



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2019: 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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
I.1 Composición accionaria del Concesionario	6
I.2 Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3 Principales activos	8
I.4 Área de influencia	9
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	10
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	11
III.1 Servicios aeroportuarios	11
III.2 Servicios no aeroportuarios	16
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	17
IV.1 Régimen tarifario	17
IV.2 Régimen de cargos de acceso	18
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	19
V.1 Calidad al usuario intermedio y final	19
V.2 Reclamos	23
VI. INVERSIONES Y APORTE POR REGULACIÓN	25
VI.1 Inversiones	25
VI.2 Aporte por regulación	26
VII. INDICADORES COMERCIALES	27
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	30
VIII.1 Estado de resultados integrales.....	30
VIII.2 Estado de situación financiera	33
VIII.3 Indicadores financieros	36
IX. CONCLUSIONES	39
ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	41
ANEXO N° 2 FICHA DE CONTRATO	42
ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO	47



LISTA DE TABLAS

Tabla 1	Aeropuertos concesionados a AAP, año 2019	8
Tabla 2	Principales características de los aeropuertos administrados por AAP	8
Tabla 3	Servicios aeroportuarios por tipo de regulación	10
Tabla 4	Clasificación de los terminales aeroportuarios, periodo 2011 – 2019	11
Tabla 5	Tráfico de aeronaves, por aeropuerto, periodo 2011 – 2019	13
Tabla 6	Tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2011 – 2019	14
Tabla 7	Tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2011 – 2019	15
Tabla 8	Principales clientes del rubro de alquiler de locales comerciales, por aeropuerto	16
Tabla 9	Tarifas vigentes en el Segundo Grupo de Aeropuertos, año 2019	18
Tabla 10	Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2019	20
Tabla 11	Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2019	22
Tabla 12	Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2019	23
Tabla 13	Reclamos resueltos, año 2019	24
Tabla 14	Participación sobre los ingresos totales de AAP, por aeropuerto, año 2019	29
Tabla 15	Ingresos por servicios, años 2018 y 2019	30
Tabla 16	Costos de prestación de servicios, años 2018 y 2019	31
Tabla 17	Gastos de administración, años 2018 y 2019	32
Tabla 18	Gastos de ventas, años 2018 y 2019	32
Tabla 19	Resultados integrales, años 2018 y 2019	33
Tabla 20	Estado de Situación Financiera, años 2018 y 2019	34
Tabla 21	Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2018 y 2019	34
Tabla 22	Ratios de Liquidez, años 2018 y 2019	36
Tabla 23	Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2018 y 2019	37
Tabla 24	Ratios de Rentabilidad, años 2018 y 2019	38

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por AAP	9
Gráfico 2	Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2019	12
Gráfico 3	Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2019	14
Gráfico 4	Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2019	15
Gráfico 5	Tipificación de los reclamos resueltos, año 2019, en porcentajes	24
Gráfico 6	Inversiones reconocidas acumuladas y nivel de avance, 2012-2019	25
Gráfico 7	Inversiones anuales reconocidas por el Ositrán, periodo 2012-2019	25
Gráfico 8	Aporte por regulación, periodo 2012-2019	26
Gráfico 9	Evolución de los ingresos por prestación de servicios, periodo 2012-2019	27
Gráfico 10	Composición de los ingresos regulados y no regulados, año 2019	28



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2019 de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP).

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

En el siguiente cuadro se muestran los principales datos de la Concesión.

Concesionario	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Andino Investment Holding S.A.A. (50,0%) Corporación América Airports (50,0%)
Tipo de Concesión	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido*	USD 3,885 millones
Inversión comprometida**	USD 79,2 millones (inc. IGv)
Inversión acumulada al 2018	USD 62,46 millones (inc. IGv)
Inicio de la Concesión	5 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	25 años
Adendas	3

Nota:

(*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

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

En el 2019, los aeropuertos administrados por AAP registraron un total de 30,5 mil operaciones de aeronaves, cifra ligeramente inferior (-3,8%) a la registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 99,0% de dichas operaciones. Ese mismo año, se movilizaron un total de 3,57 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 3,6% respecto del año 2018, manteniéndose por octavo año consecutivo la tendencia creciente en el número de pasajeros atendidos. Por otro lado, AAP transportó un volumen de carga ascendente a 5,16 mil toneladas, volumen superior (+6,1%) al registrado en el año 2018.

Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa fue el que tuvo la mayor contribución a la actividad del Concesionario, al concentrar el 56,1% del tráfico de pasajeros, el 47,1%



del tráfico de carga y el 50,9% del tráfico de aeronaves. En contraste, los aeropuertos con menor contribución relativa fueron el de Ayacucho y Puerto Maldonado.

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

Los ingresos operativos de AAP durante el 2019 alcanzaron los USD 17,5 millones, de los cuales el 69,6% procedieron de ingresos por la prestación de servicios regulados. La principal fuente de recaudación provino de la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 66,8% del total de ingresos regulados, seguida por los ingresos por servicios de Aterrizaje y Despegue, con 19,5%. Asimismo, cabe resaltar que, dentro de los servicios no regulados, los rubros *alquiler de locales comerciales* y *alquiler de espacios publicitarios* constituyeron una importante fuente de ingresos para la empresa, logrando contribuir con el 30,5% de la recaudación total por servicios no regulados este último año.

De otro lado, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere la Ley Marco de los Organismos Reguladores, según la cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos percibidos por el Concesionario. En ese sentido, durante el año 2019 los pagos por conceptos de aporte por regulación ascendieron a S/ 621 mil, cifra que representó un incremento del 7,3% con respecto al aporte efectuado el 2018.

Durante 2019, se resolvieron un total de 59 reclamos presentados por los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, de los cuales el 42,4% estuvieron asociados con la información proporcionada a los usuarios. Asimismo, de los 59 reclamos tipificados, tres (3) reclamos fueron declarados improcedentes y 56 reclamos fueron declarados infundados.

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 8% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 54,2 millones a S/ 58,6 millones, mientras que los costos totales también se redujeron en similar magnitud, así en el 2019 ascendió a S/ 45,1 millones mientras que en el 2018 fue de S/ 41,9 millones.

Al cierre del año 2019 la empresa incrementó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2018; así, los activos de la empresa registraron un aumento de 8%, alcanzando los S/ 133,4 millones en el 2019. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es similar a la presentada en el ejercicio 2018, observándose que, al final del ejercicio del 2019, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.

Finalmente, en relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se redujeron respecto de lo prestando en el año 2018. No obstante, en relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos mejoraron, sin embargo se incrementó la pérdida final del ejercicio, ascendiendo a S/ -26,1 millones, aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa en términos de generación de valor.



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1 Composición accionaria del Concesionario

1. AAP es una sociedad anónima, constituida en Perú el 22 de noviembre de 2010. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía está 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. El Capital social de AAP asciende a S/ 142 millones, representado por 142 millones de acciones nominativas con derecho a voto de un valor nominal de S/ 1,00 cada una, de las cuales 35,5 millones de acciones son Clase A y 106,5 millones de acciones son Clase B¹.
2. Cabe señalar que, con fecha 17 de noviembre de 2017, Andino Investment Holding S.A.A cedió parte de sus acreencias derivadas de préstamos con la Compañía a su relacionada Almacenes Financieros S.A., las cuales fueron capitalizadas por el equivalente al 25% de participación de la Compañía. Con ello al 31 de diciembre de 2017, el accionariado era el siguiente: Andino Investment Holding S.A.A. (25%), Almacenes Financieros S.A. (25% y Corporación América Airports S.A. (50%)
3. Posteriormente, con fecha 19 de setiembre de 2018, se firma un acuerdo contractual de compra y venta, por el cual Andino investment Holding S.A.A. adquiere las acciones que Almacenes Financieros S.A. tenía en la Compañía

I.2 Principales características del Contrato de Concesión

4. El 5 de enero de 2011, el MTC y AAP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
5. Los principales aspectos contemplados en el Contrato de Concesión están referidos a la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio. Al 31 de diciembre de 2019, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión.

Esquema de Cofinanciamiento

6. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)², Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO)³. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.
7. Si el PAMO es mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados. No obstante, cuando el importe por el concepto del PAMO resulte menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Conforme a lo señalado en el Anexo 16 del

¹ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/informe-gestion-final-2019-aap.pdf>

² El monto anual asciende a USD 3,6 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.

³ Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.



Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento en ambas concesiones tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del AIJCh.

8. Cabe señalar que el pago del cofinanciamiento se ejecutará trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre, el Concesionario debe entregar al Ositrán una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento (la cual incluye: los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, el IGI, el PAO y la retribución al estado). Luego, el Ositrán tendrá un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura, o podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

Compromisos de inversión y mantenimiento

9. Respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total de USD 79,2 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión.
10. Durante el Periodo Inicial se deben ejecutar las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
11. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la ejecución de las obras obligatorias del periodo inicial deberá iniciarse a más tardar a los 30 días calendario contados a partir del cumplimiento de las siguientes condiciones: a) se haya efectuado la toma de posesión del área de la concesión; b) se haya aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) correspondiente a estas obras; c) se haya aprobado los estudios ambientales requeridos; y, d) se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto. Así, en el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, es obligación del Concesionario gestionar y obtener las autorizaciones y aprobaciones que establece la Ley N° 27293 "*Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública*", y su reglamento.
12. En este punto es necesario tener en consideración que, a diferencia de las concesiones autosostenibles, cuando se trata de proyectos cofinanciados, estos deben cumplir con todos los requisitos y procedimientos establecidos en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), creado mediante Decreto Legislativo N° 1252, de fecha 1 de noviembre de 2016, el mismo que reemplaza al Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
13. Cabe mencionar que, el SNPMGI modifica la Fase de Preinversión del SNIP, por una Fase de Formulación y Evaluación con el fin de agilizar el trámite, estableciéndose que la formulación del proyecto se realizará a través de una ficha técnica y solo en caso de proyectos que tengan alta complejidad, se requerirá el nivel de estudio que sustente la concepción técnica y el dimensionamiento del proyecto. Asimismo, establece una fase de ejecución (que bajo el SNIP es la Fase de Inversión) que comprende la elaboración del expediente técnico o equivalente y la ejecución física y financiera respectiva del proyecto.

Esquema de regulación tarifaria

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



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

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

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

17. Asimismo, 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.

I.3 Principales activos

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

Tabla 1 Aeropuertos concesionados a AAP, año 2019

	Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Categoría
1	Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Arequipa	Internacional
2	CrnI. FAP Alfredo Mendivil	Ayacucho	Ayacucho	Nacional
3	Inca Manco Cápac	Juliaca	Puno	Internacional
4	Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Madre de Dios	Internacional
5	CrnI. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Tacna	Internacional
6	Andahuaylas ^{1/}	Andahuaylas	Apurímac	Nacional

Nota:

^{1/} Este aeropuerto 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.

19. La infraestructura aeroportuaria comprende las edificaciones, pavimentos e instalaciones que conforman el aeropuerto, incluyendo las áreas de Lado Aire, las edificaciones del terminal, estacionamiento vehicular y vías de acceso internas, entre otras. En el siguiente cuadro se muestran las principales características de la infraestructura concesionada:

Tabla 2 Principales características de los aeropuertos administrados por AAP

Aeropuerto	Pista de aterrizaje	Terminal de pasajero	Sala de embarque
Arequipa	2 980m x 45m	4 226 m2	156 butacas
Ayacucho	2 800m x 45m	2300 m2	146 butacas
Juliaca	4 200m x 45m	1 865 m2	102 butacas
Puerto Maldonado	3 500m x 45m	2 597 m2	128 butacas
Tacna	2 500m x 45m	-	181 butacas

Fuente: <http://www.corpac.gob.pe/>; <http://www.aap.com.pe/>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



20. Cabe señalar que el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado⁴. 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.

I.4 Área de influencia

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

Gráfico 1 Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por AAP



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

⁴ Conforme a lo señalado en la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. Como parte de la explotación de la infraestructura, directamente o por otros agentes económicos (intermediarios), los servicios prestados en los distintos aeropuertos que forman parte de la Concesión pueden clasificarse en dos categorías: 1) Servicios Aeroportuarios, y 2) Servicios No Aeroportuarios.
24. Los Servicios Aeroportuarios constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades derivadas de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial).
25. La siguiente tabla muestra los Servicios Aeroportuarios que se prestan en los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación que le corresponde a cada uno.

