



# INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de  
Provincia  
2025

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  
– Ositrán**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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

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



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
I.1. Composición del Concesionario .....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	7
I.3. Área de Influencia .....	10
I.4. Principales activos de la Concesión .....	10
I.5. Hechos de importancia .....	12
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>	<b>13</b>
II.1. Servicios aeroportuarios .....	13
II.2. Servicios no aeroportuarios .....	14
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>	<b>14</b>
III.1. Servicios aeroportuarios .....	15
III.1.1. Principales usuarios .....	15
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga .....	15
III.2. Servicios no aeroportuarios .....	24
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>	<b>25</b>
IV.1. Tarifas .....	26
IV.2. Cargos de acceso .....	28
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>29</b>
V.1. Inversiones .....	29
V.2. Pagos de aporte por regulación .....	30
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>30</b>
VI.1. Calidad a los usuarios .....	30
VI.2. Cumplimiento de niveles de servicio y RTM .....	31
VI.3. Satisfacción de los usuarios .....	33
VI.4. Reclamos .....	36
VI.5. Sanciones .....	38
VI.6. Penalidades .....	39
<b>VII. INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>39</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>40</b>
VIII.1. Estado de Resultados Integrales .....	40
VIII.2. Estado de Situación Financiera .....	43
VIII.3. Indicadores Financieros .....	47
<b>IX. CONCLUSIONES .....</b>	<b>49</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A. ....</b>	<b>56</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Adendas suscritas al Contrato de Concesión .....	8
Cuadro 2: Aeropuertos concesionados a AAP, al año 2025.....	11
Cuadro 3: Principales características de los aeropuertos administrados por AAP, al año 2025.....	12
Cuadro 4: Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación .....	14
Cuadro 5: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2025.....	15
Cuadro 6: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2025 .....	18
Cuadro 7: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2025.....	21
Cuadro 8: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2025 .....	24
Cuadro 9: Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto.....	25
Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros .....	26
Cuadro 11: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2025.....	26
Cuadro 12: Tarifas vigentes en el Segundo Grupo, año 2025.....	27
Cuadro 13: Cargos de Acceso vigentes en el Segundo Grupo, año 2025 .....	28
Cuadro 14: Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2025 .....	31
Cuadro 15: Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2025 .....	34
Cuadro 16: Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2025 .....	35
Cuadro 17: Reclamos presentados, año 2025.....	36
Cuadro 18: Sanciones impuestas a AAP en el 2025 .....	38
Cuadro 19: Ingresos por servicios, periodo 2020-2025 .....	40
Cuadro 20: Costos de prestación de servicios 2020-2025 .....	41
Cuadro 21: Gastos de administración 2020-2025 .....	41
Cuadro 22: Gastos de ventas 2020-2025.....	42
Cuadro 23: Resultados Integrales 2020-2025 .....	42
Cuadro 24: EBITDA, periodo 2020-2025.....	43
Cuadro 25: Estado de Situación Financiera 2020-2025 .....	43
Cuadro 26: Ratios de liquidez, 2020-2025.....	47
Cuadro 27: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2020-2025.....	47
Cuadro 28: Ratios de rentabilidad, 2020-2025 .....	48



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2025 .....	16
Gráfico 2: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el año 2025 .....	16
Gráfico 3: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2025 .....	19
Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el año 2025 .....	20
Gráfico 5: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2025 .....	22
Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga en el año 2025 .....	22
Gráfico 7: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2025 .....	29
Gráfico 8: Aporte por regulación, periodo 2011-2025 .....	30
Gráfico 9: Tipificación de los reclamos, año 2025 .....	37
Gráfico 10: Evolución de los ingresos totales, 2011-2025 .....	39
Gráfico 11: Composición de activos de la empresa .....	44
Gráfico 12: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020-2025 .....	45
Gráfico 13: Composición de pasivos de la empresa .....	45
Gráfico 14: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2025 .....	46
Gráfico 15: Evolución del patrimonio neto empresa, periodo 2020-2025 .....	46



## 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 2025 el tráfico de aeronaves ascendió a 34 365 operaciones, cifra 8,8 % mayor que lo registrado durante el año 2024. En el ámbito de la carga, se registraron 7515 toneladas en 2025, cifra 31,3 % mayor respecto a lo registrado en 2024. Respecto al tráfico de pasajeros nacionales e internacionales del Segundo Grupo de Aeropuertos, se alcanzó un tráfico de casi 4,7 millones de pasajeros, significando un incremento de 8,9 % con relación a 2024 y logrando superar el tráfico de pasajeros observado en el año previo a la pandemia, 2019, por 30,6 % (+1,1 millones de 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 un incremento del 2,5 % respecto de las tarifas del año 2024, 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 el incremento fue de 2,5 % con relación a las tarifas vigentes en el 2024. Por otra parte, las tarifas de puentes de embarque tuvieron una disminución promedio de 9,1 %. En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2025, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán se mantuvo en USD 80,6 millones, lo cual representa un avance de 23,6 % en el compromiso total de inversión de AAP (USD 342,2 millones), resaltándose el hecho que durante 2025 no se han efectuado reconocimientos de inversiones.

Por su parte, con respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 1 085 356, monto superior en 13,1 % con relación al aporte efectuado durante el año 2024.

En lo que respecta al desempeño operativo, durante el año 2025, se resolvieron un total de 117 reclamos, de los cuales la mayoría (67,5 %) fueron declarados infundados y un 26,5 % improcedentes, reflejando una baja proporción de reclamos con resultado favorable al usuario. En términos de satisfacción, los usuarios destacaron positivamente el tratamiento de equipajes, mientras que las aerolíneas valoraron especialmente los estándares de seguridad y operación, en particular el desempeño del sistema de pista y calles de rodaje.

En el ámbito financiero, los ingresos totales crecieron 14,4 % en 2025, alcanzando S/ 95,8 millones, impulsados tanto por servicios regulados como no regulados. Este incremento estuvo acompañado por un aumento de costos de S/ 6,2 millones, situándose en S/ 75,0 millones, lo que refleja una expansión de la operación. A nivel de estructura financiera, los activos totales disminuyeron 14,8 %, principalmente por la reducción del activo no corriente y del efectivo disponible; no obstante, se observó una recomposición hacia activos corrientes vinculados al contrato de concesión. En contraste, el patrimonio se incrementó significativamente en 82,7 %, impulsado por una ampliación de capital, lo que permitió fortalecer la base patrimonial pese al aumento de pérdidas acumuladas. Por su parte, el pasivo total se redujo en 54,9 %, como resultado de menores obligaciones financieras y cuentas por pagar, lo que contribuyó a una mejora sustancial en los niveles de endeudamiento. En conjunto, estos resultados reflejan un fortalecimiento de la posición financiera, caracterizado por menor apalancamiento, mayor respaldo patrimonial y una mejora en los indicadores de solvencia.



## 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 2025, 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 %)
  - Edificaciones Logísticas S.A.-Edilog S.A. (4 %)<sup>1</sup>

### 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, se han suscrito un total de cinco adendas al Contrato de Concesión, las cuales se detallan en el siguiente cuadro.

---

<sup>1</sup> El 19 de setiembre de 2024 cambió la denominación social por Edilog S.A. (antes Multilog S.A.)



**Cuadro 1: Adendas suscritas al Contrato de Concesión**

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).
4	16/03/2026	Reemplazo tasa LIBOR	Se reemplazó la tasa LIBOR por la CME Term SOFR.
5	17/03/2026	Ejecución y reconocimiento de inversiones.	Actualización y precisión del régimen aplicable a la ejecución de inversiones aeroportuarias y su reconocimiento.

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

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

### Compromisos de inversión

- 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 impacto<sup>2</sup> y equipamiento mínimo, obras de seguridad<sup>3</sup> y actividades de mantenimiento periódico, las cuales se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. En tanto que, durante el Periodo Remanente, corresponde la ejecución de las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
- 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

- 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.
- 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.

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

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



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 regulados<sup>4</sup>; 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 PAMO, dicha Retribución deberá ser depositada por AAP en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso<sup>5</sup>.

#### 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 estos sean clasificados, las cuales se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.



### 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.

**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 saneado<sup>6</sup>. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la Concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

**Cuadro 2: Aeropuertos concesionados a AAP, al año 2025**

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.

17. El siguiente cuadro presenta las principales características operativas y de infraestructura de los aeropuertos. Se detallan elementos clave como el número de salas de embarque, puentes de abordaje, mostradores de *check-in*, fajas de equipaje, capacidad de pasajeros, operaciones por hora y la infraestructura de plataforma, incluyendo las posiciones de estacionamiento de aeronaves tanto de contacto como remotas

<sup>6</sup> Ello conforme a lo señalado en la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.



**Cuadro 3: Principales características de los aeropuertos administrados por AAP, al año 2025**

3.1. Características y Capacidad de Terminales					
Aeropuerto	Dimensión	Número de salas de embarque	Número de mostradores de check-in	Número de fajas de equipaje	Capacidad para pasajeros
	(en m <sup>2</sup> )	(en unidades)	(en unidades)	(en unidades)	(en número de pasajeros)
Arequipa	4014,56	2	17 unidades (13 en uso 4 disponibles)	2 sala de llegadas 3 (Hall terminal – Siberia)	2 374 205
Ayacucho	2636,08	0	7 unidades (4 en uso 3 disponibles)	1 sala de llegadas 1 (Hall terminal – Siberia)	485 165
Juliaca	3471,00	0	14 unidades (8 en uso 6 disponibles)	2 sala de llegadas 2 (Hall terminal – Siberia)	666 302
Puerto Maldonado	2597,00	0	7 unidades (3 en uso 4 disponibles)	1 sala de llegadas 2 (Hall terminal – Siberia)	582 418
Tacna	2957,00	0	6 unidades (4 en uso 2 disponibles)	1 sala de llegadas 4 (Hall terminal – Siberia)	567 027

Aeropuerto	3.2. Capacidad Operativa de pistas de aterrizaje		3.3. Plataforma de operaciones	
	Número de Operaciones	Dimensión de plataforma	Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	
	(en operaciones por hora)	(en m <sup>2</sup> )	Posiciones de contacto	Posiciones remotas
Arequipa	(*)	Largo: 400 m Ancho: 80 m (32 000 m <sup>2</sup> )	2	4
Ayacucho	(*)	Largo: 200 m Ancho: 100 m (20 000 m <sup>2</sup> )	0	3
Juliaca	(*)	Largo: 200 m Ancho: 100 m (20 000 m <sup>2</sup> )	0	3
Puerto Maldonado	(*)	Largo: 204 m Ancho: 90 m (18 360 m <sup>2</sup> )	0	3
Tacna	(*)	Largo: 399 m Ancho: 50 m (19 950 m <sup>2</sup> )	0	5

*Nota: (\*) No se dispone de información*

*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.*

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

### 1.5. Hechos de importancia

18. Los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2025 fueron los siguientes:



- La aerolínea Sky Airline oficializó la expansión de su red de conectividad nacional, centrando su estrategia en el fortalecimiento del circuito sur del país y la reducción de la dependencia de escalas en Lima. Este anuncio<sup>7</sup> comprende la inauguración de las siguientes rutas:
  - Lima – Tacna: operaciones diarias iniciadas el 10 de marzo de 2025, con una proyección de transporte de 8 000 pasajeros mensuales. Esta ruta busca atender la alta demanda comercial y turística de la "Ciudad Heroica".
  - Arequipa – Cusco: conexión directa interregional operativa desde el 10 de marzo de 2025, diseñada para optimizar el flujo turístico en el sur peruano al evitar la conexión obligatoria en la capital.
  - Cusco – Puerto Maldonado: ruta interregional diaria desde el 1 de abril de 2025. Este servicio permite, además, una conexión eficiente desde Lima hacia Puerto Maldonado mediante una escala corta en Cusco sin cambio de aeronave.
- Con estas aperturas, Sky alcanza sus rutas domésticas número 12, 13 y 14 en el mercado peruano. Esta expansión es clave para el Segundo Grupo de Aeropuertos (AAP), ya que impacta directamente en los niveles de tráfico y competitividad de los terminales de Tacna, Puerto Maldonado y Arequipa.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

19. 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

20. 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.
21. 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).
22. 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.

---

<sup>7</sup> Para mayor información, consultar [https://gestion.pe/economia/empresas/sky-sumara-tres-nuevas-rutas-en-2025-que-destinos-son-y-cuando-inicia-operacion-aerolinea-empresas-tacna-lima-puerto-maldonado-noticia/?ref=gesr#google\\_vignette](https://gestion.pe/economia/empresas/sky-sumara-tres-nuevas-rutas-en-2025-que-destinos-son-y-cuando-inicia-operacion-aerolinea-empresas-tacna-lima-puerto-maldonado-noticia/?ref=gesr#google_vignette)



**Cuadro 4: Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación**

Servicio	Tipo de regulación
Uso del Terminal Aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje y Despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) <sup>1/</sup>	Regulación tarifaria
Movimiento de carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento de despacho de combustible para aeronaves	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Uso de counter	Regulación por acceso
Oficinas operativas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

Nota:

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## II.2. Servicios no aeroportuarios

23. 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.
24. 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.
25. 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

26. 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 2025, a partir de la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario<sup>8</sup>.
27. Al respecto, resulta importante mencionar que, tras superar las restricciones operativas de años previos, el Segundo Grupo de Aeropuertos alcanzó en 2025 una recuperación consolidada con 4,7 millones de pasajeros, superando en 30,6 % los niveles de 2019. Este dinamismo se refleja en un aumento del 8,8 % en operaciones aéreas y un notable crecimiento del 31,3 % en el transporte de carga frente al 2024. Financieramente, la concesión generó ingresos por S/ 95,8 millones, cifra 63,4 % mayor a la pre-pandemia, logrando prescindir del cofinanciamiento estatal desde 2022. Actualmente, el enfoque del sector ha migrado de la reactivación hacia la gestión del crecimiento y la ejecución de inversiones en infraestructura.

<sup>8</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto: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 Ositrán, 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.