Tabla 3 Servicios aeroportuarios por tipo de regulación

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

Nota:

^{1/} Este servicio solo se brinda en el aeropuerto de Arequipa.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS

III.1.1. Principales clientes

27. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, así como de prestar los Servicios Aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.
28. En el caso de los Servicios Aeroportuarios corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que han operado en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2019 son los siguientes:
- LATAM Airlines
 - Servicios Aéreos de los Andes
 - Peruvian Airlines
 - Viva Air
 - Sky Airline
 - ATSA Airlines
 - Jet Smart Airlines
 - Avianca

III.1.2. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

29. El Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales señala que los aeropuertos se clasifican en cuatro (4) grupos de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Así, desde el inicio de explotación de la concesión, la pertenencia de cada aeropuerto a un determinado grupo ha ido cambiando debido al incremento que ha experimentado en el tráfico de pasajeros (véase la siguiente tabla).

Tabla 4 Clasificación de los terminales aeroportuarios, periodo 2011 – 2019

Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2011	-	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
2012	Arequipa	Juliaca	Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
2013	Arequipa	Juliaca y Tacna	Puerto Maldonado	Ayacucho
2014	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	-	Ayacucho
2015	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2016	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2017	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2018	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2019	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Osertrán.

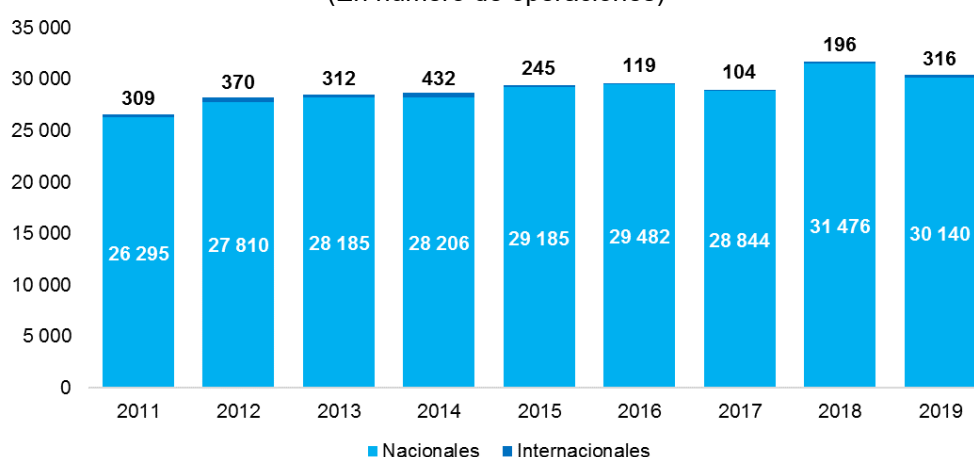


30. Como se aprecia en la tabla, la variación del tráfico de pasajeros ha ocasionado que los aeropuertos del Segundo Grupo se concentren en el Grupo II; mientras que sólo el Aeropuerto de Arequipa ha alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros y, por tanto, se ubica dentro del Grupo I.
31. Cabe señalar que el Segundo Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el año 2019, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 7,4% del total de operaciones nacionales, el 12,8% del tráfico nacional de pasajeros y 9,7% del volumen de carga nacional. Por su parte, en el ámbito del tráfico internacional, dichos aeropuertos presentan una escasa participación, no llegando a superar el 0,5% del total de operaciones internacionales registradas en el país durante el 2019.

a) Tráfico de aeronaves

32. El tráfico de aeronaves en el segundo grupo de aeropuertos 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 99,1% del total de operaciones.

Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2019
(En número de operaciones)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Por otro lado, a lo largo del periodo 2011 – 2019 se observa un crecimiento moderado en el número de operaciones aéreas, pasando de 26,6 mil en 2011 a 30,5 mil operaciones en 2019, lo cual se traduce en un crecimiento promedio anual de 1,7%. En dicho periodo, las operaciones nacionales registraron un crecimiento promedio anual de 1,72%; mientras que las operaciones internacionales registraron un crecimiento promedio anual de 0,28%.
34. Durante el 2019, la concesión registró un total de 30 456 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual significó una reducción de 3,8% con relación al año anterior. De este tráfico total de aeronaves, los movimientos nacionales concentraron el 99,0%.
35. En la siguiente tabla se analiza la evolución de las operaciones nacionales e internacionales, por aeropuerto desde el inicio de la concesión. En el caso de las operaciones nacionales, se puede apreciar que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del Segundo Grupo, habiendo explicado el 51% de las operaciones en 2019, seguido por los aeropuertos de Tacna y Juliaca, que representaron el 14% y 13% de las operaciones, respectivamente. Como se observa, todos los aeropuertos del Segundo Grupo han registrado un crecimiento moderado en las operaciones nacionales entre 2011 y 2019, con tasas promedio anual que varían entre 0,4% y 3,4%. No obstante, durante el año 2019, todos los aeropuertos de la concesión, con excepción de Tacna,



presentaron una contracción en el número de operaciones, con tasas que varían entre -3% y -12%.

Tabla 5 Tráfico de aeronaves, por aeropuerto, periodo 2011 – 2019
(En número de operaciones)

Operaciones Nacionales									
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 479	13 915	15 751	15 311
Ayacucho	2 935	3 333	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 269	4 015	4 381	4 008
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 417	3 648	3 455	3 050
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 661	3 954	4 243	4 267
Total	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140

Operaciones Internacionales									
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	249	292	264	361	181	37	47	87	205
Juliaca	2	7	6	12	11	0	2	6	18
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	1	17	16
Tacna	48	63	39	42	49	79	54	86	77
Total	309	370	312	432	245	119	104	196	316

Total Operaciones	26 604	28 180	28 497	28 638	29 430	29 601	28 948	31 672	30 456
--------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Fuente: Declaración Estadística del OsiTrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OsiTrán.

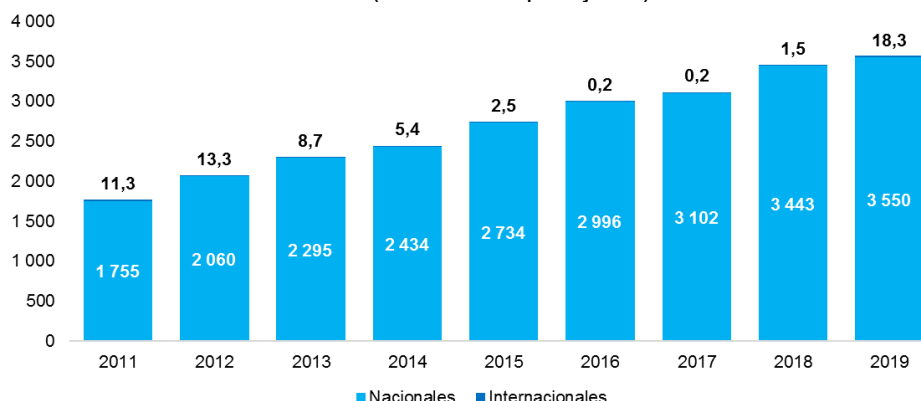
36. En el caso de las operaciones internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2019, habiendo captado en el último año alrededor del 65% del tráfico total de aeronaves en vuelos internacionales del Segundo Grupo de Aeropuertos. Sin embargo, en los últimos años el aeropuerto de Tacna ha incrementado su participación, registrando en el año 2019 cerca del 24% de las operaciones internacionales de la concesión. Cabe señalar que actualmente el aeropuerto de Ayacucho es el único aeropuerto de la concesión que no cuenta con la categoría para recibir vuelos internacionales.

b) Tráfico de pasajeros

37. Al igual que en el caso del tráfico de aeronaves, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos concesionados a AAP es 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 internacionales presentó una participación poco significativa (alrededor del 0,3% del tráfico total de la concesión durante el periodo observado).
38. Por otro lado, durante el periodo 2011 – 2019, el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento promedio anual de 9,2%, explicado en mayor medida por el incremento del flujo de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa, que pasó de 1 018 mil pasajeros en el 2011 a 2 003 mil pasajeros en el 2019 (con un crecimiento promedio anual de 8,8%), seguido por el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Tacna, que pasó de 249 mil pasajeros en el 2011 a 485 mil pasajeros en el 2019 (con un crecimiento promedio anual de 8,7%).



Gráfico 3 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2019
(En miles de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Durante el año 2019, el número total de pasajeros registró un aumento de 3,6% con relación al año anterior, pasando de 3,44 a 3,57 millones de pasajeros, impulsado principalmente por mayor el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en los aeropuertos de Tacna, Ayacucho y Arequipa.
40. Así, analizando la evolución del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del Segundo Grupo de aeropuertos, habiendo captado el 55,9% del total de pasajeros nacionales en 2019; mientras que los aeropuertos de Tacna, Juliaca, Puerto Maldonado y Ayacucho, captaron el 13,7%, 13,1%, 9,5% y 7,8%, respectivamente. Como se puede observar en la siguiente tabla, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros nacionales entre 2011 y 2019.

Tabla 6 Tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2011 – 2019
(En número de pasajeros)

Vuelos Nacionales

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569	1 631 392	1 693 575	1 948 010	1 985 157
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	276 233
Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176	466 666
Puerto Maldonado	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025	336 730
Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564	485 000
Total	1 754 948	2 060 333	2 294 562	2 434 484	2 734 118	2 995 818	3 102 004	3 443 405	3 549 786

Vuelos Internacionales

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322	17 624
Juliaca	11	51	57	34	101	0	4	29	561
Puerto Maldonado	12	18	2	22	16	8	0	69	60
Tacna	10	217	10	10	27	9	7	118	17
Total	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262

Total Pasajeros	1 766 266	2 073 642	2 303 296	2 439 917	2 736 577	2 996 055	3 102 248	3 444 943	3 568 048
------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

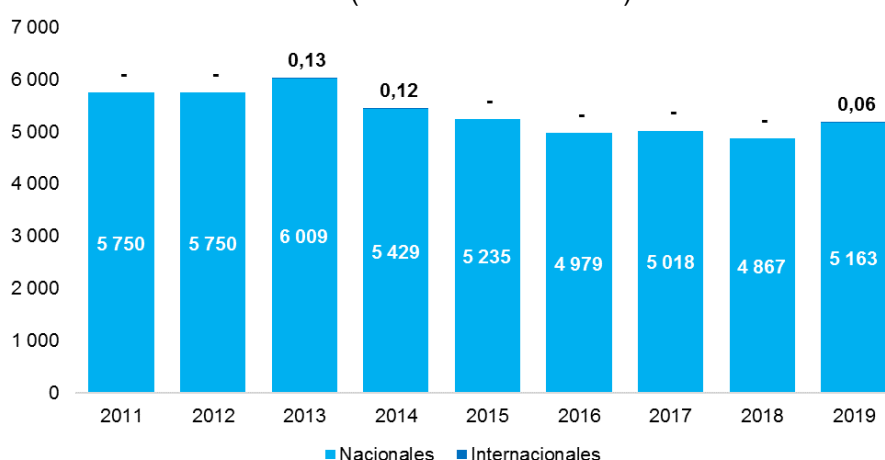
41. Como puede apreciarse en la tabla anterior, en el caso de los pasajeros de vuelos internacionales, entre los años 2011 y 2019, el aeropuerto de Arequipa se ha mantenido como el terminal aéreo más importante del Segundo Grupo, habiendo captado alrededor del 96% del tráfico de pasajeros internacionales del Grupo, siendo el 4% restante concentrado por los aeropuertos de Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado.



c) Tráfico de carga

42. Siguiendo el comportamiento observado para el caso del movimiento de aeronaves y del flujo de pasajeros, los aeropuertos concesionados a AAP han movilizado principalmente carga nacional, no habiendo registrado movimientos significativos de carga internacional a lo largo del periodo analizado.
43. Como puede apreciarse en el siguiente gráfico, el tráfico de carga movilizado muestra una ligera tendencia a la baja, registrando una tasa de variación promedio anual de -1,3% a lo largo del periodo 2011 – 2019. No obstante, durante el año 2019, el volumen de carga transportada registró un incremento del 6,1% con relación al volumen transportado en el 2018, de los cuales el volumen de carga internacional representó apenas el 0,001% del total movilizado.

Gráfico 4 Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2019
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Respecto al tráfico de carga nacional por aeropuerto durante el año 2019, se observa que el aeropuerto de Arequipa concentró alrededor del 47,1% del volumen de carga total movilizada, seguido por los aeropuertos de Tacna, Juliaca, Puerto Maldonado y Ayacucho, los cuales concentraron el 18,6%, 17,2%, 13,5% y 3,6%, respectivamente.

Tabla 7 Tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2011 – 2019
(En toneladas métricas)

Vuelos Nacionales									
Aeropuerto	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
Total	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163

Vuelos Internacionales									
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	-	-	-	0,12	-	-	-	-	-
Juliaca	-	-	0,13	-	-	-	-	-	0,06
Total	-	-	0,13	0,12	-	-	-	-	0,06

Total Carga									
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Carga	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



45. Como puede observarse en la tabla anterior, el tráfico de carga internacional en el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia ha sido prácticamente marginal durante el periodo 2011 – 2019, registrándose algunas operaciones de carga en años muy puntuales en los aeropuertos de Juliaca y Arequipa.

III.2 SERVICIOS NO AEROPORTUARIOS

46. 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.
47. Así, en la siguiente tabla se presenta la lista de los principales clientes de AAP del rubro alquiler de locales comerciales, el cual es la fuente más importante de ingresos no regulados de AAP (representó el 13,3% en 2019).

Tabla 8 Principales clientes del rubro de alquiler de locales comerciales, por aeropuerto

Arequipa	Juliaca	Puerto Maldonado
<ul style="list-style-type: none">AnntarahAntojitos ArequipaBritt Shop ArequipaCafetería AltomayoCafeladería 4DDeli ExpressDeli GourmetIlariaKunaLa IbéricaMisti StoreResto Bar Jirón PerúSol Alpaca	<ul style="list-style-type: none">1BreakAndean TreasuresAnntarahCafetería AltomayoChocolatería ImperiosSol AlpacaLa Ibérica	<ul style="list-style-type: none">1BreakCafetería AltomayoChocolatería ImperiosRainforest SouvenirsSol Alpaca
	Ayacucho	Tacna
	<ul style="list-style-type: none">Cafetería AltomayoDeli Express	<ul style="list-style-type: none">Minimarket AltomayoCafeteria AltomayoDPG Duty Free

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

48. Conforme a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por el Ositrán, de conformidad con el Reglamento General de Tarifas (RETA).
49. Al respecto, las tarifas estipuladas en el Contrato de Concesión no han sido modificadas hasta el final del tercer año de la concesión; sin embargo, a partir del inicio del cuarto año, el Concesionario actualizó sus tarifas, al nivel que estaba vigente para el Primer Grupo de Aeropuertos (concesión a cargo de Aeropuertos del Perú S.A) en las respectivas categorías de aeropuertos.
50. Por otro lado, el Contrato de Concesión dispone que para el quinto año de operaciones, el Concesionario podrá reajustar sus tarifas y cargos de acceso por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos). Asimismo, señala que el Ositrán podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
51. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, en el año 2015 (quinto año de operaciones del Concesionario) se actualizaron las tarifas y cargos de acceso a cobrar en los cinco aeropuertos bajo concesión, por IPC y CPI.

IV.1 Régimen tarifario

52. De acuerdo con en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, se han establecido tarifas para los siguientes servicios aeroportuarios: TUUA, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, Servicio de Puentes de Embarque (mangas) y Uso de Instalaciones de Carga, y Atención en Horas Extras. 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 Ositrán⁵.
53. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2019 en los aeropuertos del Segundo Grupo. Como se puede apreciar, dichas tarifas se encuentran diferenciadas según los grupos de aeropuertos establecidos en función del tráfico de pasajeros: Grupo I: Aeropuerto de Arequipa; Grupo II: Aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna; Grupo III: Aeropuerto de Ayacucho.

⁵ La cual fue determinada por primera vez en el año 2014.



Tabla 9 Tarifas vigentes en el Segundo Grupo de Aeropuertos, año 2019
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Aeropuertos		
		Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)				
- TUUA Internacional	Pasajero	13,44	13,44	13,44
- TUUA Nacional	Pasajero	4,85	4,04	3,93
Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*				
- Hasta 10 TM	Por operación	21,51	16,13	10,76
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	3,99	3,42	2,85
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	4,84	4,15	3,46
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	5,09	4,37	3,64
- Más de 106 TM	Por tonelada	5,22	4,48	3,73
Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*				
- Hasta 10 TM	Por operación	10,76	8,07	5,38
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,33	1,29	1,16
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	2,9	1,34	1,21
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,02	1,4	1,26
- Más de 106 TM	Por tonelada	3,11	1,44	1,29
Servicios a la carga				
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01	0,01
Atención en Horas Extras				
- Con pasajeros	Por Hora Extra	174,524	130,102	111,063
- Sin pasajeros	Por Hora Extra	160,244	125,341	103,13
Uso de puentes de embarque				
- Primeros 45 min	45 min o fracción	14,07	-	-
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	4,69	-	-

Notas:

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

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

Fuente: Tarifarios de AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Cabe señalar que las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 2,3% respecto las tarifas del año 2018, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despegue, con incrementos que van entre el 1,5% y el 2,6% respecto de las tarifas publicadas en el año 2018. Asimismo, en el caso de la tarifa por el Servicio de Puentes de Embarque en el aeropuerto de Arequipa, se observa un incremento promedio de 1,55% respecto de la tarifa fijada en el año 2018.

IV.2 Régimen de cargos de acceso

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



V. DESEMPEÑO OPERATIVO

V.1 Calidad al usuario intermedio y final

57. Como parte de los compromisos asumidos por las Entidades Prestadoras en los Contratos de Concesión, se encuentra el de mantener durante toda la vigencia de la Concesión determinados Requisitos Técnicos Mínimos – RTM y/o Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.
58. En dicha medida, como parte de su función supervisora, el OSITRAN verifica periódicamente el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios brindados por en los distintos aeropuertos concesionados, lo cual permite evaluar si existe una brecha entre la demanda y la oferta en infraestructura aeroportuaria. Esto cobra una mayor importancia en la coyuntura actual, dado el crecimiento sostenido del número de pasajeros y operaciones que se viene presentando en la totalidad de los aeropuertos concesionados del país.
59. El Contrato de Concesión también establece que el Concesionario debe realizar periódicamente encuestas para medir la satisfacción de los usuarios (pasajeros, acompañantes y/o aerolíneas) respecto a la calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias.
60. Así, con el fin de evaluar la situación actual de los servicios brindados en los aeropuertos concesionados a nivel nacional, a continuación, se presentarán los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTMs, así como los resultados de encuestas sobre satisfacción de usuarios de cada concesión.

V.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

61. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a lo establecido en dicho anexo, a red de aeropuertos administrada por AAP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA publicados en la edición más reciente del "*Airport Development Reference Manual*", dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores.
62. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF llevó a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2019, cuyos resultados se presentan en la siguiente tabla⁶.

⁶ 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 de pasajeros mayor o igual a los 350 mil por año o para los aeropuertos que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes se aplicará en Nivel "C" IATA. Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel "D" IATA.



Tabla 10 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2019

Subsistema del terminal	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)	Estado	
	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			AEROPUERTO DE AYACUCHO				
Hall público de salida	2.0-2.3	15-20%	-	29.1 m2	88%	-	Sobre dimensionado	
Check In	1.3-1.8	-	10-20	3.6 m2	-	5	Sobre dimensionado	
Control de seguridad	1.0-1.2	-	5-10	1.25 m2	-	<1	Sobre dimensionado	
Sala de embarque	1.5-2.0	50-70%	-	3.0 m2	78%	-	Sobre dimensionado	
Sala de reclamo de equipaje	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	3.40 m2	-	1	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			5	
Hall de llegadas	2.0-2.3	15-20%	-	-	-	-	No dispone	
Subsistema del terminal	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO				
Hall público de salida	2.0-2.3	15-20%	-	5.6 m2	37%	-	Sobre dimensionado	
Check In	1.3-1.8	-	10-20	0.90 m2	-	14	Sub-óptimo	
Control de seguridad	1.0-1.2	-	5-10	0.90 m2	-	4	Sub-óptimo	
Sala de embarque	1.5-2.0	50-70%	-	1.70 m2	41%	-	Sub-óptimo	
Sala de reclamo de equipaje	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	1.50 m2	-	4	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			12	
Hall de llegadas	2.0-2.3	15-20%	-	7.75 m2	1,5	-	Sobre dimensionado	
Subsistema del terminal	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			AEROPUERTO DE JULIACA				
Hall público de salida	2.0-2.3	15-20%	-	10 m2	33%	-	Sobre dimensionado	
Check In	1.3-1.8	-	10-20	0.45 m2	-	17	Sub-óptimo	
Control de seguridad	1.0-1.2	-	5-10	1.0 m2	-	2	Sobre dimensionado	
Sala de embarque	1.5-2.0	50-70%	-	2.80 m2	92%	-	Sobre dimensionado	
Sala de reclamo de equipaje	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	3.40 m2	-	2	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			4	
Hall de llegadas	2.0-2.3	15-20%	-	13.9 m2	109%	-	Sobre dimensionado	
Subsistema del terminal	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			AEROPUERTO DE TACNA				
Hall público de salida	2.0-2.3	15-20%	-	11.85 m2	48%	-	Sobre dimensionado	
Check In	1.3-1.8	-	10-20	3.35 m2	-	4	Sobre dimensionado	
Control de seguridad	1.0-1.2	-	5-10	3.25 m2	-	1	Sobre dimensionado	
Sala de embarque	1.5-2.0	50-70%	-	1.75 m2	81%	-	Óptimo	
Sala de reclamo de equipaje	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	1.25 m2	-	1	Insuficiente
			Última maleta en cinta**	15			9	
Hall de llegadas	2.0-2.3	15-20%	-	4.1 m2	0,27	-	Sobre dimensionado	
Subsistema del terminal	Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			AEROPUERTO DE AREQUIPA				
Hall público de salida	2.0-2.3	15-20%	-	21.2 m2	50%	-	Sobre dimensionado	
Check In	1.3-1.8	-	10-20	0.5 m2	-	20	Sub-óptimo	
Control de seguridad	1.0-1.2	-	5-10	1.2 m2	-	1	Óptimo	
Sala de embarque	1.5-2.0	50-70%	-	1.37 m2	46%	-	Insuficiente	
Migraciones Llegada	1.0-1.2	-	5-10	0.58 m2	-	49	Insuficiente	
Sala de reclamo de equipaje	1.5-1.7	-	Primera maleta en cinta*	0	1.76 m2	-	6	Sub-óptimo
			Última maleta en cinta**	15			12	
Hall de llegadas	2.0-2.3	15-20%	-	2.77 m2	19%	-	Óptimo	

* Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.

** Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



63. Como se aprecia en la tabla anterior, en los aeropuertos del Segundo Grupo se han presentado valores alejados de los niveles óptimos establecidos por la IATA, destacándose los siguientes aspectos:
- En el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) no se han alcanzado los niveles de servicio relacionados con el área mínima de las salas de embarque, de *Check In* y del área de migraciones (llegadas). Asimismo, el tiempo de espera en la sala de reclamo de equipaje es muy superior al requisito óptimo de IATA.
 - En el aeropuerto de Juliaca se registró sobredimensionamiento en los indicadores relacionados con el área del hall público de salida, control de seguridad, sala de embarque y hall de llegadas. En contraste, el área de la sala de *Check In* se encuentra por debajo del óptimo.
 - En los aeropuertos de Ayacucho y Tacna se presenta un sobredimensionamiento en las áreas del hall público de salida, sala de *Check In* y Control de seguridad, mientras que en el aeropuerto de Puerto Maldonado se registraron niveles subóptimos en los indicadores relacionados a *Check In*, control de seguridad, sala de embarque y sala de reclamo de equipaje.
64. Cabe mencionar que, una vez que se ha determinado la existencia de un incumplimiento contractual por parte de las empresas concesionarias, el Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado, así como para requerir a la empresa concesionaria el cumplimiento efectivo de la obligación debida.