### 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 2025 en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo.

**Cuadro 5: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2025 (Porcentaje de participación de operaciones)**

Aerolínea	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna	Total
Latam	66,9%	48,9%	71,7%	82,0%	73,1%	67,8%
Sky Airlines	16,9%	22,0%	25,7%	12,7%	12,8%	17,8%
Jetsmart	12,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%
Ejército Peruano	0,1%	5,9%	0,2%	0,4%	7,5%	1,9%
Otros	3,7%	23,3%	2,5%	5,0%	6,6%	6,7%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

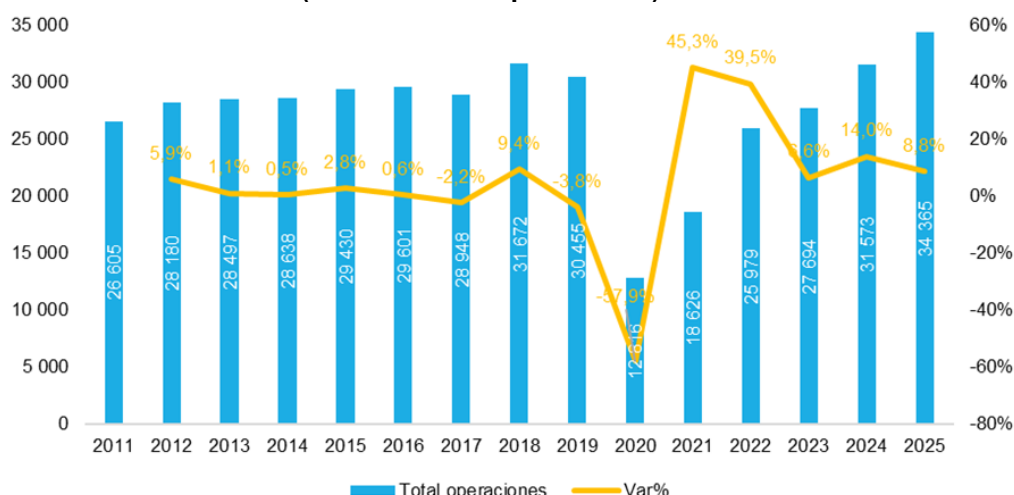
30. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando históricamente una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el año 2025, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 8,7 % del total de operaciones nacionales, el 14,5 % del tráfico nacional de pasajeros y 12,6 % 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 2025.

##### a) Tráfico de aeronaves

31. Durante el año 2025 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 34 365 operaciones, cifra 8,8 % superior a lo registrado durante el año 2024. 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 99,2 % 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 0,8 % 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. Sin embargo, desde 2021 en adelante se ha observado una recuperación sostenida del tráfico, alcanzando 31 573 operaciones en 2024 y llegando a 34 365 operaciones al cierre de 2025, superando así los niveles previos al 2019.



**Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2025  
(En número de operaciones)**



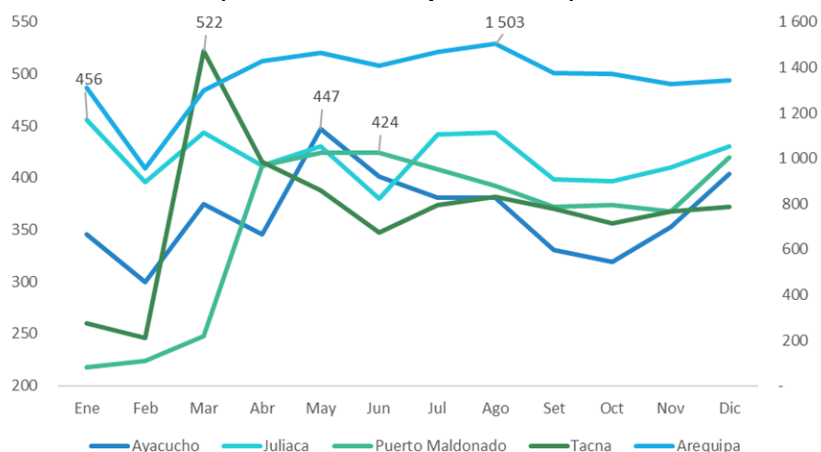
*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

33. Durante el 2025, el flujo aeroportuario regional mostró un comportamiento dinámico liderado por Arequipa, que consolidó su dominio con un pico de 1503 operaciones en agosto, mientras que Juliaca alcanzó su punto más alto en enero (456). Destaca el caso de Tacna, que registró su cifra máxima en marzo (522), seguido por Ayacucho, que logró su mayor volumen en mayo (447), y Puerto Maldonado, que empató su cifra récord de 424 operaciones consecutivamente en mayo y junio. En conjunto, estas fluctuaciones permitieron que el Segundo Grupo alcanzara su pico de actividad en mayo, sumando un total de 3155 operaciones.

**Gráfico 2: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el año 2025  
(En número de operaciones)**



*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

34. 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 2025 el aeropuerto de Arequipa tuvo una participación de 47,3 %, seguido de los aeropuertos de Juliaca (14,7 %), Tacna (12,8 %), Ayacucho (12,8 %), y Puerto Maldonado (12,5 %).



## Ilustración 2: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de aeronaves en el año 2025 (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.

35. 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 48,9 %.
36. Por otra parte, respecto al tráfico nacional de aeronaves, se observa que los aeropuertos de Puerto Maldonado (50,2 %), Tacna (30,1 %), Juliaca (15,2 %), y Arequipa (2,5 %) presentaron un crecimiento positivo en el número de operaciones respecto a 2024. Sin embargo, el aeropuerto de Ayacucho presentó una caída de 13,9 % (708 operaciones menos) respecto al año previo.



**Cuadro 6: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2025  
(En número de operaciones)**

**Operaciones nacionales**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	13 036	13 600	14 314	14 004	14 256	14 485	13 920	15 760	15 324
Ayacucho	2 712	3 211	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504
Juliaca	3 830	4 001	3 837	4 101	4 321	4 269	4 015	4 382	4 012
Puerto Maldonado	2 910	3 449	3 402	3 214	3 238	3 420	3 647	3 463	3 051
Tacna	3 017	3 192	3 696	3 590	3 491	3 674	3 957	4 256	4 271
<b>Total nacional</b>	<b>25 505</b>	<b>27 453</b>	<b>28 197</b>	<b>28 215</b>	<b>29 193</b>	<b>29 504</b>	<b>28 851</b>	<b>31 507</b>	<b>30 162</b>

Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Part. (2025)	Var% 2025/2024
Arequipa	5 685	8 033	12 507	14 136	15 810	16 205	47,3%	2,5%
Ayacucho	2 071	2 924	3 881	3 995	5 092	4 384	12,8%	-13,9%
Juliaca	1 975	3 214	3 738	2 480	4 372	5 035	14,7%	15,2%
Puerto Maldonado	1 179	1 910	2 592	2 717	2 846	4 276	12,5%	50,2%
Tacna	1 763	2 410	2 976	4 237	3 366	4 379	12,8%	30,1%
<b>Total nacional</b>	<b>12 673</b>	<b>18 491</b>	<b>25 694</b>	<b>27 565</b>	<b>31 486</b>	<b>34 279</b>		<b>8,9%</b>

**Operaciones internacionales**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	245	296	269	366	179	31	42	78	192
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juliaca	2	5	5	6	8	0	2	5	14
Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	0	2	9	15
Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72
<b>Total internacional</b>	<b>291</b>	<b>367</b>	<b>300</b>	<b>423</b>	<b>237</b>	<b>97</b>	<b>97</b>	<b>165</b>	<b>293</b>

Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Part. (2025)	Var% 2025/2024
Arequipa	95	93	238	77	45	52	60,5%	15,6%
Ayacucho	0	3	0	0	2	0	0,0%	-100,0%
Juliaca	7	0	5	2	7	5	5,8%	-28,6%
Puerto Maldonado	16	4	2	3	7	8	9,3%	14,3%
Tacna	25	35	40	47	26	21	24,4%	-19,2%
<b>Total internacional</b>	<b>143</b>	<b>135</b>	<b>285</b>	<b>129</b>	<b>87</b>	<b>86</b>		<b>-1,1%</b>

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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

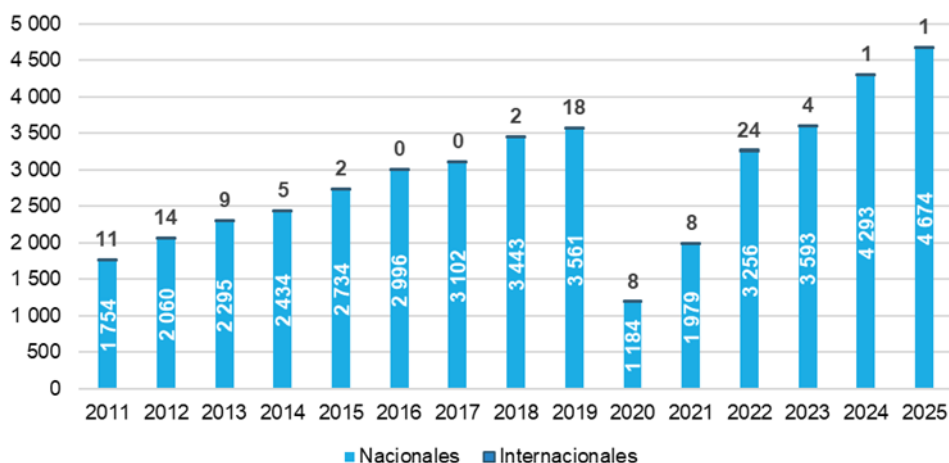
37. En cuanto a las operaciones internacionales, su evolución durante el período analizado ha sido bastante irregular. Entre 2019 y 2021 se registró una disminución sostenida del tráfico. No obstante, en 2022 se evidenció una recuperación significativa, alcanzando un nivel cercano al prepandemia, situándose apenas 8 operaciones por debajo de lo registrado en 2019. Posteriormente, desde 2023, el número de operaciones internacionales retomó una tendencia decreciente, alcanzando las 86 operaciones en 2025.



## b) Tráfico de pasajeros

38. 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.
39. 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 promedio de 9,3 %. 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 2025 se ha producido una recuperación del tráfico total, registrándose una cifra cercana a los 4,7 millones de pasajeros durante 2025, lo que representa un aumento de 30,6 % respecto a lo registrado en el año 2019 y 8,9 % respecto al 2024 (381 645 pasajeros totales más).
40. Durante 2025, la concesión logró alcanzar los 4,7 millones de pasajeros nacionales, lo que representó un aumento del 8,9 % en comparación con 2024 (381 412 pasajeros nacionales más), debido principalmente al aumento de pasajeros en el Aeropuerto de Puerto Maldonado, que tuvo un incremento del 52,1 % respecto a 2024 (199 482 pasajeros más). Cabe precisar que dicho incremento puede ser explicado por el inicio de la ruta Cusco-Puerto Maldonado operado por la aerolínea Sky Airline desde abril de 2025.

**Gráfico 3: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2025  
(En miles de pasajeros)**



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

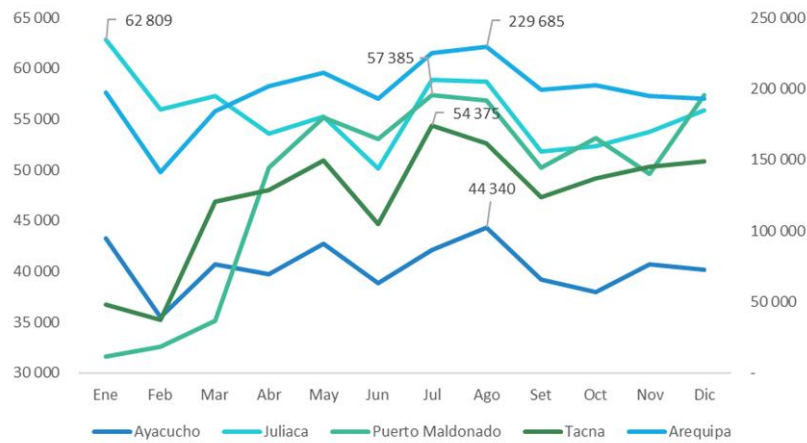
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

41. Respecto al flujo mensual de pasajeros en 2025, el mismo estuvo liderado por Arequipa, que alcanzó su volumen máximo en agosto con 229 685 pasajeros, mes que también marcó el pico para Ayacucho con 44 340 usuarios. Por su parte, Juliaca registró su mayor actividad de forma temprana en enero (62 809), mientras que Puerto Maldonado y Tacna lograron sus niveles más altos durante el tercer trimestre del año, específicamente en julio, con 57 385 y 54 375 pasajeros respectivamente. Estas tendencias individuales permitieron que el sistema aeroportuario consolidara su mayor tráfico en agosto, movilizándolo un total de 442 204 pasajeros.



**Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el año 2025 (En número de pasajeros)**

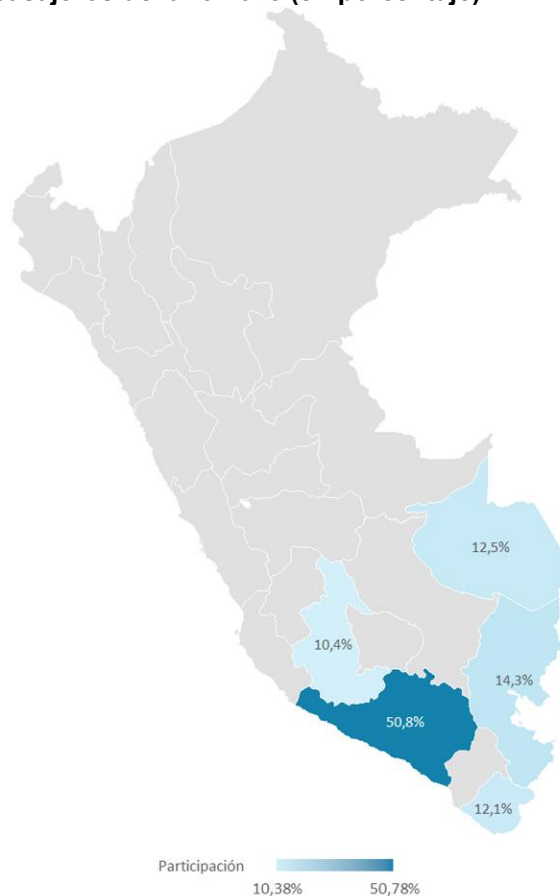


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. 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 2025 el aeropuerto de Arequipa registró el 50,8 % del tráfico de pasajeros, seguido de los aeropuertos de Juliaca (14,3 %), Puerto Maldonado (12,5 %), Tacna (12,1 %) y Ayacucho (10,4 %).

**Ilustración 3: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de pasajeros del año 2025 (en porcentaje)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



43. En el siguiente cuadro se observa que, desde el inicio de la concesión (2011-2025), el aeropuerto de Arequipa ha sido el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros, tanto nacionales como internacionales, con una participación promedio de 54,2 % en el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales y de 96,1 % en el de vuelos internacionales. En particular, en el periodo 2011-2025, el crecimiento promedio del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa fue de 12,2 %.