V.1.2. Satisfacción de los usuarios

65. 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.
66. En ese sentido, durante el año 2019, 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 Juliaca⁷. 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.
67. 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 2019.
- a) Percepción de pasajeros**
68. La encuesta de percepción de los pasajeros, para cada uno de los aeropuertos, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación: 1) Circulación de los pasajeros dentro de la terminal; 2) Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión; 3) Tratamientos de equipajes; y 4) Comunicaciones y accesos. Las preguntas están orientadas a medir que tan satisfechos se encuentran los pasajeros, siendo que los resultados muestran el porcentaje de pasajeros que declararon estar satisfechos o muy satisfechos con los servicios brindados en el respectivo terminal.

⁷ La muestra considerada estuvo conformada por un total de 1 093 pasajeros de los aeropuertos de Arequipa (331), Ayacucho (291), Juliaca (174), Puerto Maldonado (135) y Tacna (162), así como a todas las aerolíneas que operan en los 5 aeropuertos de la concesión.



69. En la siguiente tabla, se muestran los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros con relación a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.

Tabla 11 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2019
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Julica	Puerto Maldonado	Tacna
Circulación de pasajeros dentro de la terminal	71%	77%	74%	67%	62%
Área de <i>check-in</i>	69%	65%	79%	58%	61%
Servicios prestados en los mostradores de facturación	69%	79%	77%	70%	73%
Zona de revisión de su equipaje en aduanas en embarque	71%	n.c.	69%	n.c.	61%
Zona de revisión de su equipaje en aduanas en desembarque	81%	n.c.	n.c.	n.c.	25%
Salas de registro de equipaje, servicios higiénicos, mobiliario, etc.	76%	93%	87%	95%	91%
Inspección de seguridad para pasar a sala de embarque	71%	74%	71%	70%	67%
Asientos y zonas de espera en salas de embarque	71%	76%	78%	62%	70%
Zonas comerciales en las salas de embarque	60%	76%	58%	49%	48%
Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión	73%	77%	75%	57%	61%
Calidad y comodidad del servicio de embarque de pasajeros	52%	71%	56%	50%	60%
Calidad y comodidad del servicio de desembarque de pasajeros	93%	83%	94%	64%	61%
Tratamiento de equipajes	76%	81%	99%	80%	92%
Amplitud y comodidad de la sala de recojo de equipajes	80%	86%	100%	88%	97%
Trato a su equipaje	71%	76%	97%	71%	88%
Comunicaciones y accesos	58%	76%	67%	55%	69%
Servicios de movilidad reducida ^{1/}	52%	57%	75%	38%	76%
Disponibilidad y calidad de los carrillos ^{1/}	64%	81%	85%	75%	74%
Pantallas de información de vuelos	64%	75%	67%	52%	85%
Resto de la señalización del aeropuerto	55%	67%	67%	62%	67%
Avisos acústicos (perifoneo sobre vuelos)	48%	68%	59%	52%	56%
Iluminación y climatización del edificio terminal	61%	74%	70%	65%	65%
Zonas de espera de uso público (hall)	61%	73%	64%	68%	65%
Servicios higiénicos	62%	63%	73%	55%	57%
Calidad, comodidad, servicios de la sala VIP	53%	n.c.	62%	36%	n.c.
Trato recibido en la sala VIP	42%	n.c.	50%	41%	n.c.
Amplitud e iluminación de las pistas y veredas de acceso al aeropuerto	60%	99%	66%	72%	94%
Indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto	61%	81%	70%	48%	65%
Playa vehicular del aeropuerto	55%	84%	73%	54%	67%
Seguridad de los accesos al aeropuerto	58%	84%	70%	63%	68%
Disponibilidad de transporte público con la ciudad	53%	79%	56%	43%	59%

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

^{1/} Promedio simple de los porcentajes de pasajeros de embarque y desembarque.

Fuente: Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, segundo semestre de 2019. Aurum Consultoría y Mercado.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Como se aprecia, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción respecto al "Tratamiento de equipajes" (en particular, respecto a la amplitud y comodidad de la sala de recojo de equipajes); mientras que, en lo referido a "Comunicaciones y accesos", los pasajeros mostraron un menor nivel de satisfacción.

71. El aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Puerto Maldonado; mientras que el aeropuerto de Ayacucho registró mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.



b) Percepción de aerolíneas

72. La encuesta de percepción de las aerolíneas, para cada uno de los aeropuertos, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación: 1) Seguridad y operaciones; 2) Gestión de servicios en plataforma; 3) Servicios en área Terminal; y 4) Instalaciones de carga y otros.
73. En el siguiente cuadro se muestra el nivel de satisfacción de las aerolíneas respecto a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.

Tabla 12 Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2019
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Seguridad y operaciones	57%	92%	37%	70%	80%
Funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje	69%	100%	30%	80%	70%
Funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje	56%	92%	30%	70%	80%
Calidad y fiabilidad de la señalización de pista y calles de rodaje	47%	83%	50%	60%	90%
Gestión de servicios en plataforma	34%	88%	55%	53%	75%
Disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma	38%	83%	60%	60%	60%
Organización y asignación de puestos en plataforma	38%	92%	50%	80%	80%
Servicios de <i>handling</i> en rampa a la aeronave en la hora típica	33%	92%	47%	32%	74%
Servicios de <i>handling</i> en rampa a la aeronave en la hora punta	32%	88%	46%	32%	79%
Acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo	29%	83%	70%	60%	80%
Servicios en área Terminal	33%	88%	65%	24%	79%
Disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica	33%	100%	100%	93%	87%
Disponibilidad de mostradores de facturación en la hora punta	43%	100%	100%	93%	80%
Disponibilidad de oficinas que le ofrece el aeropuerto en el terminal	38%	100%	100%	7%	64%
Disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en el terminal	41%	90%	78%	13%	93%
Mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas	33%	75%	40%	0%	67%
Amplitud, acondicionamiento y equipos disponibles en los almacenes	19%	73%	9%	7%	85%
Instalaciones de carga y otros	25%	83%	46%	7%	63%
Almacenes de carga aérea disponibles	25%	73%	0%	13%	54%
Instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto	15%	92%	50%	7%	71%
Equipamientos adicionales como los rollos y otra maquinaria de carga/descarga	33%	83%	88%	0%	64%

Fuente: Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, segundo semestre de 2019. Aurum Consultoría y Mercado.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Como se aprecia, para todos los aeropuertos evaluados, las aerolíneas mostraron mayor nivel de satisfacción respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, respecto al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje); mientras que, en lo referido a “Instalaciones de carga y otros”, las aerolíneas mostraron un menor nivel de satisfacción.
75. El aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Puerto Maldonado, principalmente en lo referido a instalaciones de carga; mientras que el aeropuerto de Ayacucho registró mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

V.2 Reclamos

76. Los reclamos presentados constituyen otro indicador que permite medir el nivel de satisfacción de los usuarios respecto a los servicios brindados en los aeropuertos. Los usuarios pueden expresar los reclamos que consideren pertinentes, en lo relativo al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de las empresas prestadoras. Así, los concesionarios están



obligados a llevar un registro de los reclamos presentados con relación a los servicios que brindan.

77. Durante 2019, se resolvieron 59 reclamos presentados con relación a los servicios e infraestructura del segundo grupo de aeropuertos, cifra que representa una reducción de 12% con relación al número de reclamos resueltos en 2018 (67).
78. El 42,4% de los reclamos resueltos estuvieron asociados con la información proporcionada a los usuarios, 32,2% a la calidad y oportuna prestación del servicio, 16,9% con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y el 8,5% restante con acceso a la infraestructura y facturación y cobro.

Tabla 13 Reclamos resueltos, año 2019

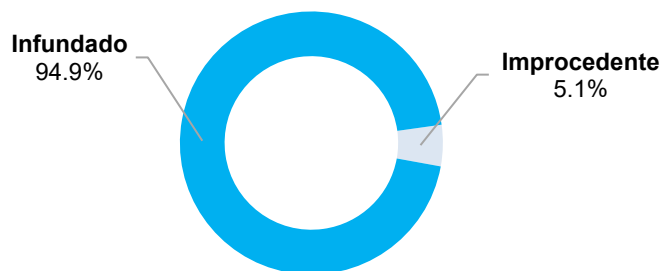
Materia	N° de reclamos	% Part.
Información proporcionada a los usuarios	25	42,4%
Calidad y oportuna prestación del servicio	19	32,2%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	10	16,9%
Acceso a la infraestructura	3	5,1%
Facturación o cobro	2	3,4%
Total	59	100,0%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 59 reclamos tipificados, tres (3) reclamos fueron declarados improcedentes y 56 reclamos fueron declarados infundados, representando esto último el 94,9% del total de reclamos resueltos, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 5 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2019, en porcentajes



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

80. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados infundados en el 2019, la mayor parte estuvieron relacionados con la información proporcionada a los usuarios, los cuales representaron el 42,9%, seguido por reclamos relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 33,9%.

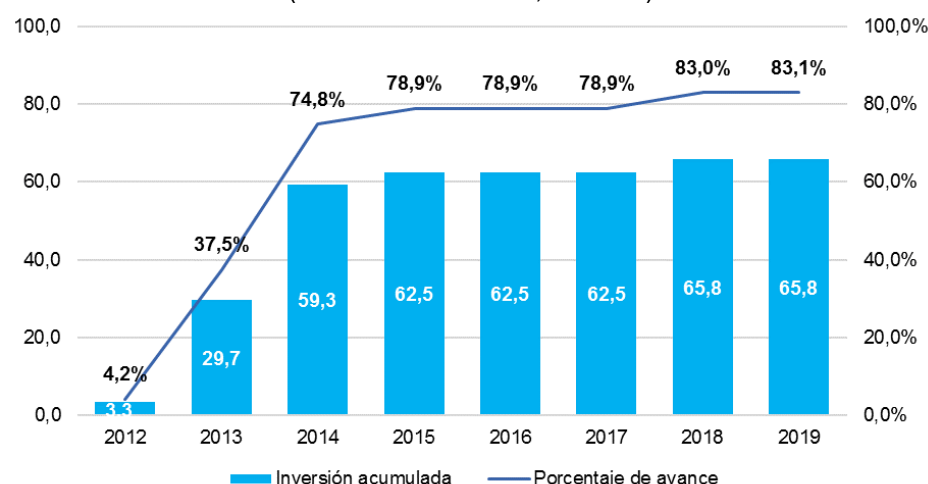


VI. INVERSIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

VI.1 Inversiones

81. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Así, al mes de diciembre de 2019, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 65,8 millones, lo cual representa un avance de 83,1% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

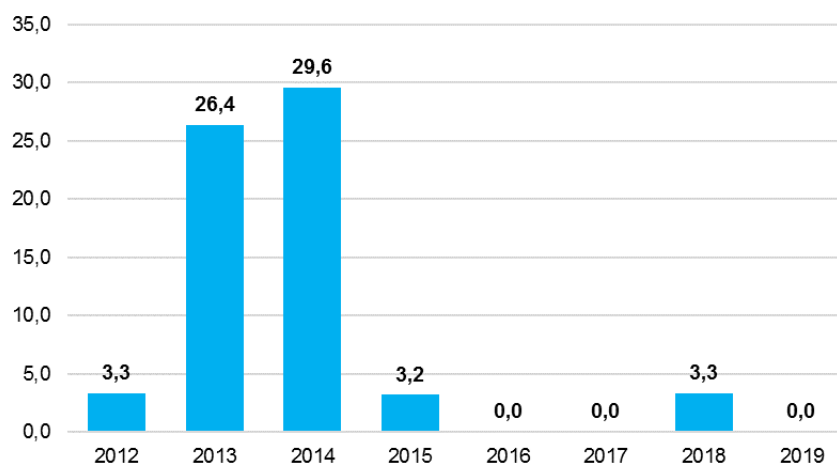
Gráfico 6 Inversiones reconocidas acumuladas y nivel de avance, 2012-2019
(En millones de USD, inc. IGV)



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

82. Asimismo, en el siguiente gráfico se presenta la evolución de los montos anuales de inversión reconocida por el Ositrán en el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, durante el periodo 2012 – 2019. Al respecto, la mayor parte de las inversiones fueron ejecutadas durante los años 2013 y 2014, cuyo monto reconocido ascendió a USD 56 millones, es decir, el 71% del compromiso de inversión del Concesionario. Por otro lado, cabe señalar que, durante los años 2016, 2017 y 2019, no se han reconocido inversiones en el Segundo Grupo de Aeropuertos.

Gráfico 7 Inversiones anuales reconocidas por el Ositrán, periodo 2012-2019
(En millones de USD, inc. IGV)



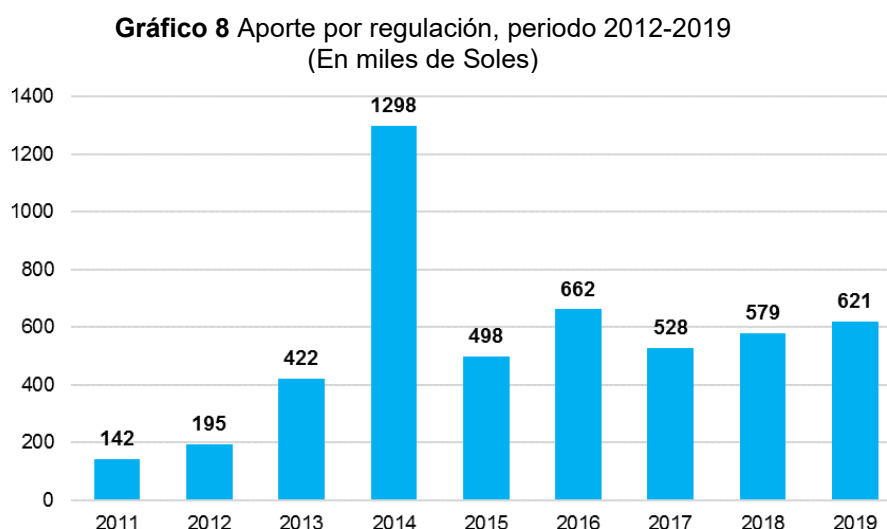
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.



83. Por otro lado, debemos indicar que, 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.
84. A la fecha, las obras a ejecutar en los aeropuertos que conforman el segundo grupo de aeropuertos regionales corresponden a:
- Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del aeropuerto de Arequipa
 - Rehabilitación de los pavimentos del aeropuerto de Juliaca
 - Optimización de los Servicios Médicos en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
 - Optimización de la capacidad operativa del servicio de extinción de incendios en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
 - Plan de corrección, mitigación y remediación de pasivos ambientales en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
85. Cabe mencionar que, en el caso de las obras contempladas en los Plan Maestro de Desarrollo se han producido retrasos debido a que algunos de los procesos de selección para contratar los estudios de preinversión a nivel de Perfil y Factibilidad en el Marco del SNIP fueron suspendidos, debido a la creación de SNPMGI y derogación del SNIP, lo que implicó que los términos de referencia aprobados queden sin efecto.

VI.2 Aporte por regulación

86. 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-PCM⁸, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
87. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2019 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 621 mil, cifra que representó un incremento del 7,3% con respecto al aporte efectuado durante el año 2018.



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

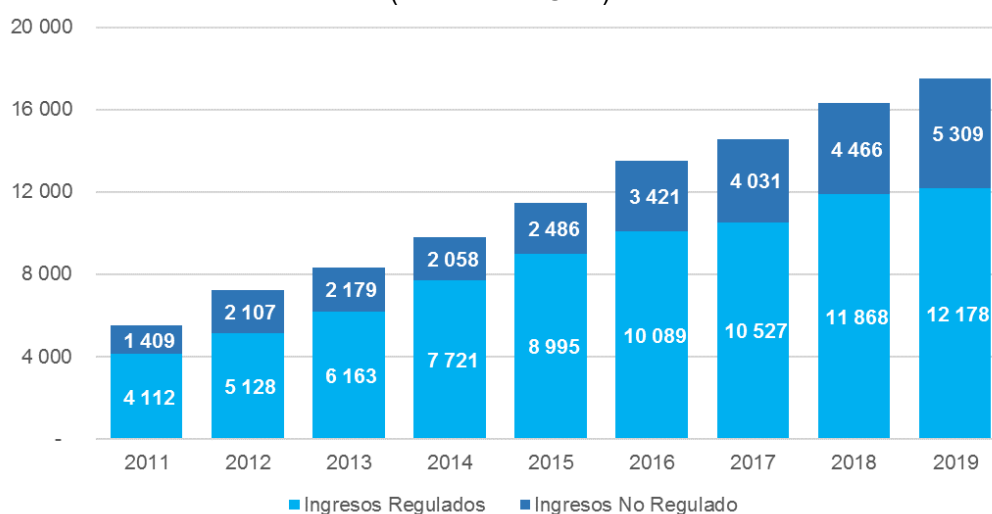
⁸ De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1% (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



VII. INDICADORES COMERCIALES

88. Los ingresos totales del concesionario se encuentran comprendidos por los ingresos regulados por servicios aeroportuarios (TUUA, aterrizaje y despegue, cargos de acceso, servicios por horas extras, alquileres regulados, servicios de embarque y desembarque de mangas, abastecimiento de combustible, servicios de carga y estacionamiento de aeronaves), ingresos no regulados por servicios no aeroportuarios (arrendamiento de espacios, locales y otros alquileres, estacionamiento de vehículos, espacios publicitarios, entre otros) y los ingresos por cofinanciamiento correspondientes al PAMO⁹.
89. Entre 2011 y 2019, los ingresos del concesionario han provenidos de la prestación de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, no habiéndose recibido monto alguno por concepto de cofinanciamiento, pues los ingresos regulados han sido superiores al PAMO a lo largo del periodo analizado¹⁰.
90. Al respecto, en el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ingresos por prestación de servicios en los aeropuertos administrados por AAP. Como puede observarse, entre 2011 y 2019, los ingresos totales de AAP (ingresos por servicios regulados y servicios no regulados) han registrado un importante incremento de 216,8%, al pasar de USD 5,5 millones en 2011 a USD 17,5 millones en 2019. Cabe señalar que, a lo largo de dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron, en promedio, el 74,0% del total de ingresos por prestación de servicios de AAP, mientras que los ingresos por servicios no regulados explicaron el 26,0% restante.

Gráfico 9 Evolución de los ingresos por prestación de servicios, periodo 2012-2019
(En miles de USD)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

91. Durante 2019, los ingresos totales de AAP registraron un crecimiento de 7,1% con relación al año anterior, al pasar de USD 16,3 millones a USD 17,5 millones, lo que se explica tanto por el aumento de los ingresos por servicios regulados (2,6%), como por los mayores ingresos provenientes de los servicios no regulados (18,9%).

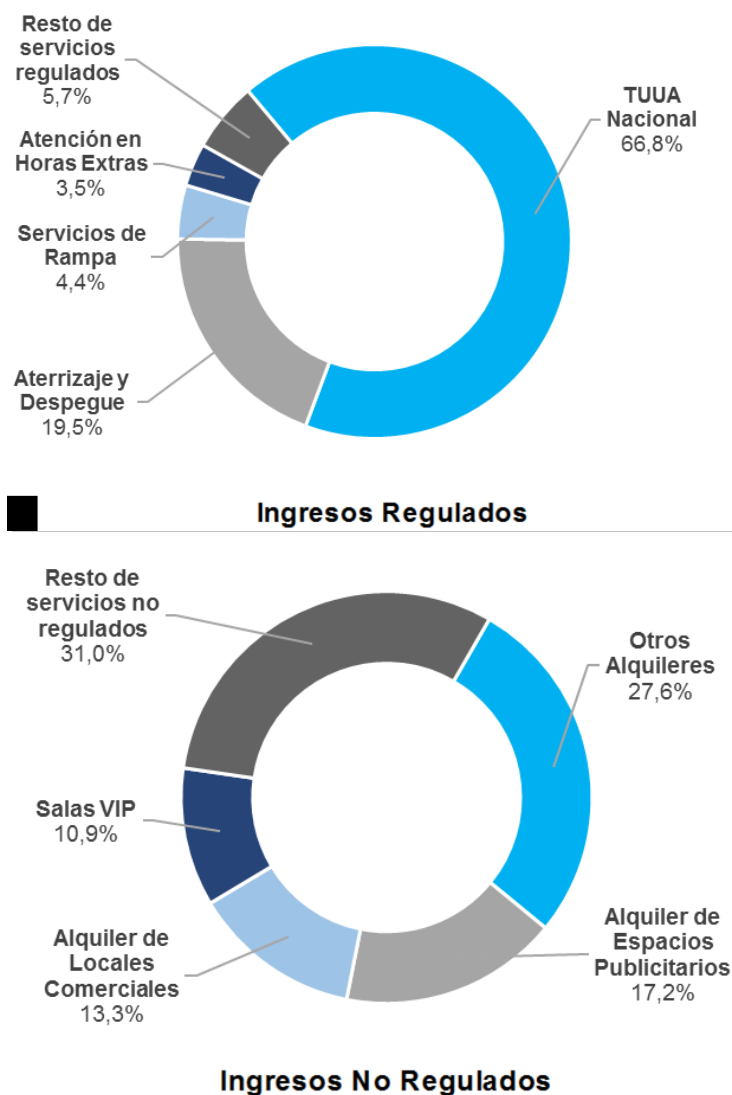
⁹ El importe de PAMO asciende a USD 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.

¹⁰ Al respecto, debe señalarse que un factor de competencia para la adjudicación de la concesión fue el menor pago por concepto de PAMO. Así, en la medida que el monto de los ingresos excedió largamente el umbral estimado como PAMO a lo largo del periodo analizado, el Concesionario ha tenido que entregar el 50% del excedente al Estado Peruano, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.



92. Así, durante el último año, la TUUA nacional representó el 66,8% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los Servicios de aterrizaje y despegue (19,5%), Servicios de rampa (4,4%) y el Servicio de atención en horas extras (3,5%). Por su parte, en el caso de los servicios no regulados, el 58,1% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales (13,3%), alquiler de espacios publicitarios (17,2%), y otros alquileres (27,6%).

Gráfico 10 Composición de los ingresos regulados y no regulados, año 2019
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

93. Finalmente, como se puede apreciar en la siguiente tabla, durante el año 2019, el aeropuerto que explicó más de la mitad de los ingresos de AAP ha sido el de Arequipa (61,9%), que también es el aeropuerto con mayor tráfico de la concesión. Los aeropuertos que le siguen en importancia son el de Juliaca (12,4%), Tacna (11,6%), Puerto Maldonado (8,0%) y Ayacucho (6,0%).



Tabla 14 Participación sobre los ingresos totales de AAP, por aeropuerto, año 2019
(En porcentajes)

Aeropuerto	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total de servicios
Arequipa	62,6%	60,3%	61,9%
Juliaca	11,5%	14,5%	12,4%
Tacna	11,3%	12,2%	11,6%
Puerto Maldonado	7,9%	8,3%	8,0%
Ayacucho	6,6%	4,7%	6,0%
Total	100%	100%	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

VIII.1 Estado de resultados integrales

94. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo.
95. Al respecto, como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada, por lo que los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa, y 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.
96. En el año 2019, los ingresos totales de la empresa, provenientes de la prestación de servicios regulados y no regulados, alcanzaron los S/ 58,6 millones, esto es, un 8% mayor que los S/ 54,2 millones registrados en el 2018. Sobre el particular, los ingresos regulados se incrementaron en 4% frente a lo registrado en el 2018, esto es en S/. 1,7 millones ascendiendo a S/ 40,9 millones (S/ 39,2 millones en el 2018) y representando el 69,9% de los ingresos totales; mientras que los ingresos por servicios no regulados se redujeron en un 18%, esto es en S/. 2,6 millones ascendiendo a S/ 17,6 millones en el 2019 (S/ 14,9 millones en el 2018) y representando el 30,1% de los ingresos totales.