**Cuadro 7: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2025  
(En número de pasajeros)**

**Vuelos nacionales**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	286 760
Juliaca	253 693	326 051	352 686	375 047	440 403	468 414	444 420	483 177	466 784
Puerto Maldonado	192 926	244 386	275 647	271 221	276 382	293 135	300 010	333 082	336 762
Tacna	248 515	285 407	320 399	345 764	385 779	404 085	422 133	440 625	485 005
<b>Total nacional</b>	<b>1 753 543</b>	<b>2 059 573</b>	<b>2 294 545</b>	<b>2 434 446</b>	<b>2 734 158</b>	<b>2 995 867</b>	<b>3 102 134</b>	<b>3 443 373</b>	<b>3 560 621</b>

Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Part. (2025)	Var% 2025/2024
Arequipa	625 166	946 457	1 742 409	1 997 550	2 322 312	2 373 595	50,8%	2,2%
Ayacucho	101 163	185 195	317 356	356 734	562 392	485 165	10,4%	-13,7%
Juliaca	188 756	385 690	490 027	353 617	580 989	666 287	14,3%	14,7%
Puerto Maldonado	106 789	190 651	314 388	328 162	382 766	582 248	12,5%	52,1%
Tacna	162 433	270 823	391 942	556 948	444 438	567 014	12,1%	27,6%
<b>Total nacional</b>	<b>1 184 307</b>	<b>1 978 816</b>	<b>3 256 122</b>	<b>3 593 011</b>	<b>4 292 897</b>	<b>4 674 309</b>		<b>8,9%</b>

**Vuelos internacionales**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	11 352	13 636	8 686	5 436	2 303	188	210	1 473	17 471
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juliaca	12	41	57	3	87	0	4	28	443
Puerto Maldonado	12	11	2	20	13	0	0	12	28
Tacna	10	139	6	12	16	0	9	57	12
<b>Total internacional</b>	<b>11 386</b>	<b>13 827</b>	<b>8 751</b>	<b>5 471</b>	<b>2 419</b>	<b>188</b>	<b>223</b>	<b>1 570</b>	<b>17 954</b>

Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Part. (2025)	Var% 2025/2024
Arequipa	8 183	8 162	23 580	3 534	541	610	75,5%	12,8%
Ayacucho	0	4	0	0	1	0	0,0%	-100,0%
Juliaca	130	0	6	8	25	15	1,9%	-40,0%
Puerto Maldonado	15	14	0	0	6	170	21,0%	2733,3%
Tacna	5	22	23	111	2	13	1,6%	550,0%
<b>Total internacional</b>	<b>8 333</b>	<b>8 202</b>	<b>23 609</b>	<b>3 653</b>	<b>575</b>	<b>808</b>		<b>40,5%</b>

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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

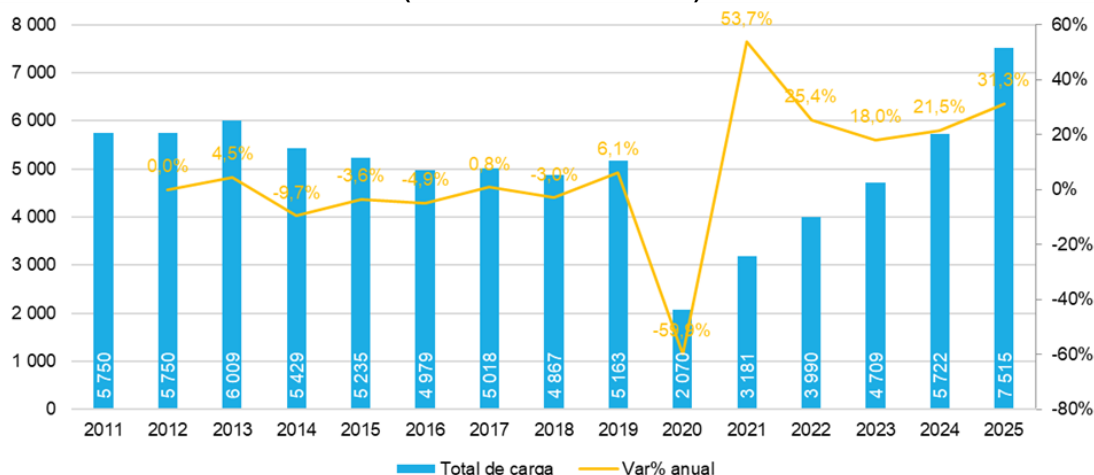
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**c) Tráfico de carga**

44. 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 2025, el volumen de carga nacional transportada por AAP representó el 12,6 % del volumen de carga nacional movilizada a través de la Red Aeroportuaria Nacional.
45. Asimismo, al cierre del año 2025, la carga movilizada alcanzó las 7515 toneladas, valor mayor al registrado en el 2024 en 31,3 % (1793 toneladas adicionales movilizadas).



**Gráfico 5: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2025  
(En toneladas métricas)**



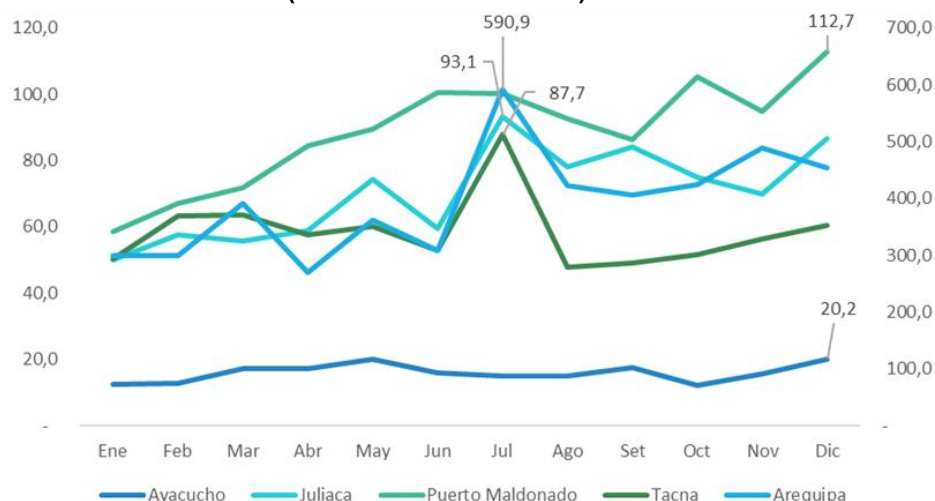
*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

46. Respecto al transporte de carga medido mensual en 2025, Arequipa se mantuvo como el principal referente logístico con un pico máximo de 590,9 toneladas en julio, mes en el que también Juliaca y Tacna registraron sus mayores niveles de actividad con 93,1 y 87,7 toneladas, respectivamente. Por su parte, Puerto Maldonado mostró un dinamismo constante que culminó en su cifra más alta de 112,7 toneladas durante diciembre, mientras que Ayacucho alcanzó su mayor volumen operativo en el mismo mes con 20,2 toneladas. Este comportamiento permitió que el sistema aeroportuario consolidara su mayor tonelaje en julio de 2025, movilizándolo un total de 887,0 toneladas de carga.

**Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga en el año 2025  
(En toneladas métricas)**



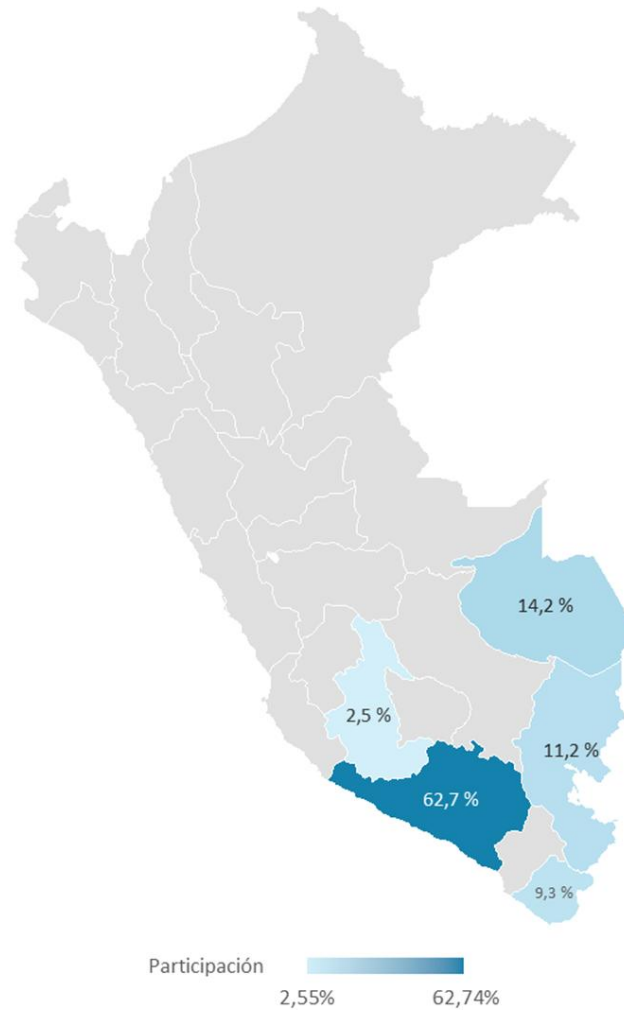
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

47. 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 (62,7 %) en el 2025, seguido de los aeropuertos de Puerto Maldonado (14,2 %), Juliaca (11,2 %), Tacna (9,3 %), y Ayacucho (2,5 %).



**Ilustración 4: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de carga del año 2025 (en porcentaje)**



*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

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

48. 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, con un promedio del 47,6 % del total de carga movilizada. Mientras que, el segundo lugar fue ocupado históricamente por el aeropuerto de Juliaca hasta 2018. Posteriormente, entre 2019 y 2024, el aeropuerto de Tacna registró la segunda mayor participación en el tráfico de carga nacional; sin embargo, en 2025 Juliaca volvió a ocupar dicha posición. En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Ayacucho, que ha tenido la menor participación en el tráfico de carga nacional, alcanzando un 2,5 % al cierre del 2025.



**Cuadro 8: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2025  
(En toneladas métricas)**

<b>Carga nacional</b>									
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960
<b>Total nacional</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>6 009</b>	<b>5 429</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>	<b>5 163</b>
Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Part. (2025)	Var% 2025/2024	
Arequipa	968	1 374	1 932	2 352	3 210	4 715	62,7%	46,9%	
Ayacucho	71	72	110	134	331	192	2,5%	-42,1%	
Juliaca	314	554	529	420	571	843	11,2%	47,5%	
Puerto Maldonado	257	545	647	853	815	1 064	14,2%	30,5%	
Tacna	459	636	772	949	794	701	9,3%	-11,7%	
<b>Total nacional</b>	<b>2 070</b>	<b>3 181</b>	<b>3 990</b>	<b>4 709</b>	<b>5 722</b>	<b>7 515</b>		<b>31,3%</b>	

<b>Carga internacional</b>									
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	0	0	0	120	0	0	0	0	0
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juliaca	0	0	128	0	0	0	0	0	0
Puerto Maldonado	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tacna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total internacional</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>128</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Part. (2025)	Var% 2025/2024	
Arequipa	0	0	0	0	0	0	-	-	
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	-	-	
Juliaca	0	0	0	0	0	0	-	-	
Puerto Maldonado	0	0	0	0	0	0	-	-	
Tacna	0	0	0	0	0	0	-	-	
<b>Total internacional</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>-</b>	

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

### III.2. Servicios no aeroportuarios

50. Como se señaló anteriormente, AAP ofrece en sus instalaciones una serie de servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria, tales como: playa de estacionamiento de vehículos, locales comerciales (*retail*), publicidad, entre otros.
51. Así, en la siguiente tabla se presenta la lista de los principales clientes de AAP del rubro alquiler de locales comerciales.



### Cuadro 9: Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto

Arequipa	Juliaca	Ayacucho
Dunkin Donuts	Anntarah	Retablo Ramos
Rinconcito Arequipeño	Antojitos de Arequipa Dulce Tradición	Montefino
Anntarah	Retablos Ramos	Joyería y Filigrana "El Tumi"
Antojitos de Arequipa Dulce Tradición	La Ibérica	Warikao
Rumbo Perú	Sol Alpaca	Deli Express
Retablos Ramos	Patio de las Artesanas	Cafetería Aeropuerto
La Ibérica	Fabelis Dulce Sensación	Aerocream
Alpaca 111	1 Break	
Sol Alpaca	Harina de otro costal	
Misti Store		
13 Monjas	Puerto Maldonado	Tacna
Rutta	Retablo Ramos	Duty Free
Starbucks	1 Break	Rocchetti
Deli Express	Chozu	
Capriccio	Harina de otro costal	
Harina de otro costal	Paletas heladas & souvenirs	
Jirón Perú		

Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú<sup>9</sup>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

52. 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.
53. 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*).

54. 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.
55. 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.

<sup>9</sup> Tomado de la página web de Aeropuertos Andinos del Perú. <https://aap.com.pe/tiendas-restaurantes/>. Última revisión el 22 de marzo de 2026.



#### IV.1. Tarifas

56. 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.
57. 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 Ballón” 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.
58. 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 10: 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.

59. Con respecto a la medición de pasajeros para la clasificación de los aeropuertos, se consideran dos periodos, uno correspondiente a los meses de agosto del año anterior a julio del año en el que se realiza el cálculo del reajuste, para establecer las tarifas por el servicio de TUUA, y otro correspondiente a los meses de diciembre del año anterior a noviembre del año en el que se realiza el cálculo del reajuste, 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 2025:

**Cuadro 11: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2025**

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

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. 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. Particularmente, la TUUA está compuesta con el Grupo I formado por Arequipa, Juliaca y Tacna; y Grupo II por Ayacucho y Puerto Maldonado. Por otra parte, respecto a Otros servicios aeroportuarios, el Grupo I está compuesto por Arequipa y Juliaca; y el Grupo II por Ayacucho, Puerto Maldonado y Tacna.



61. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2025 en los aeropuertos del Segundo Grupo:

**Cuadro 12: Tarifas vigentes en el Segundo Grupo, año 2025  
(en USD, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Arequipa, Juliaca y Tacna	Ayacucho y Puerto Maldonado	
<b>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</b>				
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	16,93	16,93	
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	6,11	5,09	
Servicio	Unidad de cobro	Arequipa y Juliaca	Ayacucho, Puerto Maldonado y Tacna	
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*</b>				
- Hasta 10 TM	Por operación	27,058	20,292	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	5,023	4,296	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	6,089	5,224	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	6,408	5,497	
- Más de 106 TM	Por TM	6,562	5,633	
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*</b>				
- Hasta 10 TM	Por operación	13,529	10,145	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,924	1,624	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,653	1,691	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,803	1,758	
- Más de 106 TM	Por TM	3,908	1,810	
<b>Servicios a la carga</b>				
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,016	0,016	
<b>Estacionamiento - Vuelo Internacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D) Según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>				
- Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,678	0,508	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,126	0,109	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,153	0,130	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,161	0,136	
- Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,163	0,141	
<b>Estacionamiento - Vuelo Nacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D) Según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>				
- Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,338	0,249	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,072	0,041	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,091	0,042	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,093	0,044	
- Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,098	0,045	
<b>Atención en horas extras</b>		Arequipa	Ayacucho	Puerto Maldonado, Juliaca y Tacna
- Con pasajeros	Por hora extra	186,023	118,380	138,674
- Sin pasajeros	Por hora extra	170,800	109,925	133,598
<b>Uso de puentes de embarque (Arequipa)#</b>				
- Primeros 45 minutos	45 min o fracción	15,84		
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	5,28		

**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.

# Tarifas vigentes desde el 1 de mayo de 2025. Tarifas vigentes entre el 01/01/2025 al 30/04/2025: Primeros 45 minutos: 17,44. Cada 15 min adicionales o fracción: 5,81.

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## IV.2. Cargos de acceso

62. 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. En la siguiente tabla se detallan los Cargos de Accesos vigentes durante el año 2025 en los aeropuertos del Segundo Grupo:

**Cuadro 13: Cargos de Acceso vigentes en el Segundo Grupo, año 2025**  
(en USD, sin IGV)

Cargo de Acceso	Unidad de cobro	Arequipa	Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	Ayacucho
Alquiler de Counter	Por unidad	215,72	134,82	134,82
Alquiler de Oficina	Por m <sup>2</sup>	19,39	17,24	12,94
Alquiler de Estación de Línea	Por m <sup>2</sup>	19,03	15,10	6,34
Alquiler de Hangar	Por m <sup>2</sup>	-	-	6,46
Alquiler estacionamiento de equipos: Rampa - Abastecimiento de Combustible	Por m <sup>2</sup>	3041,15	3041,15	3041,15
Abastecimiento de Combustible	Por galón	0,08	0,077	0,077
Alquiler para estacionamiento de equipos: Rampa - Equipos de Apoyo Terrestre Terceros	Por m <sup>2</sup>	5,45	2,40*	1,92
Alquiler para estacionamiento de equipos: Rampa - Equipos de Apoyo Terrestre Autoservicio	Por m <sup>2</sup>	-	-	1,91
<b>Servicio de Rampa - Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Terceros, según Peso Máximo de Despeque (PMD)</b>				
- Hasta 10 TM	Por operación	4,19	3,38	3,38
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	19,25	15,22	16,92
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	46,05	28,77	35,54
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	63,63	42,29	60,91
- Más de 105 TM	Por operación	93,77	67,68	104,90
<b>Servicio de Rampa - Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Autoservicio, según Peso Máximo de Despeque (PMD)</b>				
- Hasta 10 TM	Por operación	-	-	2,83
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	-	-	14,11
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	-	-	29,54
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	-	-	50,75
- Más de 105 TM	Por operación	-	-	87,41

*Nota:* \*En el caso del Aeropuerto de Puerto Maldonado el Cargo de Acceso es 5,94

*Fuente:* Cargos de acceso del Concesionario<sup>10</sup>.

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

<sup>10</sup> Para más información consultar: <https://aap.com.pe/ayuda/tuua/>. (Última revisión: 31 de marzo de 2026). El detalle es el siguiente:

- Arequipa: <https://aap.com.pe/wp-content/uploads/2025/02/Cargo-de-Acceso-AQP-2025.pdf>
- Juliaca: <https://aap.com.pe/wp-content/uploads/2025/02/Cargo-de-Acceso-JUL-2025.pdf>
- Puerto Maldonado: <https://aap.com.pe/wp-content/uploads/2025/02/Cargo-de-Acceso-PEM-2025.pdf>
- Tacna: <https://aap.com.pe/wp-content/uploads/2025/02/Cargo-de-Acceso-TCQ-2025.pdf>
- Ayacucho: <https://aap.com.pe/wp-content/uploads/2025/02/Cargo-de-Acceso-TCQ-2025.pdf>

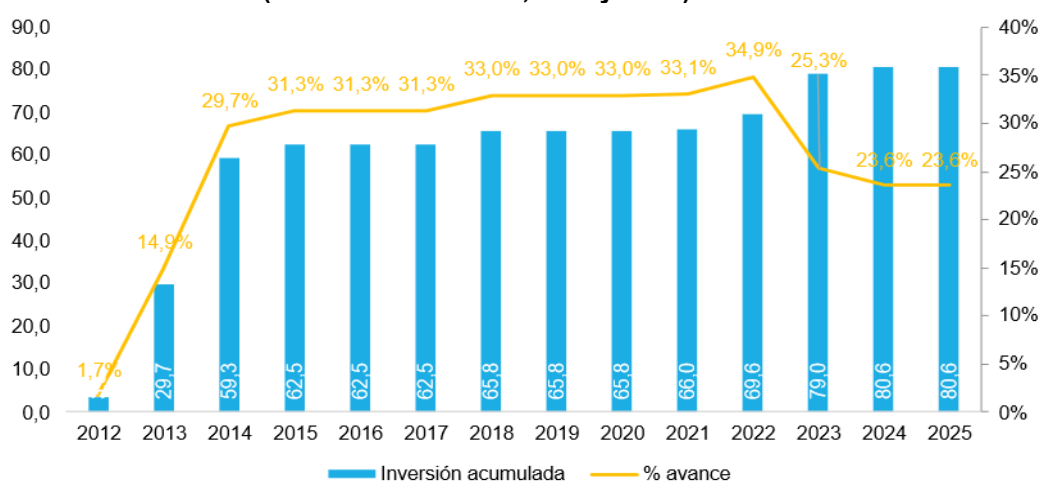


## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

63. 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.
64. 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.
65. 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.
66. 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 2025, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán se mantuvo en 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 7: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2025  
(En millones de USD, incluye IGV)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

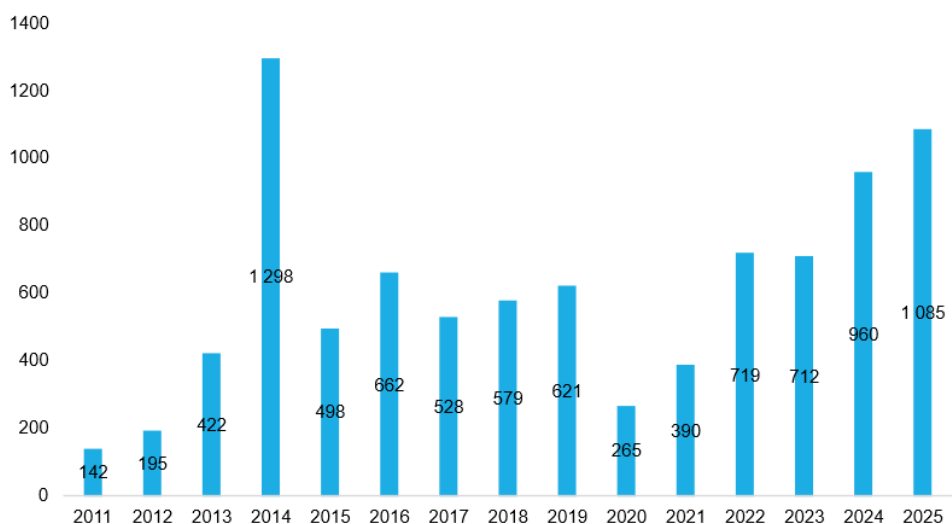
67. Durante el año 2025, no se han efectuado reconocimientos de inversiones. Actualmente, se encuentra en trámite, a cargo del Concesionario, la subsanación de observaciones formuladas a diversos Expedientes de Diseño de Ingeniería (EDI), correspondientes a la remodelación y ampliación de los terminales de pasajeros, así como a la construcción de cercos perimétricos con iluminación y sistema de videovigilancia. Asimismo, se encuentra pendiente que el Concesionario y el Concedente lleven a cabo el proceso de licitación para la ejecución de las obras del cerco perimétrico del Aeropuerto de Ayacucho y del terminal de pasajeros del Aeropuerto de Arequipa.



## V.2. Pagos de aporte por regulación

68. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM<sup>11</sup>, según el cual dicho aporte equivale al 1 % del total de ingresos facturados.
69. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2025 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 1 085 356, cifra 13,1 % superior al aporte efectuado durante el año 2024.

**Gráfico 8: Aporte por regulación, periodo 2011-2025  
(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

70. 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.
71. 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.
72. 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.
73. 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.

<sup>11</sup> De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para Ositrán 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.



## VI.2. Cumplimiento de niveles de servicio y RTM

74. 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.
75. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF lleva a cabo<sup>12</sup> las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia<sup>13</sup>. Los resultados se presentan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 14: Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2025<sup>14</sup>**

AEROPUERTO DE AREQUIPA				
PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	5,2 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	41%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	1,6 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	7 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	0,8 m <sup>2</sup> /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	8 min	NO CUMPLE
BAG DROP	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	0,7 m <sup>2</sup> /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	4 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,0 m <sup>2</sup> /pax	2,6 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	4 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOMÉSTICAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	1,8 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	73%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	33 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	4 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	1 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	6,9 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	28%	CUMPLE

<sup>12</sup> 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, estando la misma a cargo de los aeropuertos de Arequipa y Juliaca. Por otra parte, la JCA (Jefatura de Contratos Aeroportuarios) estuvo a cargo de los aeropuertos de Ayacucho, Puerto Maldonado y Tacna.

<sup>13</sup> De acuerdo con lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para los aeropuertos con un tráfico mayor o igual a los 350 miles de pasajeros por año o para los aeropuertos que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes se aplicará en Nivel "C" IATA. Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100 000 pasajeros por año, pero menor a los 350 000 pasajeros anuales aplicará en Nivel "D" IATA.

<sup>14</sup> Aeropuerto de Arequipa (medición realizada el 02 de octubre de 2025), Aeropuerto de Juliaca (medición realizada el 27 de setiembre de 2025), Aeropuerto de Ayacucho (medición realizada el 12 de diciembre de 2025), , Aeropuerto de Puerto Maldonado (medición realizada el 21 de noviembre de 2025) y Aeropuerto de Tacna (medición realizada el 17 de octubre de 2025).



AEROPUERTO DE JULIACA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	5,4 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	21%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	0,8 m <sup>2</sup> /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	26 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,0 m <sup>2</sup> /pax	0,4 m <sup>2</sup> /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	1,8 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	60%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	5,1 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	1 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	4 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	6,3 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	30%	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 <sup>2</sup> /pax	10,0 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	42%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	1,98 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	4 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,0 m <sup>2</sup> /pax	1,17 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	1,88 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	62,60%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	8,87 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	3 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	2 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	9,2 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	90%	CUMPLE

AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	3,71 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	26%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	0,64 m <sup>2</sup> /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	24 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,0 m <sup>2</sup> /pax	0,90 m <sup>2</sup> /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	1,5 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	49%	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	2,17 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	2 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	10 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	2,82 m <sup>2</sup> /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	35%	CUMPLE



#### AEROPUERTO DE TACNA

	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	8,37 m <sup>2</sup>	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	27%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,3 m <sup>2</sup> /pax	1,06 m <sup>2</sup>	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	11 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,0 m <sup>2</sup> /pax	1,83 m <sup>2</sup>	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	1,5 m <sup>2</sup>	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	72%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1,5 m <sup>2</sup> /pax	0,96 m <sup>2</sup>	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO (*)	Máx 0 min	6 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	12 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2,0 m <sup>2</sup> /pax	9,23 m <sup>2</sup>	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	31%	CUMPLE

(\*) La medición fue realizada por el Supervisor In Situ de Ositrán, medición realizada el 21 de octubre de 2025.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Como se aprecia en la tabla anterior:

- El aeropuerto de Ayacucho ha sido el aeropuerto del Segundo Grupo que cumplió con la mayor cantidad de niveles de servicios medidos en el 2025, alcanzando un 92,3 % de cumplimiento.
- Los niveles de servicio en común que no se cumplieron en la mayoría de los aeropuertos son los relacionados al tiempo primera maleta primer pasajero en recojo de equipaje (mayor a 0 minutos) y el área mínima por pasajero en el *check-in* (los cuales registran valores menores al 1,3m<sup>2</sup>/pasajero mínimo requerido).
- El aeropuerto de Puerto Maldonado fue en el que se incumplieron la mayor cantidad de niveles de servicio, estos estuvieron relacionados al área mínima por pasajero y tiempo máximo de espera en *check-in*, área mínima por pasajero en control de seguridad, porcentaje de espera en salas de embarque y tiempo primera maleta primer pasajero en recojo de equipaje doméstico.

77. 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.3. Satisfacción de los usuarios

78. 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.

79. En ese sentido, durante el año 2025, 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.



80. 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 2025.

**a) Percepción de pasajeros**

81. 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.

82. 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.

83. 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.