Tabla 15 Ingresos por servicios, años 2018 y 2019
(En miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Servicios regulados	40 981	39 277	69,9%	72,4%	4%
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	27 583	25 235	47,1%	46,5%	9%
Acceso de aterrizaje y despeje	7 936	7 580	13,5%	14,0%	5%
Acceso a rampa-operador	1 799	1 722	3,1%	3,2%	4%
Atención de aeronaves fuera de horario regular	1 436	1 718	2,5%	3,2%	-16%
Alquileres regulados	1 307	1 326	2,2%	2,4%	-1%
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	325	650	0,6%	1,2%	-50%
Servicio de embarque y desembarque de mangas	314	702	0,5%	1,3%	-55%
Servicio de carga	221	207	0,4%	0,4%	7%
Estacionamiento de aeronaves	60	137	0,1%	0,3%	-56%
Servicios no regulados	17 630	14 955	30,1%	27,6%	18%
Arrendamiento de locales comerciales	6 773	6 305	11,6%	11,6%	7%
Espacios para almacenes, antenas y otros	2 895	2 622	4,9%	4,8%	10%
Estacionamiento vehicular	3 107	2 484	5,3%	4,6%	25%
Espacios publicitarios	2 987	2 119	5,1%	3,9%	41%
Ingresos vehículos porta valores	436	432	0,7%	0,8%	1%
Reembolso de servicios básicos	209	189	0,4%	0,3%	11%
Otros	1 223	804	2,1%	1,5%	52%
Total Ingresos	58 611	54 232	100,0%	100,0%	8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Como se puede observar en la tabla anterior, respecto a los servicios regulados, el rubro Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA es el de mayor magnitud ascendiendo a S/ 27,5 millones y



representando el 47,1% del total de ingresos por servicio, habiéndose incrementado 9% respecto al año 2018 en el cual registró S/ 25,2 millones y representó el 46,5% de los ingresos totales.

98. Por su parte, respecto a los servicios no regulados, el rubro arrendamiento de locales comerciales registró S/ 6,7 millones, representando el 11,6% de los ingresos totales, y habiéndose incrementado en S/ 0,4 millones en relación a lo registrado en el 2018 (S/ 6,3 millones); asimismo, los rubros estacionamiento vehicular y espacios publicitarios tuvieron un significativo incremento del orden del 25% y 41%, respectivamente, registrando en el año 2019 alrededor de S/ 3,1 millones y S/ 2,9 millones, respectivamente.
99. En lo que respecta a los costos de servicios, en el año 2019 la empresa registró S/ 45,1 millones, monto 8% superior a lo observado en el 2018. Al respecto, el rubro *Servicios prestados por terceros* es el que registra mayor magnitud, siendo de S/ 15,5 millones en el 2019 y representando el 34,3% del total de costos de servicios, lo cual supuso un crecimiento de 3% frente a S/ 15,0 millones registrado en el 2018.

Tabla 16 Costos de prestación de servicios, años 2018 y 2019
(En miles de soles)

Costos de servicios	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Servicios prestados por terceros	15 534	15 056	34,4%	35,9%	3%
Pago x exceso ingresos regulados mant. & oper.	13 118	12 540	29,1%	29,9%	5%
Gasto de personal	10 193	9 495	22,6%	22,7%	7%
Amortización de intangible de la concesión	3 514	3 511	7,8%	8,4%	0%
Cargas diversas de gestión	1 206	270	2,7%	0,6%	347%
Depreciación	738	301	1,6%	0,7%	145%
Amortización	150	150	0,3%	0,4%	0%
Otros menores	662	586	1,5%	1,4%	13%
Total costos	45 115	41 909	100,0%	100,0%	8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. Por su parte, el rubro *Pago por el exceso de los ingresos regulados de mantenimiento y operación*¹¹, es el segundo en términos de magnitud ascendiendo a S/ 13,1 millones en el 2019 y representando el 29,1% del total de costos de servicios, esto es 5% de incremento respecto a S/ 12,5 millones que registró en el 2018. De similar forma, el *gasto de personal*¹² se incrementó en 7% pasando de S/ 9,4 millones y representando el 22,7% del total de costos de servicios en el 2018 a S/ 10,1 millones y representando el 22,6% del total de costos de servicios en el 2019.
101. En relación a los gastos de administración, este se redujo 5% pasando de S/ 12,3 millones en el 2018 a S/ 11,6 millones en el 2019. Entre los componentes del mismo, el rubro de mayor magnitud es *Servicios prestados por terceros* que disminuyó 13% pasando de S/ 6,2 millones en

¹¹ El PAMO es la contraprestación que recibe la compañía por parte del Concedente por los servicios de mantenimiento y operación de los Aeropuertos, excepto por el mantenimiento periódico y por el mantenimiento correctivo. Durante el año 2019, el Contrato de Concesión contempló un PAMO anual de US\$4,336 miles, equivalente a S/14,549 miles (US\$4,243 miles equivalente S/14,300 miles durante el año 2018); que la Compañía recibiría de los ingresos regulados. En 2019 y 2018, los ingresos regulados ascendieron a S/40,981 miles y S/39,277 miles, respectivamente; en consecuencia, corresponde a la empresa efectuar el pago del 50% del exceso. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018, a la Compañía le corresponde entregar al Estado Peruano por concepto de exceso de PAMO los importes de US\$ 3,921 miles (equivalente a S/13,118 miles) y US\$ 3,813 miles (equivalente a S/12,540 miles), respectivamente.

¹² El gasto de personal está constituido por diversas cuentas siendo las de mayor magnitud las remuneraciones y gratificaciones las cuales en el 2019 ascendieron a S/ 9,0 millones y S/ 1,6 millones, respectivamente (S/ 8,3 millones y S/ 1,6 millones en el 2018, respectivamente), para un total de S/ 14,3 millones (S/ 13,2 millones en el 2018). Los gastos de personal en el 2019 se encuentran distribuidos en i) costos de servicios S/ 10,1 millones; ii) Gastos de administración S/ 3,5 millones; y iii) Gastos de venta S/ 0,6 millones.



el 2018 a S/ 5,4 millones en el 2019 y representando el 46,4% del total de gastos de administración. Por otro lado, el rubro de mayor variación en términos de magnitud estuvo constituido por *Seguros y otros* que ha disminuido en S/ 1,8 millones pasando de S/ 2,5 millones en el 2018 a S/ 0,7 millones en el 2019.

Tabla 17 Gastos de administración, años 2018 y 2019
(En miles de soles)

Gastos de administración			Análisis vertical		Análisis horizontal
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Servicios prestados por terceros	5 428	6 268	46,4%	50,8%	-13%
Gastos de personal	3 586	2 918	30,7%	23,7%	23%
Tributos y contribuciones	1 125	504	9,6%	4,1%	123%
Seguros y otros	740	2 591	6,3%	21,0%	-71%
Amortización	118	55	1,0%	0,4%	115%
Estimación de cobranza dudosa	700	-	6,0%	0,0%	
Total	11 697	12 336	100,0%	100,0%	-5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos aumentaron 15% con respecto al 2018, pasando de S/ 1,3 millones a S/ 1,5 millones, principalmente motivado por el efecto conjunto del incremento de la partida servicios prestados por terceros en S/ 392 mil, y la disminución en la partida cargas diversas de gestión en 26%, esto es, en S/ 216 mil.

Tabla 18 Gastos de ventas, años 2018 y 2019
(En miles de soles)

Gastos de venta			Análisis vertical		Análisis horizontal
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Servicios prestados por terceros	892	500	7,6%	4,1%	78%
Gastos de personal	611	827	5,2%	6,7%	-26%
Cargas diversas de gestión	56	27	0,5%	0,2%	107%
Total	1 559	1 354	13,3%	11,0%	15%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. En lo que respecta a los Resultados Integrales, durante 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 13,4 millones, lo que significó un incremento de 9,5% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 12,3 millones).
104. La utilidad de operación se incrementó en 103,4% ascendiendo en el 2019 a S/ 0,2 millones. Por su parte, el resultado final del ejercicio en el 2019 se redujo en 8,7%, alcanzando una pérdida neta de S/ 26,1 millones frente a la pérdida neta de S/ 24,0 millones obtenida en el 2018. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de no registrarse pérdida por deterioro de cuentas por cobrar a entidades relacionadas¹³ en el ejercicio 2019, la reducción del 25,7% en el rubro Otros gastos netos¹⁴, la reducción del orden del 82,6% en el rubro ingresos financieros, el incremento

¹³ Conforme se detalla en la sección IX.2 Estado de Situación Financiera del presente Informe.

¹⁴ Referido principalmente a los trabajos de corrección y repavimentación de la obra obligatoria "Rehabilitación de los pavimentos del aeropuerto "Coronel FAP. Alfredo Mendivil" de Ayacucho, realizados durante los años 2017 y 2019 y que corresponden al período inicial del Contrato de Concesión, las cuales no serán recuperadas a través del Estado Peruano ni a través de la operación de los Aeropuertos; por tratarse de trabajos para corregir obras ya realizadas. Al 31 de diciembre



de los gastos financieros en S/ 2,7 millones, y haber reportado el pago de impuesto a la renta por S/ 2,8 millones frente a pérdida tributaria de S/ 7,4 millones en el 2018.

Tabla 19 Resultados integrales, años 2018 y 2019
(En miles de soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Ingresos por prestación de servicios	58 611	54 232	100%	100%	8,1%
Costos de servicio	45 115	41 909	77,0%	77,3%	7,6%
Utilidad bruta	13 496	12 323	23,0%	22,7%	9,5%
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	-5 754	0,0%	-10,6%	-100,0%
Gastos de administración	-11 697	-12 336	-20,0%	-22,7%	-5,2%
Gastos de venta	-1 559	-1 354	-2,7%	-2,5%	15,1%
Utilidad (pérdida) de operación	240	-7 121	0,4%	-13,1%	-103,4%
Otros ingresos y gastos no operativos	780	0	1,3%	0,0%	
Otros gastos, neto	-20 099	-27 067	-34,3%	-49,9%	-25,7%
Ingresos financieros	548	3 154	0,9%	5,8%	-82,6%
Gastos financieros	-4 853	-2 120	-8,3%	-3,9%	128,9%
Diferencia en cambio, neta	65	1 584	0,1%	2,9%	-95,9%
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	-23 319	-31 570	-39,8%	-58,2%	-26,1%
Impuesto a la renta	-2 873	7 482	-4,9%	13,8%	-138,4%
Utilidad (pérdida) neta del año	-26 192	-24 088	-44,7%	-44,4%	8,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.2 Estado de situación financiera

105. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2018 y 2019. Al respecto, al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 8% respecto al cierre del año 2018, pasando de S/ 123,6 millones a S/ 133,4 millones.

del 2019, estos trabajos se encuentran terminados y debidamente presentados al Estado Peruano, quedando pendiente la aprobación final por parte de este.



Tabla 20 Estado de Situación Financiera, años 2018 y 2019
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVOS CORRIENTES	26 158	18 362	PASIVO CORRIENTE	44 288	33 963
Efectivo y equivalente de efectivo	9 888	2 264	Obligaciones financieras	16 593	11 057
Cuentas por cobrar comerciales	5 323	5 304	Cuentas por pagar al Estado Peruano	3 428	3 096
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	41	721	Cuentas por pagar comerciales	9 268	10 204
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1 417	1 130	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6 130	5 901
Cuentas por cobrar diversas	9 149	7 985	Cuentas por pagar diversas	8 869	3 705
Gastos contratados por anticipado	340	958			
			PASIVO NO CORRIENTE	36 692	31 354
			Obligaciones financieras	35 992	6 734
ACTIVOS NO CORRIENTES	107 296	105 310	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	700	24 620
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	7 262	5 431			
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	100	0	TOTAL PASIVO	80 980	65 317
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 766			
Activos intangibles del contrato de concesión	56 172	59 683	PATRIMONIO	52 474	58 355
Instalaciones, mobiliario y equipo	10 263	3 755	Capital social	142 006	133 870
Otros activos, neto	2 754	2 816	Capital adicional	20 555	8 136
Impuesto a las ganancias diferido	3 986	6 859	Resultados acumulados	-110 087	-83 651
TOTAL ACTIVOS	133 454	123 672	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	133 454	123 672

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 21 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2018 y 2019
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019/2018		2019	2018	2019/2018
	ACTIVOS CORRIENTES	19,6%	14,8%		42%	PASIVO CORRIENTE	33,2%
Efectivo y equivalente de efectivo	7,4%	1,8%	337%	Obligaciones financieras	12,4%	8,9%	50%
Cuentas por cobrar comerciales	4,0%	4,3%	0%	Cuentas por pagar al Estado Peruano	2,6%	2,5%	11%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,0%	0,6%	-94%	Cuentas por pagar comerciales	6,9%	8,3%	-9%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1,1%	0,9%	25%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	4,6%	4,8%	4%
Cuentas por cobrar diversas	6,9%	6,5%	15%	Cuentas por pagar diversas	6,6%	3,0%	139%
Gastos contratados por anticipado	0,3%	0,8%	-65%				
				PASIVO NO CORRIENTE	27,5%	25,4%	17%
				Obligaciones financieras	27,0%	5,4%	434%
ACTIVOS NO CORRIENTES	80,4%	85,2%	2%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	0,5%	19,9%	-97%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	5,4%	4,4%	34%				
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,1%	0,0%		TOTAL PASIVO	60,7%	52,8%	24%
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	20,1%	21,6%	0%				
Activos intangibles del contrato de concesión	42,1%	48,3%	-6%	PATRIMONIO NETO	39,3%	47,2%	-10%
Instalaciones, mobiliario y equipo	7,7%	3,0%	173%	Capital emitido	106,4%	108,2%	6%
Otros activos, neto	2,1%	2,3%	-2%	Reserva legal	15,4%	6,6%	153%
Impuesto a las ganancias diferido	3,0%	5,5%	-42%	Resultados acumulados	-82,5%	-67,6%	32%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	8%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	39,8%	100,0%	8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el cierre del año 2018 y el cierre del año 2019, incrementándose de S/ 18,3 millones a S/ 26,1 millones (+ 42%); mientras que los activos no corrientes se incrementaron 2% pasando de S/ 105,3 millones a S/ 107,2 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 14,8% de los activos totales en el año 2018 al 19,6% en el año 2019, principalmente producto del aumento en S/ 7,6 millones en



el rubro *efectivo y equivalente de efectivo*¹⁵ por el lado de los activos corrientes, y del incremento del rubro *Instalaciones, mobiliario y equipo*¹⁶ en S/ 6,5 millones respecto a S/ 3,7 millones registrado en el año 2018, y la reducción de *activos intangibles del contrato de concesión* en S/ 3,5 millones respecto a S/ 59,6 millones registrado en el 2018, como resultado de su correspondiente depreciación, siendo estos dos últimos rubros de activos no corrientes.

107. Con relación a las transacciones con entidades relacionadas que inciden en cuentas por cobrar en el activo, en la Nota 25.2 del Dictamen de Auditores, se establece que en el año 2018 el saldo inicial del deterioro de las cuentas por cobrar a entidades relacionadas ascendió a S/ 62,2 millones, estimándose por deterioro un incremento de S/ 5,7 millones, resultando un saldo final del ejercicio 2018 por S/ 68,0 millones. Al 31 de diciembre de 2019, se realizó el castigo de la provisión de dichas cuentas por cobrar diversas por deterioro mantenidas al 31 de diciembre de 2018 por S/ 68,02 miles, debido a la probabilidad de no recuperabilidad a la fecha.
108. Al respecto, la referida nota indica que las referidas cuentas por cobrar corresponden principalmente a préstamos otorgados por la empresa a sus entidades relacionadas: *Proyecta & Construye S.A.* y *Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.* (en adelante *Kuntur Wasi*). Esta última, mantenía un contrato de concesión con el Estado Peruano para el desarrollo del aeropuerto de Chincheros en la ciudad de Cuzco, en el cual desarrollaría la obra con el apoyo de *Proyecta & Construye*. Sobre el particular, en mayo de 2017 el Estado Peruano decidió dejar sin efecto el contrato de concesión, motivo por el cual quedaron paralizadas las operaciones, y por lo tanto de manera incierta e indefinida la recuperación de los costos incurridos para generar liquidez.
109. Debido a la incertidumbre del valor recuperable de parte significativa de los activos de *Kuntur Wasi*, la Gerencia de la Compañía no puede estimar con certeza el valor recuperable de las cuentas por cobrar que la Compañía mantiene en *Kuntur Wasi* y con *Proyecta & Construye*; por lo tanto, se provisionó dichas cuentas por cobrar por deterioro. Finalmente, al 31 de diciembre de 2019, se realizó el castigo de la provisión por S/ 68,0 millones conforme a lo anteriormente indicado.
110. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en un 24% mientras que el patrimonio neto se redujo en un 10%, ascendiendo en el ejercicio 2019 a S/ 80,9 millones y S/ 52,4 millones respectivamente y representando el 60,7% y 39,3% del total de pasivo y patrimonio respectivamente.
111. En relación con los pasivos corrientes, este se incrementó en 30% pasando de S/ 33,9 millones en el 2018 a S/ 44,2 millones en el 2019, representando el 33,2% del total de pasivo y patrimonio. Sobre el particular, dos rubros principalmente determinaron el referido incremento, las *Obligaciones financieras*¹⁷ que se incrementaron en 50% pasando de S/ 11,0 millones en el 2018

¹⁵ Al 31 de diciembre del 2019, la empresa mantiene depósitos por S/ 9,8 millones en cuentas corrientes en bancos locales, están denominadas en dólares estadounidenses y soles, son de libre disponibilidad y no generan intereses. Al 31 de diciembre de 2018 mantuvo depósitos por S/ 2,2 millones.

¹⁶ Al 31 de diciembre del 2018 la empresa registró S/ 5,6 millones de costo en este rubro, y una depreciación acumulada de S/ 1,9 millones. Durante el 2019 se efectuaron adiciones en diversos componentes: mejoras en instalaciones del concedente, muebles y enseres, equipos diversos, entre otros, y sobre todo se activó el componente Activo en derecho de uso por S/ 6,0 millones, resultando en un total de S/ 7,2 millones; mientras que la depreciación acumulado total de estas adiciones ascendieron a S/ 0,7 millones. Por consiguiente, al 31 de diciembre de 2019 la partida Instalaciones, mobiliario y equipo registró un costo total de S/ 12,9 millones y una depreciación acumulada total de S/ 2,6 millones, resultando un neto de S/ 10,2 millones. (Ver Nota 9 del Dictamen de los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2019).

¹⁷ Las Obligaciones financieras parte corriente al 31 de diciembre de 2019 está conformado principalmente por préstamos bancarios en dólares con el Banco de Crédito e Interbank, que convertido en soles determina S/ 6,6 millones y S/ 5,0 millones respectivamente a tasas de 4,57% y 4,23% respectivamente y con vencimiento en junio 2020 y mayo 2020 respectivamente. Adicionalmente se encuentra registrado un préstamo de Financiera Volcom por S/ 3,4 millones.



a S/ 16,5 millones en el 2019, y las *Cuentas por pagar diversas*¹⁸ que se incrementaron en 139% pasando de S/ 3,7 millones en el 2018 a S/ 8,8 millones en el 2019.

112. Respecto al pasivo no corriente, éste se incrementó en 17% pasando de S/ 31,5 millones en el 2018 a S/ 36,6 millones en el 2019 ello como efecto conjunto del incremento de las *Obligaciones financieras*¹⁹ en S/ 29,2 millones con respecto a S/ 6,7 millones que corresponde a lo registrado al 31 de diciembre del 2018, y la disminución de las *cuentas por pagar a entidades relacionadas*²⁰ en S/ 23,9 millones con respecto a S/ 24,6 millones que correspondió a lo registrado al 31 de diciembre del 2018.
113. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2019 pasando de S/ 58,3 millones a S/ 52,4 millones (una reducción de 10%) debido al efecto conjunto de las pérdidas del ejercicio neto del 2019 y la aprobación por Junta General de Accionistas el 30 de enero de 2019 de aumento de capital por S/ 8,1 millones y aportes de capital adicional por S/ 20,5 millones efectuados por Andino Investment Holding S.A.A y por Corporación América Airports S.A.

VIII.3 Indicadores financieros

VIII.3.1. Ratios de Liquidez

114. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de no disponer la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por debajo de 1,00.
115. En particular, el incremento del activo corriente en un 42% frente al incremento en el pasivo corriente en un 30% han determinado que el ratio liquidez clásica²¹ se incremente de 0,54 a 0,59; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida²² considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y equivalente de efectivo y cuentas por cobrar, y respecto a los cuales al 31 de diciembre de 2019 se han incrementado el registro de cada partida en mayor proporción al incremento del pasivo corriente.

Tabla 22 Ratios de Liquidez, años 2018 y 2019

Ratios	2019	2018
Liquidez general	0,59	0,54
Prueba Ácida	0,58	0,51
Liquidez absoluta	0,22	0,07

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁸ Esta cuenta está conformada por diversas partidas, entre ellas Pasivo por derecho de uso, tributos por pagar, vacaciones por pagar, garantías de clientes, etc. siendo la de mayor magnitud la partida Pasivo por derecho de uso que asciende a S/ 5,9 millones.

¹⁹ Las Obligaciones financieras parte no corriente al 31 de diciembre está conformada por dos préstamos en dólares con el Banco de Crédito, uno por S/ 2,8 millones a una tasa de 7,23% y con vencimiento diciembre de 2024, y el otro por S/ 2,4 millones a una tasa de 6,77% y con vencimiento a mayo de 2028. Adicionalmente registra un préstamo con Financiera Volcom por S/ 30,6 millones a una tasa de 9,375% anual y con vencimiento a abril de 2029.

²⁰ Al 31 de diciembre de 2018 los S/ 24,6 millones estaban conformados por préstamos por pagar de S/ 15,2 millones a Andino Investment Holding S.A.A., S/ 9,2 millones a Corporación América Airports S.A. y S/ 89 mil a Kubo ADS S.A. Al 31 de diciembre de 2019 se registra préstamo por pagar por S/ 700 mil a Andino Investment Holding, habiéndose pagado el resto de préstamos.

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

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



116. Con relación al ratio de liquidez absoluta²³ o también llamado ratio de prueba defensiva, en similar comportamiento que los ratios anteriores, este indicador se incrementa pasando de 0,07 a 0,22, lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí sola no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 22%).

VIII.3.2. Ratios de Endeudamiento Financiero

117. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2019 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior.

Tabla 23 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2018 y 2019

Ratios	2019	2018
Deuda/Patrimonio	154,3%	111,9%
Endeudamiento del Activo	60,7%	52,8%
Calidad de la Deuda	54,7%	52,0%
Índice de Solvencia	1,65	1,89

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

118. Al respecto, el ratio Deuda/Patrimonio²⁴, muestra que, para el ejercicio 2019, por cada S/ 154,3 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa; ello en comparación al apalancamiento correspondiente al año 2018 (111,9%), producto del incremento del pasivo y la reducción del patrimonio.
119. El ratio endeudamiento del activo²⁵ en el ejercicio 2019 indica que, de todo el activo total, un 60,7% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 52,8% que tuvo en el 2018, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un decremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros. Entre tanto, el ratio de calidad de la deuda²⁶ muestra que, en el 2019, el 54,7% del total de la deuda corresponde a pasivo a corto plazo, habiéndose elevado ligeramente frente al 52% en el 2018.
120. Finalmente, el índice de solvencia²⁷ para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,65 de activo total. En el 2018 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,89 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2018 al 2019, se disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

VIII.3.3. Ratios de Rentabilidad

121. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

²³ El cálculo es el siguiente: $\text{Liquidez absoluta} = \text{Efectivo y equivalente de efectivo} / \text{Pasivo Corriente}$.