**Cuadro 15: Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2025 (Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)**

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
<b>CIRCULACIÓN DE PASAJEROS DENTRO DE LA TERMINAL</b>	<b>90,85</b>	<b>89,14</b>	<b>95,14</b>	<b>94,29</b>	<b>93,50</b>
¿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?	98,17	88,87	98,43	96,20	98,55
¿Qué tan satisfecho está con los servicios prestados en los mostradores de facturación?	85,71	83,71	93,19	91,30	87,64
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la salida?	90,84	n.c.	n.c.	n.c.	90,55
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la llegada?	96,36	n.c.	n.c.	n.c.	98,20
¿Qué tan satisfecho está con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?	98,72	99,35	98,43	99,46	98,55
¿Qué tan satisfecho está con el servicio de inspección de seguridad para sala de embarque?	93,41	92,42	98,43	96,20	96,36
¿Qué tan satisfecho está con los asientos y zonas de espera en salas de embarque?	86,81	88,39	97,38	96,74	93,45
¿Qué tan satisfecho está con las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?	76,74	82,10	88,48	87,87	84,73
¿Qué tan confortable ha sido su espera en la sala de tránsito?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE LA TERMINAL Y EL AVIÓN</b>	<b>98,42</b>	<b>95,08</b>	<b>93,64</b>	<b>96,10</b>	<b>94,68</b>
¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros?	98,42	94,50	93,64	96,10	94,68
<b>TRATAMIENTO DE EQUIPAJES</b>	<b>99,09</b>	<b>98,31</b>	<b>99,13</b>	<b>96,36</b>	<b>99,10</b>
¿Qué tan satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes?	99,40	98,80	99,13	97,27	99,40
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido por su equipaje?	98,79	97,83	99,13	95,45	98,80
<b>COMUNICACIONES Y ACCESOS</b>	<b>82,86</b>	<b>79,23</b>	<b>92,21</b>	<b>91,17</b>	<b>89,17</b>
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de movilidad reducida?	99,09	94,78	95,10	96,94	94,80
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?	96,12	85,11	90,16	90,75	86,65
¿Qué tan satisfecho está con los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?	93,04	93,55	93,72	97,28	95,27
¿Qué tan satisfecho está con el resto de la señalética del aeropuerto?	68,13	75,32	87,43	88,04	87,64
¿Qué tan satisfecho está con las señales y avisos actuales del aeropuerto?	61,72	63,06	85,34	80,98	84,73
¿Qué tan satisfecho está con la iluminación y climatización del edificio terminal?	73,44	74,35	92,15	85,33	87,27
¿Qué tan satisfecho está con las zonas de espera de uso público y el hall de llegadas o salidas?	69,23	74,52	91,62	87,50	84,36
¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?	78,21	76,61	92,15	89,67	80,00
¿Qué tan satisfecho está con la sala VIP?	97,25	n.c.	93,19	95,65	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido y el respeto del protocolo?	96,52	n.c.	92,67	95,65	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con la calidad de los accesos al aeropuerto (amplitud e iluminación)?	73,44	76,13	93,19	91,30	88,00
¿Qué tan satisfecho está con las indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto?	79,85	79,35	96,34	90,22	91,27
¿Qué tan satisfecho está con la playa vehicular del aeropuerto?	82,78	80,32	93,19	93,48	89,45
¿Qué tan satisfecho está con la seguridad de los accesos al aeropuerto?	81,32	79,19	94,24	92,93	93,82
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?	82,23	77,74	92,67	91,85	96,00
<b>PROMEDIO</b>	<b>92,80</b>	<b>90,44</b>	<b>95,03</b>	<b>94,48</b>	<b>94,11</b>

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

*Fuente:* Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, 2025. Aurum Consultoría y Mercado.

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



84. 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 Juliaca (99,13) y Tacna (99,10); mientras que, en lo referido a “Comunicaciones y accesos”, los pasajeros mostraron un menor nivel de satisfacción, principalmente en el aeropuerto de Ayacucho (79,23).
85. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Ayacucho (90,44); mientras que el aeropuerto de Juliaca (95,03) fue el que registró mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreas.

#### b) Percepción de aerolíneas

86. 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.
87. 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 16: Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2025 (Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)**

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
<b>SEGURIDAD Y OPERACIONES</b>	<b>87,41</b>	<b>100,00</b>	<b>92,16</b>	<b>93,75</b>	<b>100,00</b>
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje?	93,33	100,00	94,12	93,75	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje?	75,56	100,00	94,12	93,75	100,00
¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?	93,33	100,00	88,24	93,75	100,00
<b>GESTIÓN DE SERVICIOS EN PLATAFORMA</b>	<b>92,99</b>	<b>100,00</b>	<b>88,56</b>	<b>92,84</b>	<b>95,23</b>
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?	88,89	100,00	94,12	93,75	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la organización y asignación de puestos en plataforma?	93,33	100,00	94,12	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora típica?	100,00	100,00	91,11	86,36	94,59
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora punta?	89,41	100,00	82,22	84,09	81,58
¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?	93,33	100,00	81,25	100,00	100,00
<b>SERVICIOS EN ÁREA TERMINAL</b>	<b>87,49</b>	<b>97,78</b>	<b>91,81</b>	<b>75,25</b>	<b>82,48</b>
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica?	100,00	100,00	100,00	83,33	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?	100,00	96,30	96,67	83,33	100,00
¿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?	87,80	100,00	90,00	76,67	73,33
¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	87,18	100,00	92,86	69,23	72,41
¿Qué tan satisfecho está con el mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas?	75,61	96,30	83,33	75,00	66,67
¿Qué tan satisfecho está con la amplitud, acondicionamiento y equipos en los almacenes?	86,84	92,59	92,86	72,00	100,00
<b>INSTALACIONES DE CARGA Y OTROS</b>	<b>82,68</b>	<b>98,72</b>	<b>90,44</b>	<b>73,37</b>	<b>100,00</b>
¿Qué tan satisfecho está con los almacenes de carga aérea disponibles?	88,57	100,00	88,00	75,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto?	81,08	96,15	90,00	82,61	100,00
¿Qué tan satisfecho está con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga)?	78,38	100,00	93,33	62,50	100,00
<b>PROMEDIO</b>	<b>87,64</b>	<b>99,12</b>	<b>90,74</b>	<b>83,80</b>	<b>94,43</b>

*Nota:* “n.c.” = “no corresponde”.

*Fuente:* Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, 2025. Aurum Consultoría y Mercado.

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



88. Al respecto, como puede apreciarse, en los aeropuertos evaluados, las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción<sup>15</sup> en lo que concierne a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica del sistema pista y calles de rodaje); mientras que, en lo referido a “Servicios en área terminal”, las aerolíneas mostraron un menor nivel de satisfacción (86,96 en promedio).
89. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Puerto Maldonado (83,80), principalmente en lo referido a instalaciones de carga (73,37); mientras que los aeropuertos de Ayacucho (99,12) y Tacna (94,43) registraron los mayores niveles de satisfacción, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

#### VI.4. Reclamos

90. 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.
91. Durante el año 2025, se presentaron 117 reclamos con relación a los servicios e infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos, lo cual representó un aumento del 9,3 % respecto al año anterior. Del total de reclamos presentados en 2025, el 54,7 % estuvo clasificado como otros, donde se encuentran reclamos relacionados con incumplimiento de horarios y protocolos de atención, fallas en la infraestructura básica (climatización y limpieza), falta de personal en puntos clave y una gestión ineficiente de la seguridad y el flujo de pasajeros en las terminales.

**Cuadro 17: Reclamos presentados, año 2025**

Materia	Reclamos	Participación
Calidad y oportuna prestación del servicio	29	24,8%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	12	10,3%
Facturación o cobro	11	9,4%
Información proporcionada a los usuarios	1	0,9%
Otros	64	54,7%
<b>Total</b>	<b>117</b>	<b>100%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

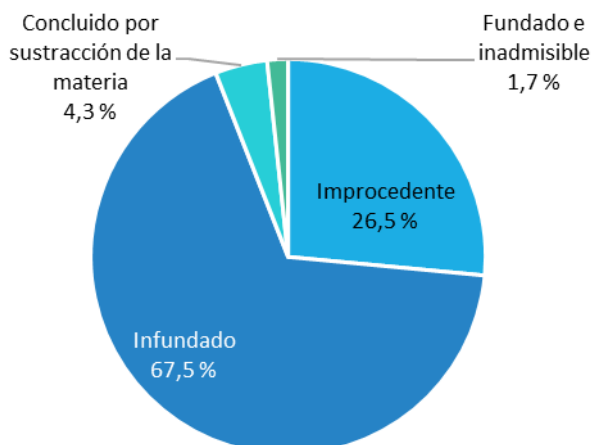
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Asimismo, en el siguiente gráfico se observa que, 67,5 % de los reclamos presentados en el 2025 fueron declarados como infundados (79 reclamos), el 26,5 % improcedente (31 reclamos), 4,3 % concluidos por sustracción de la materia (5 reclamos) y el 1,7 % restante fueron fundados e inadmisibles (1 reclamo por cada tipo).

<sup>15</sup> Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho.



**Gráfico 9: Tipificación de los reclamos, año 2025  
(En porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados infundados en el 2025, la mayor parte estuvieron relacionados con calidad y oportuna prestación de los servicios (26,6 %), donde los usuarios reportan principalmente deficiencias en los controles de seguridad, dificultades en el acceso a salas de embarque, falta de soporte ante incidencias con vuelos y equipaje, y un estado inadecuado de las instalaciones y servicios básicos del aeropuerto.
94. En cuanto a la participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos en el 2025, se observa que el 35,9 % de los reclamos están concentrados en el aeropuerto de Arequipa; seguido del aeropuerto de Ayacucho (23,1 %). En el otro extremo se encontró el aeropuerto de Tacna, donde los reclamos resueltos tuvieron la menor participación (9,4 %).

**Ilustración 5: Participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos, en el año 2025  
(En porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## VI.5. Sanciones

95. 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 Sanciones<sup>16</sup> del Ositrán.
96. Durante el 2025 se le impusieron seis (6) sanciones a AAP. Dichas sanciones, que se encuentran concluidas en segunda instancia, ascendieron en conjunto a 152,15 UIT (S/ 814 002,5)<sup>17</sup>. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las mencionadas sanciones:

**Cuadro 18: Sanciones impuestas a AAP en el 2025**

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta (UIT)
17/02/2025	Sanción aplicada como resultado de la Denuncia interpuesta contra la empresa Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. - AAP, presentada por Latam Airlines Perú S.A., por el incumplimiento a las disposiciones relativas al cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto –TUUA a los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de la ciudad de Arequipa.	Numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión; así como, lo establecido en el Artículo 34° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de Ositrán -RUITUP.	25
20/02/2025	Presunto incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado –dentro del plazo- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del primer trimestre del 2023 menos el PAMOT del primer trimestre del 2023 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al primer trimestre del año 2023.	Cláusula 9.4.1 del Contrato de Concesión y acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del mismo Contrato.	12,85
24/02/2025	Incumplimiento de Aeropuertos Andinos del 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 cuarto trimestre del 2023 menos el PAMOT del cuarto trimestre del 2023 [50%*(PAMOT –IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2023.	Cláusula 9.4.1 y Anexo 16 del Contrato de Concesión.	13,54
11/12/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A., al no subsanar las observaciones advertidas por el Concedente respecto al EDI “Construcción de Cerco Perimétrico del aeropuerto de Puerto Maldonado” de acuerdo con el plazo establecido en el numeral 8.2.2.9 del Contrato de Concesión.	numeral 8.2.2.9 del Contrato de Concesión	41,37
14/08/2025	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 Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado en el año 2023.	Anexo 8 del Contrato de Concesión	3,21
27/11/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A., al no subsanar las observaciones advertidas por el Concedente respecto al EDI “Construcción de Cerco Perimétrico del aeropuerto de Juliaca” de acuerdo con el plazo establecido en el numeral 8.2.2.9 del Contrato de Concesión.	numeral 8.2.2.9 del Contrato de Concesión	56,18

\* Registro de sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2025. No se incluyen en este registro aquellas sanciones que quedaron consentidas en el 2026 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.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Valor calculado tomando en cuenta que la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) en el año 2025 ascendió a S/ 5 350.



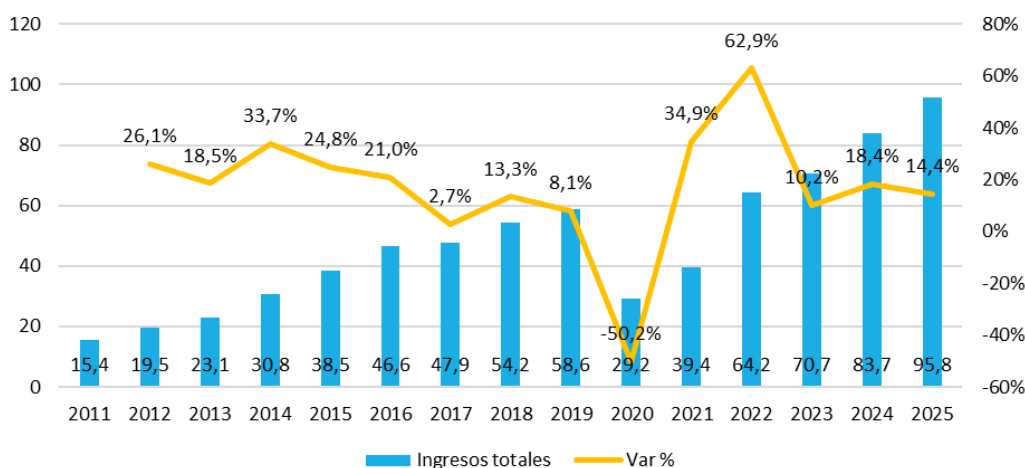
## VI.6. Penalidades

97. 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.
98. A diferencia del año 2023, donde se impusieron dieciocho (18) penalidades, y 2024, donde se registraron cuatro (4) penalidades, durante el año 2025 no se observaron penalidades impuestas al Segundo Grupo de Aeropuertos.

## VII. INDICADORES COMERCIALES

99. 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). No obstante, desde 2021 se volvió a observar una tendencia creciente, registrándose en el año 2025 el monto de S/ 95,8 millones, un 14,4 % mayor a lo registrado en el 2024 y un 63,4 % mayor a lo registrado en el año 2019 (prepandemia).

**Gráfico 10: Evolución de los ingresos totales, 2011-2025  
(En millones de soles)**



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

100. 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.
101. 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. Por otra parte, durante los años 2022 al 2025, 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

102. 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.
103. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

**Cuadro 19: Ingresos por servicios, periodo 2020-2025  
(Expresado en miles de Soles)**

Ingresos por prestación de servicios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Servicios regulados</b>	<b>15 428</b>	<b>28 130</b>	<b>46 674</b>	<b>51 936</b>	<b>62 564</b>	<b>70 207</b>
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	9624	18 573	31 118	36 057	43 832	50 111
Tarifa de aterrizaje y despeje	3063	5229	8724	9977	12586	13566
Acceso a rampa-operador	697	1286	2078	2300	2669	2883
Atención de aeronaves fuera de horario regular	786	1426	2511	1285	1195	1231
Alquileres regulados	868	1059	1374	1365	1333	1346
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	80	52	240	143	46	125
Tarifa de embarque y desembarque de mangas	128	261	339	348	448	442
Tarifa por uso de instalaciones de carga	94	155	211	275	338	427
Tarifa de estacionamiento de aeronaves	88	89	79	186	117	76
<b>Servicios no regulados</b>	<b>13 781</b>	<b>11 262</b>	<b>17 498</b>	<b>18 812</b>	<b>21 180</b>	<b>25 563</b>
Arrendamiento de locales comerciales	1969	2825	4120	4396	5720	5379
Espacios para almacenes, antenas y otros	1793	2878	3579	3716	4336	4815
Estacionamiento vehicular	970	1459	2434	2813	3255	3618
Espacios publicitarios	1103	1391	3454	3858	2963	5776
Ingresos vehículos porta valores	336	428	460	484	675	980
Reembolso de servicios básicos	158	211	243	338	430	864
Aporte del Concedente	6558	0	0	0	0	0
Otros	894	2070	3208	3207	3801	4131
<b>Total ingresos de operación</b>	<b>29 209</b>	<b>39 392</b>	<b>64 172</b>	<b>70 748</b>	<b>83 744</b>	<b>95 770</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. En el año 2025, los ingresos totales por prestación de servicios, compuestos por i) los servicios regulados y ii) los servicios no regulados, ascendieron a S/ 95,8 millones, monto superior en S/ 12,0 millones (14,4 %) respecto de lo registrado en 2024 (S/ 83,7 millones).
105. Al respecto, los ingresos por servicios regulados aumentaron en S/ 7,6 millones (12,2 %) respecto de 2024, al pasar de S/ 62,6 millones a S/ 70,2 millones en 2025, representando el 73,3 % de los ingresos totales. Por su parte, los ingresos por servicios no regulados se incrementaron en S/ 4,4 millones (20,7 %), al pasar de S/ 21,2 millones en 2024 a S/ 25,6 millones en 2025, representando el 26,7 % de los ingresos totales.
106. En cuanto a los servicios regulados, los ingresos provenientes de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) fueron los de mayor magnitud, ascendiendo a S/ 50,1 millones y representando el 52,3 % de los ingresos totales por prestación de servicios. Asimismo, dichos ingresos se incrementaron en S/ 6,3 millones (14,3 %) respecto de 2024, año en el que se registraron ingresos por S/ 43,8 millones.
107. Respecto de los servicios no regulados, los ingresos por arrendamiento de locales comerciales ascendieron a S/ 5,4 millones, representando el 5,6 % de los ingresos totales; no obstante,



mostraron una reducción de S/ 341 mil respecto de 2024 (S/ 5,7 millones). Por otro lado, los ingresos por espacios para almacenes, antenas y otros ascendieron a S/ 4,8 millones, representando el 5,0 % de los ingresos totales, lo que significó un incremento de aproximadamente S/ 479 mil respecto de 2024 (S/ 4,3 millones).

108. En lo que respecta a los costos de servicios, durante el año 2025 estos ascendieron a S/ 75,0 millones, lo que representa un incremento de S/ 6,2 millones (8,9 %) respecto de lo registrado en 2024 (S/ 68,8 millones).
109. El principal rubro de costos correspondió a los servicios prestados por terceros, que ascendieron a S/ 26,5 millones en 2025 y representaron el 35,3 % del total de costos de servicios. No obstante, este rubro mostró una reducción de S/ 1,6 millones (5,6 %) respecto de 2024, año en el que registró S/ 28,0 millones. En segundo lugar, se ubicó el rubro *pago por exceso de ingresos regulados de mantenimiento y operación*, el cual representó el 33,6 % del total de costos de servicios. Dicho rubro ascendió a S/ 25,2 millones en 2025, mostrando un incremento de S/ 3,9 millones (18,6 %) respecto de 2024, cuando registró S/ 21,3 millones

**Cuadro 20: Costos de prestación de servicios 2020-2025  
(Expresado en miles de Soles)**

Costos de servicios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Servicios prestados por terceros	8749	14 410	24 720	21 945	28 016	26 460
Pago por exceso ingresos regulados mant & opera	3309	5806	14 104	16 236	21 250	25 194
Gasto de personal	7140	6458	8332	9409	11710	14170
Amortización de intangible de la concesión	3511	2679	2679	2679	2636	2721
Cargas diversas de gestión	1070	1372	1471	3001	3950	5339
Depreciación	570	399	365	846	777	924
Amortización	211	186	60	353	277	184
Deterioro de cuentas por cobrar	0	0	0	254	230	0
Otros menores	248	1	103	0	0	5
<b>Total costos</b>	<b>24 808</b>	<b>31 311</b>	<b>51 834</b>	<b>54 723</b>	<b>68 846</b>	<b>74 997</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. Con relación a los gastos de administración, estos se incrementaron en S/ 2,0 millones (16,3 %), al pasar de S/ 12,4 millones en 2024 a S/ 14,4 millones en 2025. Entre sus componentes, el principal rubro correspondió a los gastos de personal, los cuales representaron el 44,6 % de los gastos de administración totales en 2025. Este rubro registró un incremento de S/ 1,1 millones (21,4 %), al pasar de S/ 5,3 millones en 2024 a S/ 6,4 millones en 2025. En segundo lugar, se ubicó el rubro servicios prestados por terceros, con una participación de 34,8 % sobre el total de gastos de administración. Dicho rubro mostró un incremento de S/ 913 mil (22,2 %), al pasar de S/ 4,1 millones en 2024 a S/ 5,0 millones en 2025.

**Cuadro 21: Gastos de administración 2020-2025  
(Expresado en miles de Soles)**

Gastos de administración	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Servicios prestados por terceros	5007	4872	7549	5796	4108	5021
Gastos de personal	3551	3940	4321	5991	5303	6439
Tributos y contribuciones	703	1158	1571	2331	1596	1652
Seguros y otros	616	565	1146	1863	1072	917
Depreciación	362	308	232	0	182	396
Amortización	158	176	133	0	0	0
Estimación de cobranza dudosa	0	0	0	0	0	0
Administración de fondos	0	0	0	0	152	16
Deterioro de cuentas por cobrar	0	296	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>10 397</b>	<b>11 315</b>	<b>14 952</b>	<b>15 981</b>	<b>12 413</b>	<b>14 441</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



111. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos se incrementaron en 204,7 %, al pasar de S/ 698 000 en el año 2024 a S/ 2,1 millones en el año 2025, esta variación se explica principalmente por el incremento de los gastos en el rubro *Servicios prestados por terceros* en 216,1 %, al pasar de S/ 664 000 en el año 2024 a S/ 2,1 millones en el año 2025.

**Cuadro 22: Gastos de ventas 2020-2025**  
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de venta	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de personal	589	629	746	1034	0	0
Servicios prestados por terceros	243	274	528	999	664	2 099
Cargas diversas de gestión	57	24	12	74	34	28
<b>Total</b>	<b>889</b>	<b>927</b>	<b>1286</b>	<b>2107</b>	<b>698</b>	<b>2127</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. En lo que respecta a los resultados integrales del ejercicio 2025, la diferencia entre los ingresos y los costos por servicios generó una utilidad bruta de S/ 20,8 millones, lo que representó un incremento de S/ 5,9 millones (39,4 %) respecto de la utilidad bruta registrada en 2024 (S/ 14,9 millones). Asimismo, la utilidad operativa aumentó al pasar de S/ 3,1 millones en 2024 a S/ 4,7 millones en 2025, explicado principalmente por el incremento de los ingresos por prestación de servicios.
113. Por otro lado, la pérdida neta del ejercicio se redujo en 2025, al pasar de -S/ 8,7 millones en 2024 a -S/ 7,9 millones en 2025. Este resultado se explica principalmente por la mejora en la utilidad operativa registrada durante el ejercicio.

**Cuadro 23: Resultados Integrales 2020-2025**  
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos por prestación de servicios	29 209	39 392	64 172	70 748	83 744	95 770
Costos de servicio	-24 808	-31 311	-51 834	-54 723	-68 846	-74 997
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>4 401</b>	<b>8 081</b>	<b>12 338</b>	<b>16 025</b>	<b>14 898</b>	<b>20 773</b>
Gastos de administración	-10 397	-11 315	-14 952	-15 981	-12 413	-14 441
Gastos de ventas	-889	-927	-1 286	-2 107	-698	-2 127
Otros ingresos	34	383	515	43	4 096	2 462
Otros gastos	-13 013	-4 988	-3 665	0	-2 750	-1 968
<b>Utilidad de operación</b>	<b>-19 864</b>	<b>-8 766</b>	<b>-7 050</b>	<b>-2 020</b>	<b>3 133</b>	<b>4 699</b>
Ingresos financieros	722	894	904	784	542	1 165
Gastos financieros	-5 920	-5 907	-6 065	-6 954	-14 304	-6 075
Ingresos extraordinarios	0	0	5 872	0	0	0
Diferencia de cambio neta	-4 159	-3 886	1 040	363	163	-6 304
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>-29 221</b>	<b>-17 665</b>	<b>-5 299</b>	<b>-7 827</b>	<b>-10 466</b>	<b>-6 515</b>
Impuesto a la renta	-2 795	2 970	43	-2 808	1 793	-1 337
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>-32 016</b>	<b>-14 695</b>	<b>-5 256</b>	<b>-10 635</b>	<b>-8 673</b>	<b>-7 852</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

114. Finalmente, en lo que respecta al EBITDA<sup>18</sup>, este continuó mostrando una evolución favorable durante el ejercicio 2025, al alcanzar S/ 6,2 millones, lo que representa un incremento de S/ 1,8 millones respecto de 2024 (S/ 4,4 millones). Esta mejora se explica principalmente por el incremento de la utilidad operativa registrado durante el ejercicio.

<sup>18</sup> 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 24: EBITDA, periodo 2020-2025**  
(En miles de Soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utilidad Operativa	-19 864	-8766	-7050	-2020	3 133	4 699
Depreciación	932	707	597	846	959	1 320
Amortización	369	362	193	353	277	184
<b>EBITDA</b>	<b>-18 563</b>	<b>-7697</b>	<b>-6260</b>	<b>-821</b>	<b>4 369</b>	<b>6 203</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VIII.2. Estado de Situación Financiera

115. 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 6 años (periodo 2020-2025).

**Cuadro 25: Estado de Situación Financiera 2020-2025**  
(Expresado en miles de Soles)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalente de efectivo	4 828	4 320	18 202	2 852	19 792	11 324
Cuentas por cobrar comerciales	2 798	5 092	6 135	6 040	7 161	5 708
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	31	16	11	0	996	889
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1 546	1 828	1 663	1 616	1 355	37 450
Otras cuentas por cobrar	13 693	22 708	12 345	17 743	6 777	5 060
Gastos contratados por anticipado	908	1 356	1 385	2 063	2 103	1 784
Suministros					849	1 181
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>23 804</b>	<b>35 320</b>	<b>39 741</b>	<b>30 314</b>	<b>39 033</b>	<b>63 396</b>
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	7696	16 744	47 501	59 523	88 134	41 009
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	1000	915	1122	2527	1543	1589
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 759	26 759	26 759		
Activos intangibles del contrato de concesión	40 180	37 501	34 823	32 144	29 508	26 787
Otras cuentas por cobrar					23 642	19 760
Propiedad, planta y equipo, neto	9885	5445	4642	5905	5196	7716
Activo por Derecho de Uso, neto			1399	1158	1668	1078
Otros activos, neto	2680	2455	2548	2173	1944	1924
Impuesto a las ganancias diferido	1191	4161	4204	1396	3189	1852
<b>Total Activo No Corriente</b>	<b>89 391</b>	<b>93 980</b>	<b>122 998</b>	<b>131 585</b>	<b>154 824</b>	<b>101 715</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>113 195</b>	<b>129 300</b>	<b>162 739</b>	<b>161 899</b>	<b>193 857</b>	<b>165 111</b>
Obligaciones financieras	21 134	23 347	4 128	5 381	25 086	10 954
Cuentas por pagar al Estado Peruano	3 513	8 957	14 063	29 828	21 449	12 801
Cuentas por pagar comerciales	9 044	25 247	32 322	24 063	24 801	24 130
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1 573	326	6 275	2 011	1 981	1 798
Cuentas por pagar diversas	3 298	9 574	6 823	3 825	8 556	8 457
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>38 562</b>	<b>67 451</b>	<b>63 611</b>	<b>65 108</b>	<b>81 873</b>	<b>58 140</b>
Obligaciones financieras	40 388	40 556	45 673	38 988	34 364	
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	5 357	11 555	8 853	12 498	18 596	1 011
Cuentas por pagar diversas	6 573	2 118	2 540	3 281	2 543	2 744
<b>Total Pasivo No Corriente</b>	<b>52 318</b>	<b>54 229</b>	<b>57 066</b>	<b>54 767</b>	<b>55 503</b>	<b>3 755</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>90 880</b>	<b>121 680</b>	<b>120 677</b>	<b>119 875</b>	<b>137 376</b>	<b>61 895</b>
Capital social	163 830	163 830	183 847	203 528	239 771	294 358
Capital adicional	722	722	20 403	10 830	0	0
Resultados acumulados	-142 237	-156 932	-162 188	-172 334	-183 290	-191 142
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>22 315</b>	<b>7 620</b>	<b>42 062</b>	<b>42 024</b>	<b>56 481</b>	<b>103 216</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>113 195</b>	<b>129 300</b>	<b>162 739</b>	<b>161 899</b>	<b>193 857</b>	<b>165 111</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

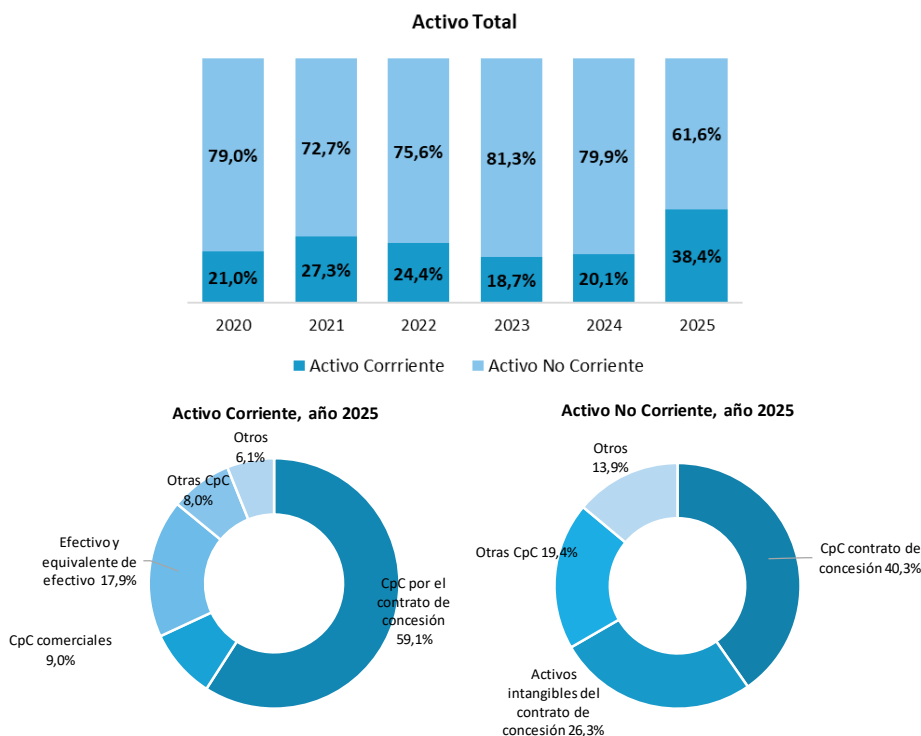
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Al respecto, en el caso particular del año 2025, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales ascendieron a S/ 165,1 millones, lo cual representó una reducción de S/ 28,7 millones (-14,8 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 61,6 % por activos no corrientes, mientras que el 38,4 % restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2025 estos se componían principalmente de *Cuentas por cobrar por el*



contrato de concesión, con una participación de 59,1 %, seguido de las cuentas *Efectivo y equivalente de efectivo*, *Cuentas por cobrar comerciales* y *Otras cuentas por cobrar*, con participaciones de 17,9 %, 9,0 % y 8,0 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron conformados principalmente por *Cuentas por cobrar por el contrato de concesión*, con una participación de 40,3 %, en tanto que los *Activo intangibles* presentaron una participación de 26,3 %.

**Gráfico 11: Composición de activos de la empresa  
(En términos porcentuales)**



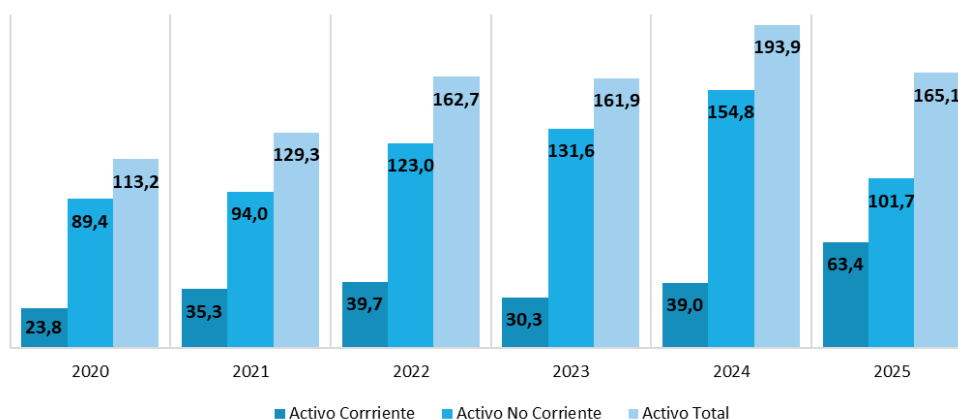
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

117. 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. En el año 2024 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (S/ 193,9 millones). No obstante, en el año 2025 se observa una reducción hasta S/ 165,1 millones, lo cual implica una reversión parcial del crecimiento previo, asociada principalmente a la disminución de los activos no corrientes. Cabe indicar que, pese a esta caída, la tendencia del periodo 2020–2025 sigue siendo positiva, con una tasa de crecimiento anual promedio aproximada de 7,9 %, explicada en gran medida por la expansión de los activos no corrientes durante los primeros años del periodo, en particular las cuentas por cobrar vinculadas al contrato de concesión.



**Gráfico 12: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020-2025  
(Expresado en millones de Soles)**

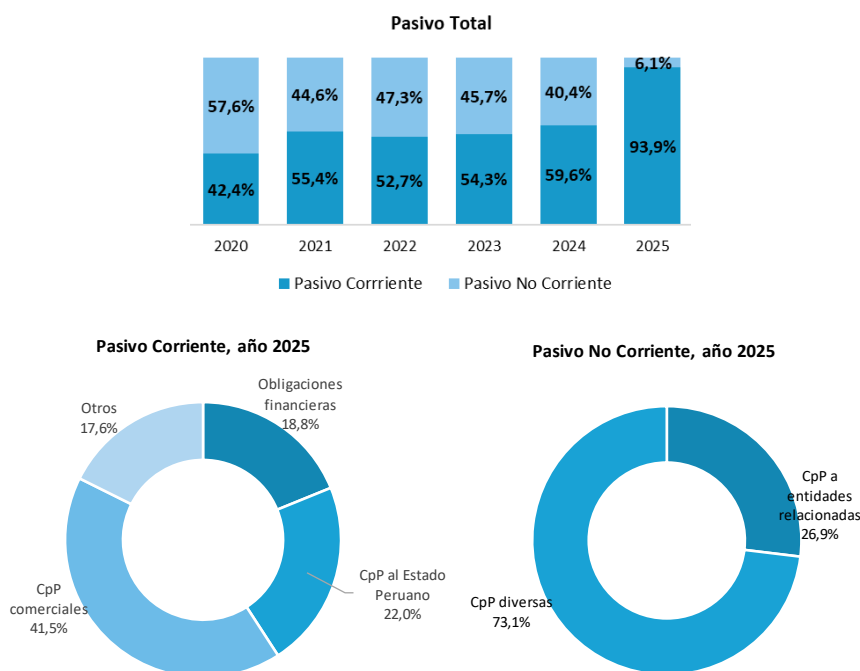


Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

118. Por otro lado, con relación a los pasivos totales, al cierre del año 2025 estos ascendieron a S/ 61,9 millones, lo cual representó una reducción significativa de S/ 75,5 millones (-54,9 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto principalmente por pasivos corrientes, los cuales representaron el 93,9 % del total, mientras que el 6,1 % restante correspondió a pasivos no corrientes, evidenciando un cambio importante en la estructura de financiamiento de la empresa. En el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2025 estos se conformaron principalmente por Cuentas por pagar comerciales, con una participación de 41,5 %, seguidas de Cuentas por pagar al Estado Peruano (22,0 %) y Obligaciones financieras (18,8 %). Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron compuestos principalmente por Cuentas por pagar diversas (73,1 %) y, en menor medida, por Cuentas por pagar a entidades relacionadas (26,9 %).

**Gráfico 13: Composición de pasivos de la empresa  
(En términos porcentuales)**



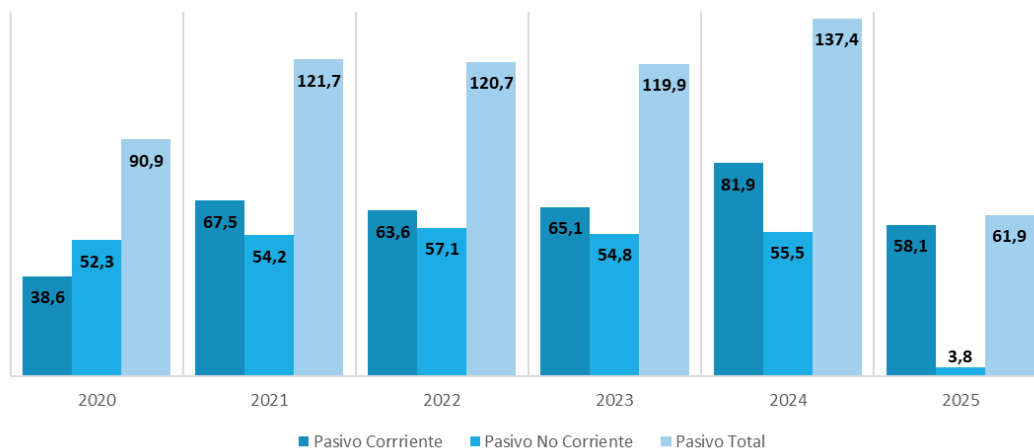
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



119. Respecto a la evolución de los pasivos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 hasta el año 2024 se presentó una tendencia creciente respaldada principalmente por los mayores pasivos corrientes de la empresa, particularmente las cuentas por pagar comerciales, siendo el año 2024 en donde se registró el mayor nivel de pasivos totales (S/ 137,4 millones). No obstante, en el año 2025 se observa una reducción significativa hasta S/ 61,9 millones, lo cual implica una reversión marcada de la tendencia creciente observada en los años previos, asociada principalmente a la disminución de las obligaciones financieras. Cabe señalar que, considerando el periodo 2020–2025, la tasa de variación anual compuesta de los pasivos totales resulta negativa (aproximadamente -7,3 %), reflejando el fuerte ajuste registrado en el último año, pese al crecimiento sostenido observado hasta el 2024.

**Gráfico 14: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2025  
(Expresado en millones de Soles)**

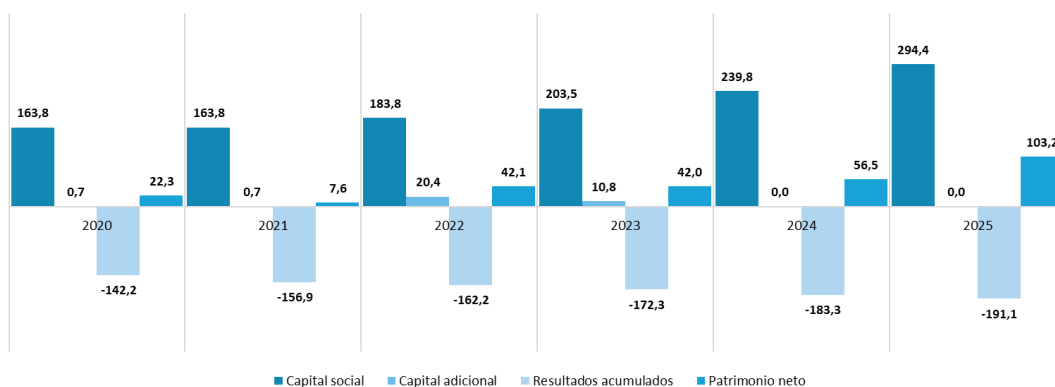


Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

120. 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 se mantuvo prácticamente estable en 2023 (S/ 42,0 millones). Para 2024, se registró un crecimiento adicional de 34,4 %, alcanzando S/ 56,5 millones. Posteriormente, en 2025 se observa un incremento significativo de 82,7 %, situándose en S/ 103,2 millones, lo cual evidencia un fortalecimiento sustancial de la posición patrimonial de la empresa. 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/ 294,4 millones en 2025, pese a que los resultados acumulados continúan siendo negativos a lo largo del periodo

**Gráfico 15: Evolución del patrimonio neto empresa, periodo 2020-2025  
(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

121. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones en el corto plazo. En términos generales, se observa que, durante el periodo 2020–2024, la empresa mantuvo una política de no disponer la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad inmediata, lo cual se refleja en ratios de liquidez inferiores a la unidad. No obstante, en el año 2025 se evidencia una mejora significativa en la posición de liquidez, al situarse los principales indicadores por encima de 1,0, lo que indica una mayor capacidad para atender sus obligaciones corrientes
122. En particular, el incremento tanto del activo corriente como la reducción del pasivo corriente en el ejercicio 2025, ha generado una mejora sustancial en el ratio de liquidez clásica, que pasó de 0,48 a 1,09. De manera similar, el ratio de prueba ácida mostró una evolución favorable, al incrementarse de 0,45 en 2024 a 1,06 en 2025, reforzando la evidencia de una recuperación en la capacidad de pago de corto plazo de la empresa.

**Cuadro 26: Ratios de liquidez, 2020-2025**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liquidez clásica	0,62	0,52	0,62	0,47	0,48	1,09
Prueba ácida	0,59	0,50	0,60	0,43	0,45	1,06
Liquidez absoluta	0,13	0,06	0,29	0,04	0,24	0,19
Capital de Trabajo	-14758	-32131	-23870	-34794	-42840	5256
Rotación K	1,25	1,06	1,35	1,35	1,41	2,67

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. En el año 2025, el capital de trabajo registró un cambio significativo al pasar de un saldo negativo en años previos a un nivel positivo de S/ 5,3 millones, evidenciando una mejora sustancial en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Asimismo, la rotación del capital de trabajo se incrementó hasta 2,67, lo que indica una mayor eficiencia en el uso de los recursos corrientes para la generación de ingresos.

#### Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

124. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 sigue reflejando la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

**Cuadro 27: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2020-2025**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Deuda - Patrimonio	407,3%	1596,9%	286,9%	285,3%	243,2%	60,0%
Endeudamiento del Activo	80,3%	94,1%	74,2%	74,0%	70,9%	37,5%
Calidad de la Deuda	42,4%	55,4%	52,7%	54,3%	59,6%	93,9%
Índice de Solvencia	1,2	1,1	1,3	1,4	1,4	2,7

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>19</sup> muestra que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 60,0 de deuda la empresa dispone de S/ 100 de patrimonio. Este indicador evidencia una reducción significativa del nivel de apalancamiento respecto a 2024, cuando ascendía a S/ 243,2 por cada S/ 100 de patrimonio. Esta mejora sustancial refleja un fortalecimiento notable de la estructura financiera, explicado por una reducción relativa del pasivo y/o un incremento importante del patrimonio neto.

<sup>19</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio



126. El ratio de endeudamiento del activo<sup>20</sup> indica que, en 2025, el 37,5 % del total de activos es financiado con recursos de terceros. Este resultado representa una disminución considerable frente al 70,9 % registrado en 2024, lo cual evidencia una marcada mayor participación del financiamiento con recursos propios y una menor dependencia de fuentes externas.
127. El ratio de calidad de la deuda<sup>21</sup> revela que, en el ejercicio 2025, el 93,9 % del total de las obligaciones corresponde a pasivos de corto plazo. Este nivel representa un incremento significativo frente al 59,6 % observado en 2024, lo que indica una alta concentración de la deuda en el corto plazo y, por tanto, una mayor presión sobre la liquidez de la empresa en el horizonte inmediato.
128. Finalmente, el índice de solvencia<sup>22</sup> para el ejercicio 2025 se sitúa en 2,7, lo que implica que por cada S/ 1 de pasivo total, la empresa cuenta con S/ 2,7 de activos totales para respaldar sus obligaciones. Este resultado muestra una mejora sustancial respecto a 2024 (1,4), reflejando una sólida capacidad de cobertura de deudas y un fortalecimiento importante de la posición financiera en términos de solvencia.

#### Análisis de los ratios de rentabilidad

129. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de rentabilidad de AAP, correspondientes a los años 2020 y 2025.

**Cuadro 28: Ratios de rentabilidad, 2020-2025**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Margen Bruto	15,1%	20,5%	19,2%	22,7%	17,8%	21,7%
Margen Operativo	-68,0%	-22,3%	-11,0%	-2,9%	3,7%	4,9%
Margen Neto	-109,6%	-37,3%	-8,2%	-15,0%	-10,4%	-8,2%
Margen EBITDA	-63,6%	-19,5%	-9,8%	-1,2%	5,2%	6,5%
ROE	-143,5%	-192,8%	-12,5%	-25,3%	-15,4%	-7,6%
ROA	-28,3%	-11,4%	-3,2%	-6,6%	-4,5%	-4,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

130. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto se incrementó, pasando de 17,8 % en el ejercicio 2024 a 21,7 % en el ejercicio 2025. En cuanto al margen operativo<sup>23</sup> y el Margen EBITDA<sup>24</sup>, ambos indicadores registraron mejoras, al pasar de 3,7 % y 5,2 % en 2024 a 4,9 % y 6,5 % en 2025, respectivamente. Estos resultados evidencian una consolidación en la eficiencia operativa y una mayor capacidad de generación de resultados antes de depreciaciones y amortizaciones.
131. De otro lado, el margen neto<sup>25</sup> mostró una mejora, pasando de -10,4 % en 2024 a -8,2 % en 2025, lo que indica que, si bien la empresa continúa registrando pérdidas, estas se han reducido, alcanzando S/ 8,2 de pérdida neta por cada S/ 100 de ingresos en el ejercicio 2025. En la misma línea, el ROE<sup>26</sup> evidenció una mejora al pasar de -15,4 % a -7,6 %, lo que implica una menor pérdida generada por cada S/ 100 de patrimonio. Sin embargo, el ROA<sup>27</sup> registró un ligero deterioro, pasando de -4,5 % en 2024 a -4,8 % en 2025, lo que indicaría una leve menor eficiencia en el uso de los activos para la generación de resultados. En conjunto, la evolución de estos indicadores sugiere una reducción progresiva de las pérdidas y una mejora general en la rentabilidad, aunque aún persisten resultados netos negativos.

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>26</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>27</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



## IX. CONCLUSIONES

132. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2025, 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 2025, las principales aerolíneas que operaron en el Segundo Grupo de Aeropuertos fueron Latam Airlines (67,7 %), Sky Airline (17,8 %) y Jetsmart (5,8 %).
- (ii) Durante el año 2025 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 34 365 operaciones, cifra 8,8 % superior a lo registrado durante el año 2024, en tanto que el número de pasajeros fue 8,9 % mayor que lo observado en el año previo y logrando superar el tráfico de pasajeros observado en el año 2019 por 30,6 %. Asimismo, se experimentó un crecimiento de los volúmenes de carga atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 5722 toneladas en 2024 a 7515 toneladas en 2025, es decir, un incremento del 31,3 %.
- (iii) En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2025, 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), resaltándose el hecho que durante 2025 no se han efectuado reconocimiento de inversiones.
- (iv) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 1 085 356, monto superior en 13,1 % con relación al aporte efectuado durante el año 2024.
- (v) En lo que concierne al desempeño operativo, durante el año 2025 se presentaron 117 reclamos, de los cuales el 67,5 % fue declarado como infundado (79 reclamos), el 26,5 % fue declarado como improcedente (31 reclamos), 4,3 % fueron concluidos por sustracción de la materia (5 reclamos) y el 1,7 % restante fueron fundados e inadmisibles (1 reclamo por cada tipo). 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 al funcionamiento en la hora típica del sistema pista y calles de rodaje).
- (vi) 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 14,4 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 83,7 millones a S/ 95,8 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, así en el 2025 ascendieron a S/ 75,0 millones, que representa un incremento de S/6,2 millones con relación a lo registrado en el 2024.
- (vii) Al cierre del año 2025, los activos totales de AAP registraron una disminución de 14,8 %, al pasar de S/ 193,9 millones en 2024 a S/ 165,1 millones en 2025. Esta reducción se explica principalmente por la caída del activo no corriente, en particular de las cuentas por cobrar por el contrato de concesión, así como por una disminución del efectivo y equivalentes de efectivo. No obstante, se observa un incremento en el activo corriente asociado a mayores cuentas por cobrar vinculadas al contrato de concesión en el corto plazo.
- (viii) Por otro lado, el patrimonio de la empresa mostró una variación positiva significativa de 82,7 %, al incrementarse de S/ 56,5 millones en 2024 a S/ 103,2 millones en 2025. Este crecimiento se explica principalmente por el aumento del capital social, que pasó de S/ 239,8 millones a S/ 294,4 millones, lo cual más que compensó el incremento de las pérdidas acumuladas.



- (ix) En contraste, el pasivo total registró una importante reducción de 54,9 %, al disminuir de S/ 137,4 millones en 2024 a S/ 61,9 millones en 2025, lo que responde principalmente a la disminución de obligaciones financieras y cuentas por pagar a entidades relacionadas, contribuyendo de manera significativa al fortalecimiento de la estructura financiera de la empresa.
- (x) En conjunto, esta evolución refuerza la estructura patrimonial de la empresa y contribuye a la mejora observada en sus indicadores de solvencia y endeudamiento.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arequipa – Arequipa;</li><li>▪ Ayacucho – Ayacucho;</li><li>▪ Juliaca - Puno;</li><li>▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios;</li><li>▪ Tacna – Tacna;</li><li>▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).</li></ul>	Cláusula 5.7.1. (p. 35)  Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 4 de enero de 2013. <i>Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato.</i></li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 6 de agosto de 2013. <i>Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato.</i></li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 19 de junio de 2015. <i>Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22 del Contrato).</i></li><li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de marzo de 2026. <i>Se reemplazó la tasa LIBOR por la CME Term SOFR.</i></li></ul> <p><b>Adenda 5:</b> 17 de marzo de 2026. <i>Modificación de las cláusulas 1, 8, 9, 10, 11, 15, Anexo 9. Modificación del Apéndice 1A, Apéndice 2 Apéndice 3, Apéndice 6, Apéndice 7, Apéndice 8, Apéndice 9 y Apéndice 10 el Anexo 16. Modificación del Anexo 25. Incorporación del Listado de Obras Mayores, conforme al Anexo 4 de la Adenda 5. Incorporación de plazos máximos de presentación de EDI e inicio de ejecución de Obras Mayores, conforme al Anexo 5 de la Adenda 5</i></p>	Adenda 1  Adenda 2  Adenda 3  Adenda 4  Adenda 5
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)



<b>Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia</b>			
<b>N°</b>	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	<b>Ref.</b>
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	USD 6 100 000 de capital suscrito, 25 % pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión.	Cláusula 1.22 (p. 07) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión.</li><li>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10 % del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20 % del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente.</li></ul>	Cláusula 10.2 (p. 84-86)
11	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"><li>Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso.</li><li>Garantiza el cumplimiento de Corpac de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil.</li><li>Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, el Concedente se compromete de retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere.</li></ul>	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"><li>El derecho de concesión.</li><li>Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales.</li><li>Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario.</li></ul>	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"><li>Obras obligatorias:<ul style="list-style-type: none"><li>Obras de rápido impacto (primeros 12 meses)</li><li>Obras de seguridad (primeros 24 meses)</li><li>Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses).</li><li>Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses).</li></ul></li><li>Obras del periodo remanente:<ul style="list-style-type: none"><li>Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses)</li><li>Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo)</li><li>Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire</li></ul></li><li>Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra.</li></ul>	Cláusula 8.2. (p. 55-71) Anexo 23.
14	Obras obligatorias	Detalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.	Cláusula 8.2.1 (p. 55) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
15	Obras del periodo remanente	<ul style="list-style-type: none"><li>Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO.</li><li>En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo con las normas SNIP.</li></ul>	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)



Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO.</li> <li>▪ <u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra.</li> </ul>	Cláusula 8.2.3 (p. 68) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
17	Penalidades	<p>Referidas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Régimen de bienes.</li> <li>▪ Mantenimiento de los bienes de la concesión.</li> <li>▪ Explotación de la concesión.</li> <li>▪ Ejecución de las obras.</li> <li>▪ Régimen económico financiero.</li> <li>▪ Garantías.</li> <li>▪ Régimen de seguros.</li> <li>▪ Consideraciones socio ambientales.</li> <li>▪ Relación con socios terceros y personal.</li> <li>▪ Competencias administrativas.</li> <li>▪ Régimen económico financiero.</li> <li>▪ Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad.</li> <li>▪ Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento.</li> </ul>	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje.               <ul style="list-style-type: none"> <li>a) De Conciencia: Controversias Técnicas.</li> <li>b) De Derecho: Controversias No Técnicas.</li> </ul> </li> <li>- Internacional - superior a USD 10 millones.</li> <li>- Nacional: igual o menor a USD 10 millones.</li> </ul>	Cláusula 16.4. (p. 119-120)  Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vencimiento del plazo.</li> <li>▪ Mutuo acuerdo.</li> <li>▪ Incumplimiento del concesionario.</li> <li>▪ Incumplimiento del concedente.</li> <li>▪ Decisión unilateral del concedente.</li> <li>▪ Fuerza mayor o caso fortuito.</li> </ul>	Cláusula 15 (p. 107-114)
20	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso de que del resultado acumulado supere el 10 %.</li> </ul> <p>En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
21	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley.</li><li>▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad:<ul style="list-style-type: none"><li>- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño, pérdidas o lesiones.</li><li>- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes.</li><li>- Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza.</li><li>- Seguro de Dishonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.</li></ul></li></ul>	Cláusula 11.2. (p. 91-92)
22	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ International Standards Organization (ISO)</li><li>▪ International Airline Transport Association (IATA)</li><li>▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)</li><li>▪ Airport Council International (ACI)</li><li>▪ Federal Aviation Administration (FAA)</li><li>▪ Transport Security Administration (TSA)</li></ul>	Cláusula 1.54. (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras.</li><li>▪ Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos.</li><li>▪ Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA.</li></ul>	Cláusula 1.121 (p. 20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p. 222-227)
24	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI.</li><li>▪ Ositrán podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.</li></ul>	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25	PPO	<p>Pago por obras obligatorias en dólares que el concedente realiza a favor del concesionario durante el periodo inicial cancelado a través del fideicomiso. Dicho monto asciende a USD 47 785 000,00.</p>	Cláusula 1.90. (p. 16) Cláusula 9.5.1. (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAO	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Pago al contado del 30 % de la obra.</li><li>▪ El saldo correspondiente al 70 % pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión.</li></ul>	Cláusula 1.89 (p. 16) Cláusula 9.5.2 (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)



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



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

<b>Modalidad</b>	COFINANCIADA
<b>Período</b>	2011-2025

a. Tráfico																
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Pasajeros totales</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>1 764 929</b>	<b>2 073 400</b>	<b>2 303 296</b>	<b>2 439 917</b>	<b>2 736 577</b>	<b>2 996 055</b>	<b>3 102 357</b>	<b>3 444 943</b>	<b>3 578 575</b>	<b>1 192 640</b>	<b>1 987 018</b>	<b>3 279 731</b>	<b>3 596 664</b>	<b>4 293 472</b>	<b>4 675 117</b>
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	4 674 309
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	808
<b>Carga total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>6 009</b>	<b>5 429</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>	<b>5 163</b>	<b>2 070</b>	<b>3 181</b>	<b>3 990</b>	<b>4 709</b>	<b>5 722</b>	<b>7 515</b>
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	7 515
Internacional	Toneladas	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Operaciones totales</b>	<b>Operaciones</b>	<b>25 796</b>	<b>27 820</b>	<b>28 497</b>	<b>28 638</b>	<b>29 430</b>	<b>29 601</b>	<b>28 948</b>	<b>31 672</b>	<b>30 455</b>	<b>12 816</b>	<b>18 626</b>	<b>25 979</b>	<b>27 694</b>	<b>31 573</b>	<b>34 365</b>
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	34 279
Internacionales	Operaciones	291	367	300	423	237	97	97	165	293	143	135	285	129	87	86

b. Ingresos																
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	19 682
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	6 930
<b>Total</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>5 521</b>	<b>7 235</b>	<b>8 342</b>	<b>9 779</b>	<b>11 481</b>	<b>13 510</b>	<b>14 558</b>	<b>16 334</b>	<b>17 487</b>	<b>6 477</b>	<b>10 151</b>	<b>16 773</b>	<b>18 881</b>	<b>22 187</b>	<b>26 612</b>

Tráfico de pasajeros	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Nacional	<b>1 753 543</b>	<b>2 059 573</b>	<b>2 294 545</b>	<b>2 434 446</b>	<b>2 734 158</b>	<b>2 995 867</b>	<b>3 102 134</b>	<b>3 443 373</b>	<b>3 560 621</b>	<b>1 184 307</b>	<b>1 978 816</b>	<b>3 256 122</b>	<b>3 593 011</b>	<b>4 292 897</b>	<b>4 674 309</b>
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	610	
Arequipa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	
Ayacucho	12	41	57	3	87	-	4	28	443	130	-	6	8	25	15	
Juliaca	12	11	2	20	13	-	-	12	28	15	14	-	-	6	170	
Puerto Maldonado	10	139	6	12	16	-	9	57	12	5	22	23	111	2	13	
<b>Internacional</b>	<b>11 386</b>	<b>13 827</b>	<b>8 751</b>	<b>5 471</b>	<b>2 419</b>	<b>188</b>	<b>223</b>	<b>1 570</b>	<b>17 954</b>	<b>8 333</b>	<b>8 202</b>	<b>23 609</b>	<b>3 653</b>	<b>575</b>	<b>808</b>	

Movimiento de aeronaves	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Nacional	<b>25 505</b>	<b>27 453</b>	<b>28 197</b>	<b>28 215</b>	<b>29 193</b>	<b>29 504</b>	<b>28 851</b>	<b>31 507</b>	<b>30 162</b>	<b>12 673</b>	<b>18 491</b>	<b>25 694</b>	<b>27 565</b>	<b>31 486</b>	<b>34 279</b>
Aeropuerto	245	296	269	366	179	31	42	78	192	95	93	238	77	45	52	
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	
Juliaca	2	5	5	6	8	-	2	5	14	7	-	5	2	7	5	
Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	-	2	9	15	16	4	2	3	7	8	
Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72	25	35	40	47	26	21	
<b>Internacional</b>	<b>291</b>	<b>367</b>	<b>300</b>	<b>423</b>	<b>237</b>	<b>97</b>	<b>97</b>	<b>165</b>	<b>293</b>	<b>143</b>	<b>135</b>	<b>285</b>	<b>129</b>	<b>87</b>	<b>86</b>	

Tráfico de carga	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Nacional	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>6 009</b>	<b>5 429</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>	<b>5 163</b>	<b>2 070</b>	<b>3 181</b>	<b>3 990</b>	<b>4 709</b>	<b>5 722</b>	<b>7 515</b>
Aeropuerto	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Juliaca	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Puerto Maldonado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tacna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Internacional</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

Nota:

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

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Cinthy López Vásquez**  
Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

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

---

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente  
Marisol Huamán Velasque – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Osorio Alcantara – Practicante  
Enrique Alonso Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jimenez – Practicante