²⁴ El cálculo es el siguiente: $\text{Deuda} - \text{Patrimonio} = \text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$.

²⁵ El cálculo es el siguiente: $\text{Endeudamiento del Activo} = \text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$.

²⁶ El cálculo es el siguiente: $\text{Calidad de la Deuda} = \text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$.

²⁷ El cálculo es el siguiente: $\text{Índice de Solvencia} = \text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$.



Tabla 24 Ratios de Rentabilidad, años 2018 y 2019

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	23,0%	22,7%
Margen Operativo	0,4%	-13,1%
Margen EBITDA	8,1%	-5,7%
Margen Neto	-44,7%	-44,4%
ROE	-49,9%	-41,3%
ROA	-19,6%	-19,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

122. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁸ aumentó ligeramente al pasar de 22,7% a 23,0% entre los años 2018 y 2019. Respecto al margen operativo²⁹ y el Margen EBITDA³⁰ estos también han aumentado pasando de -13,1% y -5,7% respectivamente en el 2018 a 0,4% y 8,1% respectivamente en el 2019, lo que indica que la empresa mejoró la gestión de pérdidas operativas del año anterior.
123. De otro lado, el margen neto³¹ se contrajo de -44,4% en el 2018 a -44,7% en el 2019. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 44,7, ello como correlato principalmente de los resultados operativos, así como por asumir mayores costos por trabajos de corrección y repavimentación de la obra obligatoria “Rehabilitación de los pavimentos del Aeropuerto Coronel FAP Alfredo Mendivil de Ayacucho” por tratarse de trabajos para corregir obras ya realizadas estando pendiente la aprobación final por parte del Estado, y por el pago de impuesto a la renta conforme a la legislación tributaria aplicable.
124. El ROE³² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2019 dicho indicador disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que, en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 49,9 de pérdida neta, mientras que en el ejercicio 2018 se obtuvo S/ 41,3 de pérdida neta. Su disminución se debe al efecto conjunto producido por la disminución de las utilidades netas y del patrimonio.
125. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA³³ el cual ascendió a -19,6% (-19,5 % en el 2018); así, la empresa mantuvo pérdidas en el 2019 sobre el capital invertido, similar al resultado del año 2018.

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

³¹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

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

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



IX. CONCLUSIONES

126. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias durante el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) La red de aeropuertos de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia está formada por cinco (5) terminales aéreas, ubicadas en ciudades de la zona sur del país, permitiendo su conexión aérea con la ciudad de Lima y, a través de ésta, con otros destinos internacionales. Si bien cuatro de estos cinco aeropuertos concesionados ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, únicamente el 0,5% del total de pasajeros movilizadas por AAP durante el año 2019 correspondió a pasajeros internacionales.
- (ii) Durante el año 2019, el tráfico de pasajeros, de carga y de aeronaves del Segundo Grupo de Aeropuertos ha presentado una pequeña participación en relación con la Red Aeroportuaria Nacional. Así, la concesión contribuyó con el 7,4% del total de operaciones nacionales, el 12,8% del tráfico nacional de pasajeros y 9,7% del volumen de carga nacional.
- (iii) El movimiento de aeronaves se redujo en un 3,8% respecto de lo registrado en el año a 2018, al haberse reducido el número de operaciones en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Juliaca que concentran el 75,7% de las operaciones de la concesión. Por su parte, en lo que respecta al tráfico de pasajeros estos se incrementaron en un 3,6% con relación al año 2018, mientras que el tráfico de carga experimentó un incremento de 6,1%.
- (iv) Con relación al desempeño operativo de AAP durante el año 2019, se ha verificado lo siguiente:
 - En los principales aeropuertos del Segundo Grupo (tales como Arequipa, Juliaca y Tacna), se han identificado incumplimientos de los niveles de servicio en los indicadores relacionados con el área de la sala de embarque, la sala de *Check In*, el hall de llegadas, entre otros.
 - En las Encuestas de Satisfacción de Usuarios, se observó que, en promedio, los pasajeros que hicieron uso de los servicios del Segundo Grupo de Aeropuertos mostraron mayor nivel de satisfacción respecto al tratamiento de equipajes por parte de AAP (en particular, respecto a la amplitud y comodidad de la sala de recojo de equipajes), mientras que las aerolíneas mostraron, en promedio, un mayor nivel de satisfacción respecto a la seguridad y las operaciones brindadas en los aeropuertos (en particular, respecto al funcionamiento del sistema pista-calles de rodaje).
 - Se resolvieron 59 reclamos, lo que representaron una caída 12% con relación al número de reclamos resueltos en 2018 (67 reclamos). Del total de reclamos, tres (3) fueron declarado improcedentes, mientras que el 94,9% (56 reclamos) fueron declarados infundados.
- (v) Al 31 de diciembre de 2019, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, ascendió a USD 65,8 millones, lo cual representa un avance de 83,1% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones). Cabe mencionar que, durante el 2019 no se han reconocido inversiones de AAP, pues las obras previstas no han podido ejecutarse debido a demoras en la aprobación de los estudios de preinversión necesarios para obtener la viabilidad de los proyectos en el marco del el SNPMGI.
- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario bajo el concepto de aporte por regulación al Ositrán durante el año 2019 ascendieron a S/ 621 mil soles, lo que representó un incremento del 7,3% con relación al aporte efectuado durante el año 2018.



- (vii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 8% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 54,2 millones a S/ 58,6 millones, mientras que los costos totales también se redujeron en similar magnitud, así en el 2019 ascendió a S/ 45,1 millones mientras que en el 2018 fue de S/ 41,9 millones.
- (viii) Al cierre del año 2019, la empresa incrementó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2018. Así, el activo total (así como la suma del pasivo y patrimonio) registró un aumento de 8%, al registrar S/ 123,6 millones en 2018 y S/ 133,4 millones al finalizar 2019.
- (ix) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores es similar al del ejercicio 2018, mostrando los ratios de liquidez que al final del ejercicio del 2019, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos se redujeron.
- (x) Finalmente, en relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos mejoraron; no obstante, se incrementó la pérdida final del ejercicio ascendiendo a S/ -26,1 millones (S/ -24,0 millones en el 2018), aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa en términos de generación de valor en los ejercicios 2019 y 2018.



ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

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



**ANEXO N° 2
FICHA DE CONTRATO**

**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"> ▪ Arequipa – Arequipa; ▪ Ayacucho – Ayacucho; ▪ Juliaca - Puno; ▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios; ▪ Tacna – Tacna; ▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado). 	<p>Cláusula 5.7.1. (p. 35)</p> <p>Cláusula 5.8. (p. 36)</p>
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"> ▪ Adenda 1: 4 de enero de 2013. <i>Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato.</i> ▪ Adenda 2: 6 de agosto de 2013. <i>Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato.</i> ▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015. <i>Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22 del Contrato).</i> 	<p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 3</p>
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	Prórroga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	Cláusula 4.3 (p. 32-33)
7	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO): $MO = PPO_i + VPAMO_i$	TUO Bases Numeral 7.2 (p. 33)
8	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p. 49)
9	Capital social mínimo	US\$ 6 100 000 de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión.	<p>Cláusula 1.22 (p. 07)</p> <p>Cláusula 3.3.1. (p. 27)</p>
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente. 	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. ▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, el Concedente se compromete de retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere. 	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El derecho de concesión. ▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales. ▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario. 	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias: <ul style="list-style-type: none"> - Obras de rápido impacto (primeros 12 meses) - Obras de seguridad (primeros 24 meses) - Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses). - Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). ▪ Obras del periodo remanente: <ul style="list-style-type: none"> - Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses) - Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo) - Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire ▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra. 	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"> ▪ Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO. ▪ En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo con las normas SNIP. 	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO. ▪ <u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra. 	Cláusula 8.2.3 (p. 68) Cláusula 1.8.1 (p. 14)



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

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



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
21	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. ▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño, pérdidas o lesiones. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	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"> ▪ International Standards Organization (ISO) ▪ International Airline Transport Association (IATA) ▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ▪ Airport Council International (ACI) ▪ Federal Aviation Administration (FAA) ▪ Transport Security Administration (TSA) 	Cláusula 1.54. (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. ▪ Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos. ▪ Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA. 	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"> ▪ El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI. ▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25	PPO	Pago por obras obligatorias en dólares que el concedente realiza a favor del concesionario durante el periodo inicial cancelado a través del fideicomiso. Dicho monto asciende a US\$ 47 785 000,00.	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"> ▪ Pago al contado del 30% de la obra. ▪ El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión. 	Cláusula 1.89 (p. 16) Cláusula 9.5.2 (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)



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

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



ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011- 2019

a.Tráfico										
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pasajeros totales	Pasajeros	1 766 266	2 073 642	2 303 296	2 439 917	2 736 577	2 996 055	3 102 248	3 444 943	3 568 048
Nacionales	Pasajeros	1 754 948	2 060 333	2 294 562	2 434 484	2 734 118	2 995 818	3 102 004	3 443 405	3 549 786
Internacionales	Pasajeros	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262
Carga total	Toneladas	5 749,61	5 749,89	6 009,40	5 429,47	5 234,84	4 979,06	5 018,32	4 866,52	5 163,27
Nacional	Toneladas	5 749,61	5 749,89	6 009,27	5 429,35	5 234,84	4 979,06	5 018,32	4 866,52	5 163,21
Internacional	Toneladas	-	-	0,12	0,12	-	-	-	-	0,06
Operaciones totales	Operaciones	26 604	28 180	28 497	28 638	29 430	29 601	28 948	31 672	30 456
Nacionales	Operaciones	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140
Internacionales	Operaciones	309	370	312	432	245	119	104	196	316

b.Ingresos										
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Servicios regulados	Miles de USD	4 112	5 128	6 163	7 721	8 995	10 089	10 527	11 868	12 178
Servicios no regulados	Miles de USD	1 409	2 107	2 179	2 058	2 486	3 421	4 031	4 466	5 309
Total	Miles de USD	5 520	7 235	8 342	9 780	11 480	13 510	14 558	16 335	17 487

Indicadores por Aeropuertos

1) Tráfico de pasajeros (en número de pasajeros)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569	1 631 392	1 693 575	1 948 010	1 985 157
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	276 233
Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176	466 666
Puerto Maldonado	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025	336 730
Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564	485 000
Nacional	1 754 948	2 060 333	2 294 562	2 434 484	2 734 118	2 995 818	3 102 004	3 443 405	3 549 786
Arequipa	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322	17 624
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juliaca	11	51	57	34	101	-	4	29	561
Puerto Maldonado	12	18	2	22	16	8	-	69	60
Tacna	10	217	10	10	27	9	7	118	17
Internacional	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262



2) Movimiento de aeronaves (En número de operaciones)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 479	13 915	15 751	15 311
Ayacucho	2 935	3 333	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 269	4 015	4 381	4 008
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 417	3 648	3 455	3 050
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 661	3 954	4 243	4 267
Nacional	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140
Arequipa	249	292	264	361	181	37	47	87	205
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	6	18
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	1	17	16
Tacna	48	63	39	42	49	79	54	86	77
Internacional	309	370	312	432	245	119	104	196	316

3) Tráfico de carga (En toneladas métricas)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arequipa	2 423,38	2 390,54	2 632,66	2 356,36	2 441,66	2 351,32	2 442,54	2 232,54	2 432,22
Ayacucho	268,60	257,58	192,69	101,54	50,43	18,20	30,13	101,23	186,65
Juliaca	1 066,83	1 088,31	1 108,91	986,79	948,06	940,28	898,57	961,52	888,98
Puerto Maldonado	1 076,54	1 069,44	991,95	975,30	860,70	849,82	796,60	721,24	695,28
Tacna	914,26	944,02	1 083,05	1 009,37	934,00	819,43	850,48	849,99	960,08
Nacional	5 749,61	5 749,89	6 009,27	5 429,35	5 234,84	4 979,06	5 018,32	4 866,52	5 163,21
Arequipa	-	-	-	0,12	-	-	-	-	-
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juliaca	-	-	0,13	-	-	-	-	-	0,06
Puerto Maldonado	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tacna	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional	0,00	0,00	0,13	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De La Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante