



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de
Provincia
2020

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 2020: Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de
Provincia**

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	6
I.1. Composición del Concesionario.....	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de Influencia.....	7
I.4. Principales activos de la Concesión.....	8
I.5. Hechos de importancia.....	9
II. OFERTA DE SERVICIOS	10
II.1. Servicios Aeroportuarios	10
II.2. Servicios No Aeroportuarios.....	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	11
III.1. Servicios aeroportuarios.....	11
III.1.1. Principales clientes.....	11
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga	12
III.2. Servicios no aeroportuarios.....	17
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	17
IV.1. Tarifas.....	18
IV.2. Cargos de Acceso	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	19
V.1. Inversiones	19
V.2. Pagos de Aporte por Regulación.....	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	21
VI.1. Calidad a los Usuarios.....	21
VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs.....	21
VI.1.2. Satisfacción de los usuarios.....	22
VI.2. Reclamos.....	24
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de Resultados Integrales	25
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	29
VII.3. Ratios financieros	30
VIII. CONCLUSIONES.....	32
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.	40



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2020	6
Cuadro 2	Aeropuertos concesionados a AAP, año 2020	8
Cuadro 3	Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación	10
Cuadro 4	Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2020	12
Cuadro 5	Clasificación de los terminales aeroportuarios, periodo 2011 – 2020	12
Cuadro 6	Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2020	14
Cuadro 7	Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2020	15
Cuadro 8	Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2020	17
Cuadro 9	Tarifas vigentes en el Segundo Grupo de Aeropuertos, año 2020	19
Cuadro 10	Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2020	23
Cuadro 11	Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2020	24
Cuadro 12	Reclamos resueltos, año 2020	25
Cuadro 13	Ingresos por servicios, periodo 2019-2020	26
Cuadro 14	Costos de prestación de servicios 2019-2020	27
Cuadro 15	Gastos de administración 2019-2020	28
Cuadro 16	Gastos de ventas 2019-2020	28
Cuadro 17	Resultados Integrales 2019-2020	28
Cuadro 18	Estado de Situación Financiera 2019-2020	29
Cuadro 19	Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2019-2020	29
Cuadro 20	Ratios de Liquidez, años 2019-2020	31
Cuadro 21	Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2019-2020	31
Cuadro 22	Ratios de Rentabilidad, años 2019-2020	32

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por AAP	8
Gráfico 2	Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2020	13
Gráfico 3	Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2020	15
Gráfico 4	Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2020	16
Gráfico 5	Inversiones reconocidas, periodo 2011-2020	20
Gráfico 6	Aporte por Regulación, periodo 2011-2020	21
Gráfico 7	Tipificación de los reclamos, año 2020	25



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, Segundo Grupo o la Concesión) para el año 2020. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de pasajeros, operaciones aéreas, tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, entre otros.

El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) y el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), cuya vigencia es de 25 años.

La Concesión del Segundo Grupo comprende los aeropuertos de ubicados en las ciudades de Arequipa (Arequipa), Ayacucho (Ayacucho), Juliaca (Puno), Puerto Maldonado (Madre de Dios), Tacna (Tacna), y eventualmente Andahuaylas (Apuímac). Al respecto, los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna fueron entregados al Concesionario en la fecha de suscripción del contrato, mientras que, en el caso del Aeropuerto de Andahuaylas, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario dicho terminal en el plazo de dos años contados desde la fecha de suscripción del contrato de concesión. No obstante, mediante la suscripción de la primera adenda al Contrato de Concesión, se precisó que el plazo antes aludido se contabilizará desde la fecha en que la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC) cumpla con transferir al Concedente dicho aeropuerto debidamente saneado.

Como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo. Así, en el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, durante el año 2020 el tráfico de aeronaves se contrajo hasta las 12,8 mil operaciones, cifra 57,9% inferior a lo registrado durante el año 2019, en tanto que, en el caso del tráfico de pasajeros, la contracción fue de 66,6% respecto de lo observado en el año 2019, pasando de 3,57 a 1,19 millones de pasajeros.

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

Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 2,0% respecto las tarifas del año 2019, 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 1,8% y el 2,3% respecto de las tarifas publicadas en el año 2019. 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 5,8% respecto de la tarifa fijada en el año 2019.

Por otro lado, respecto a las inversiones, al mes de diciembre de 2020, 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), no habiéndose efectuado reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán durante el año 2020.

Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 265 mil, cifra menor en 57,3% con relación al aporte efectuado durante el año 2019, como producto de los menores ingresos facturados por la disminución de las operaciones y tráfico de pasajeros a raíz de las medidas aplicadas en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, se resolvieron un total de 37 reclamos presentados, de los cuales el 51,4% estuvieron asociados con la información proporcionada a los



usuarios y el 24,3% a la calidad y oportuna prestación del servicio. No obstante, de acuerdo con las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje).

Respecto a los resultados financieros de AAP, los ingresos totales percibidos por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se redujeron en 50,2% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 58,6 millones a S/ 29,2 millones, mientras que los costos totales también se redujeron en menor magnitud, pasando de S/ 45,1 millones en 2019 a S/ 24,8 millones en 2020. Con ello, la utilidad bruta de la empresa ascendió a S/ 4,4 millones, lo que significó una reducción de 67,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior.

Asimismo, al cierre del año 2020, la empresa disminuyó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2019. Los activos de AAP (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una reducción de 15%, al registrar S/ 133,4 millones en 2019 y S/ 112,8 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha aumentado su dependencia frente a lo observado en el ejercicio 2019, además de observarse que la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.

Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos se redujeron y, por consiguiente, se incrementó la pérdida neta del ejercicio, ascendiendo a S/ -32,0 millones al cierre del 2020, siendo este un aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa y que ha determinado el incremento de pérdidas de generación de valor con relación al capital y los activos de la empresa de un ejercicio a otro.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Aeropuertos Andinos del Perú S.A. es una sociedad anónima, constituida en Perú el 22 de noviembre de 2010. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía se encontró compuesta por Andino Investment Holding S.A.A., entidad domiciliada en Perú, y por Corporación América Airports S.A. (antes ACI Airports International S.A.R.L), entidad domiciliada en Luxemburgo, ambas con una participación de 50% cada una.
2. Cabe señalar que, con fecha 17 de noviembre de 2017, Andino Investment Holding S.A.A cedió parte de sus acreencias derivadas de préstamos con la Compañía a su relacionada Almacenes Financieros S.A., las cuales fueron capitalizadas por el equivalente al 25% de participación de la Compañía. Con ello al 31 de diciembre de 2017, el accionariado era el siguiente: Andino Investment Holding S.A.A. (25%), Almacenes Financieros S.A. (25% y Corporación América Airports S.A. (50%). Posteriormente, con fecha 19 de setiembre de 2018, se firma un acuerdo contractual de compra y venta, por el cual Andino Investment Holding S.A.A. adquiere las acciones que Almacenes Financieros S.A. tenía en la Compañía.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. 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. Al respecto, los principales aspectos contemplados en dicho Contrato de Concesión están referidos a la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio.
4. Asimismo, al 31 de diciembre de 2020, se han suscrito un total de tres adendas al Contrato de Concesión, las cuales se detallan en el siguiente cuadro.

Cuadro 1 Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2020			
N° de adenda	Fecha de suscripción	Tema principal de la adenda	Principales modificaciones específicas
1	4/01/2013	Aplazar entrega del Aeropuerto de Andahuaylas.	Modificación del numeral referido al plazo que tiene el concedente para proceder a la entrega del aeropuerto de Andahuaylas al Concesionario para su operación.
2	6/08/2013	Modificación de la definición de Cofinanciamiento.	Modificación de los numerales referidos a la definición del Cofinanciamiento, su composición y procedimiento de pago.
3	19/06/2015	Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario.	Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22).

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. La Concesión del Segundo Grupo es un proyecto de Asociación Público-Privada, bajo modalidad de cofinanciamiento por parte del Estado Peruano. Al respecto, a través de este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO). Si el PAMO es mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados al Concesionario. No obstante, cuando el importe por el concepto del PAMO resulte menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Cabe indicar que, conforme a lo señalado en el Anexo 16 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento en los aeropuertos regionales tiene como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del AIJCh.



6. Por otro lado, el pago del cofinanciamiento se ejecuta 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 dispone de un plazo de 10 días para instruir al fiduciario respecto al pago del importe incluido en la factura, o rechazar la factura si esta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.
7. Entre tanto, respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total de USD 79,25 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión, y uno remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión.
8. Sobre el particular, durante el Periodo Inicial se deben ejecutar las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, las cuales se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión, en tanto que, durante el Periodo Remanente, corresponde la ejecución de las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
9. Por otro lado, respecto al régimen tarifario, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, no pudiendo estos ser modificados sino hasta el tercer año de la Concesión, momento en el cual los montos a cobrar pasaron a ser los correspondientes al Primer Grupo de Aeropuertos. De igual forma, a partir del quinto año, le corresponde al Concesionario la actualización anual de las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos), de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

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

10. 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.
11. Cabe señalar que las tarifas a cobrar en cada terminal del Segundo Grupo dependerán de la categoría en la que éstos sean clasificados, la misma que se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el año anterior.

1.3. Área de Influencia

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



Gráfico 1 Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por AAP



Nota: El aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado al Concesionario.
Fuente: Plan de Negocio 2021 de AAP.

I.4. Principales activos de la Concesión

13. Como se indicó anteriormente, el objeto del Contrato de Concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación, por un plazo de 25 años, del Segundo Grupo de aeropuertos ubicados en la región Sur del Perú. No obstante, a la fecha de suscripción del Contrato fueron entregados cinco (5) aeropuertos, quedando pendiente de entrega el Aeropuerto de Andahuaylas actualmente bajo la administración de CORPAC.
14. Al respecto, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado¹. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la Concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

Cuadro 2 Aeropuertos concesionados a AAP, año 2020

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

Nota: El aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado al Concesionario.
Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



I.5. Hechos de importancia

15. En el año 2020, el sector aeronáutico fue uno de los más afectados por la crisis del COVID-19. Con el fin de mitigar los efectos de la pandemia, el 15 de marzo del 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano decretó el Estado de Emergencia Nacional y el cierre de todas las fronteras internacionales durante el periodo que dure la emergencia. Así, desde el 17 de marzo el AIJCh se suspendieron los vuelos de transporte de pasajeros, permitiéndose solo vuelos de carga, vuelos humanitarios y de repatriación.
16. El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020, observándose que tal reactivación solo tendría lugar en aquellas regiones donde se cuente con el reporte del estado de la pandemia controlada, y respetándose estrictamente los protocolos sanitarios establecidos por las autoridades pertinentes.
17. El 26 de setiembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, se aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encontró el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de 11 destinos internacionales aprobados.
18. El 03 de octubre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, se suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, con lo cual se reanudaron los vuelos internos en dichas regiones. El 22 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 0727-2020-MTC/01, se autorizaron los vuelos internacionales a un total de 17 países.
19. Así, a partir del 15 de julio de 2020, inició la recuperación gradual de las operaciones regulares relacionadas con el transporte de pasajeros de vuelos nacionales, mientras que el reinicio de los vuelos internacionales se produjo recién en el mes de octubre, como se detalla a continuación:

Nacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales.
- Julio: reinicio de vuelos comerciales a excepción de Arequipa, Jauja, Puerto Maldonado y Tarapoto (15.07). Cancelación de operaciones a Ilo (30.07).
- Agosto: paralización de operaciones a Jaén (01.08), Juliaca, Cuzco y Tacna (04.08), y Ayacucho (17.08).
- Septiembre: Paralización de operaciones a: Trujillo (01.09). Reinicio de vuelos comerciales a Arequipa y Tarapoto (01.09), Jauja (15.09) y Jaén, Trujillo (23.09).
- Octubre: Reinicio de vuelos comerciales a Puerto Maldonado, Juliaca, Cajamarca, Cuzco y Tacna (01.10) e, Ilo (07.10), Ayacucho (12.10).

Internacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales (16.03)
 - Octubre: reinicio de vuelos comerciales a través de las rutas Bogotá, Panamá, Quito, y Santiago (05.10), Amsterdam, Madrid y Santa Cruz (08.10), y París (09.10).
 - Noviembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Buenos Aires, Guayaquil, Houston, La Paz, Los Ángeles, Miami, México, Nueva York y Sao Paulo (01.11), Fort Lauderdale (02.11), y Atlanta (23.11).
 - Diciembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Cancún (01.12), Orlando (02.12), Punta Cana (03.12), Cali (17.12), y Medellín (19.12). Cancelación de las rutas Amsterdam, Madrid y París (22.12).
20. Por otra parte, de acuerdo con el Plan de Negocios 2021, presentado por AAP ante el Ositrán, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2020 fueron los siguientes:



- Se inició el proceso de licitación de servicio de abastecimiento de combustible en las sedes, cuyas bases se encuentran aprobadas por el Ositrán.
- Se implementó el uso de remolque en el Aeropuerto de Tacna, con el fin de minimizar los riesgos en la plataforma de dicho terminal.
- Se estableció el nuevo proceso de aprobación de itinerarios en coordinación con las aerolíneas y Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

II. OFERTA DE SERVICIOS

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

II.1. Servicios Aeroportuarios

22. Al respecto, de acuerdo con la cláusula 1.117 del Contrato de Concesión, los Servicios Aeroportuarios son los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.
23. Así, los Servicios Aeroportuarios constituyen la cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga, encontrándose estos en su mayoría sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades derivadas de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial).
24. La siguiente tabla muestra los Servicios Aeroportuarios que se prestan en los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación que le corresponde a cada uno.

Cuadro 3 Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación

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

Nota:

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.2. Servicios No Aeroportuarios

25. De acuerdo con la cláusula 1.118 del Contrato de Concesión, los Servicios No Aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que pueda brindar el Concesionario y/o terceros, que no forman parte de los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves.
26. Así, los Servicios No Aeroportuarios son aquellos que no están directamente relacionados con



la actividad aeroportuaria, y cuyas tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria.

27. Cabe señalar que, entre los principales servicios no aeroportuarios prestados en el Segundo Grupo, se encuentran:
- Uso de playa de estacionamiento vehicular.
 - Alquiler de locales comerciales.
 - Publicidad dentro de los aeropuertos.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

28. En esta sección se describe la evolución del tráfico de pasajeros y carga, así como del número de operaciones aéreas, en los aeropuertos del Segundo Grupo durante el año 2020, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán².
29. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia.
30. Así, en el caso peruano se tiene que, durante el Estado de Emergencia Nacional que se inició a partir de mediados de marzo de 2020, los terminales aéreos del país presentaron restricciones para el normal desarrollo de sus operaciones, lo cual afectó principalmente los niveles de tráfico de pasajeros debido a la suspensión de la movilización de personas y el establecimiento de cuarentenas totales y focalizadas, situación que se ha ido aligerando en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera³.
31. Por tanto, las estadísticas del Segundo Grupo en cuanto al tráfico de pasajeros y carga, así como del número de operaciones aéreas, podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años.

III.1. Servicios aeroportuarios

III.1.1. Principales clientes

32. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, así como de prestar los Servicios Aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.
33. Al respecto, de acuerdo con el Contrato, corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas las facilidades y servicios con altos estándares de calidad para que estas puedan desarrollar sus operaciones de manera adecuada. En el siguiente cuadro se presentan a las principales aerolíneas que han operado durante el año 2020 en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo.

² El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

³ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo del año 2020.



Cuadro 4 Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2020
(Porcentaje de participación de pasajeros transportados)

Aerolínea	Aeropuerto					Total
	Arequipa	Ayacucho	Puerto Maldonado	Juliaca	Tacna	
LATAM Airlines	61,6%	69,4%	95,4%	70,9%	84,6%	69,9%
Sky Airline	24,5%	28,6%	3,6%	9,3%	1,4%	17,4%
Viva Air	12,4%	0,0%	0,9%	18,8%	13,6%	11,5%
Otros	1,5%	2,0%	0,1%	1,0%	0,5%	1,2%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

34. 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 su respectivo tráfico de pasajeros.

Cuadro 5 Clasificación de los terminales aeroportuarios, periodo 2011 – 2020

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	-
2020	Arequipa	Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho ^{1/}	-	-

Nota:

^{1/} El aeropuerto de Ayacucho formó parte del Grupo II a partir del mes de junio de 2020.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

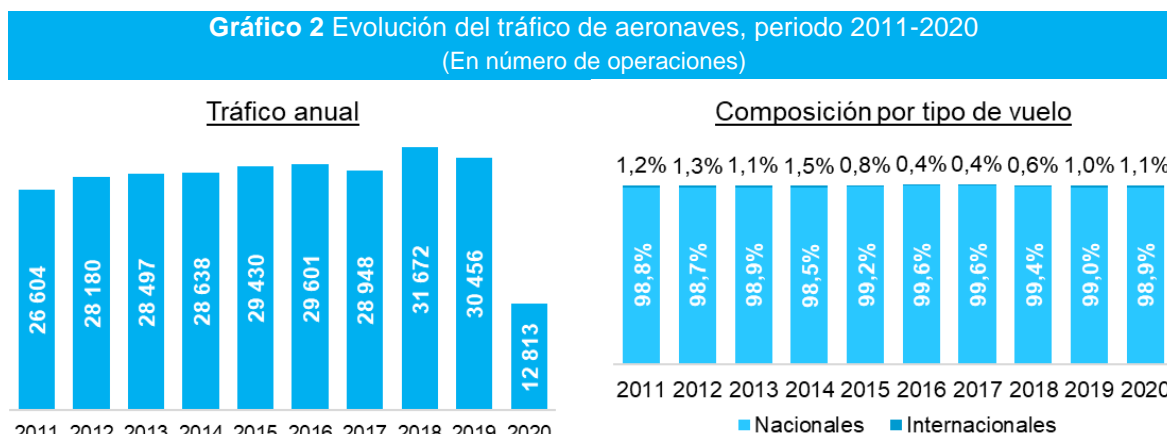
35. Como se puede apreciar en el cuadro, los mayores niveles de tráfico de pasajeros han ocasionado que los aeropuertos se concentren en el Grupo II, en tanto que únicamente el Aeropuerto de Arequipa ha alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros y, por tanto, se ubica dentro del Grupo I.
36. Cabe señalar que la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando históricamente una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el año 2020, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 6,9% del total de operaciones nacionales, el 12,2% del tráfico nacional de pasajeros y 5,7% 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 2020.

a) Tráfico de aeronaves

37. El tráfico de aeronaves en el Segundo Grupo se compone en su gran mayoría de operaciones nacionales, apreciándose que, a lo largo del periodo de la concesión, dichas operaciones representaron, en promedio, el 99,1% del total de operaciones aéreas. Así, bien cuatro (4) aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, de acuerdo con las estadísticas de la Concesión las operaciones internacionales en dicha red de aeropuertos han alcanzado, en promedio, el 0,9% del total de operaciones, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Por otro lado, respecto a la evolución del número de operaciones, a lo largo del periodo 2011 – 2019 se observa un crecimiento moderado en el tráfico de aeronaves, pasando de 26,6 mil en 2011 a 30,5 mil operaciones en 2019, lo cual se traduce en un crecimiento promedio anual de 1,7%. Sin embargo, como consecuencia de las medidas aplicadas durante el año 2020 en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19, el tráfico de aeronaves en la red de aeropuertos del Segundo Grupo se contrae hasta las 12,8 mil operaciones, cifra 57,9% inferior a lo registrado durante el año 2019.
39. Al respecto, la mayor contracción se observó en las operaciones nacionales, las cuales registraron una caída de 58,0% respecto del año 2019, mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción de 54,7%. Cabe señalar que, durante el 2020, la participación de las operaciones nacionales alcanzó el 98,9% del total de operaciones aéreas del Segundo Grupo.
40. Entre tanto, al analizar el tráfico de aeronaves por terminal aéreo, se puede notar que, en el caso de las operaciones nacionales, el aeropuerto de Arequipa concentra la mayor participación del tráfico durante el año 2020 con el 44,9% de las operaciones, seguido por los aeropuertos de Ayacucho y Juliaca, que representaron el 16,3% y 15,6% de las operaciones, respectivamente. Por su parte, en el caso de las operaciones internacionales, durante el año 2020 la mayor participación del tráfico se concentra en el aeropuerto de Arequipa, con el 66,4%, seguido por los aeropuertos de Tacna y Puerto Maldonado, los cuales atendieron al 17,5% y 11,2% de las operaciones, respectivamente.
41. En el siguiente cuadro se presenta la evolución del tráfico de aeronaves en el Segundo Grupo, tanto nacional como internacional, detallado por aeropuerto. Como se observa, entre los años 2011 y 2019, todos los aeropuertos del Segundo Grupo han registrado un crecimiento moderado en las operaciones nacionales, con tasas promedio anual que varían entre +0,4% y +3,4%. No obstante, durante el año 2020, todos los aeropuertos de la concesión experimentaron una



contracción en el número de operaciones, respecto de lo registrado en el 2019, con tasas que varían entre -40,9% (Ayacucho) y -62,9% (Arequipa).

Cuadro 6 Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2020
(En número de operaciones)

Operaciones Nacionales										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 479	13 915	15 751	15 311	5 685
Ayacucho	2 935	3 333	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 269	4 015	4 381	4 008	1 975
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 417	3 648	3 455	3 050	1 176
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 661	3 954	4 243	4 267	1 763
Total	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140	12 670

Operaciones Internacionales										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Arequipa	249	292	264	361	181	37	47	87	205	95
Juliaca	2	7	6	12	11	0	2	6	18	7
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	1	17	16	16
Tacna	48	63	39	42	49	79	54	86	77	25
Total	309	370	312	432	245	119	104	196	316	143

Total Operaciones	26 604	28 180	28 497	28 638	29 430	29 601	28 948	31 672	30 456	12 813
--------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Por su parte, en el caso de las operaciones internacionales, si bien durante el año 2020 se observa que el aeropuerto de Arequipa continuó manteniendo su importancia relativa respecto de los demás aeropuertos del Segundo Grupo, la reducción del tráfico experimentada en dicho año fue de alrededor del 53,7% respecto del año 2019. Entre tanto, en el caso del aeropuerto de Tacna, el segundo en importancia relativa, la reducción que sufrió en el número de operaciones internacionales fue de 67,5% respecto del año 2019, situación que contrasta con el crecimiento gradual que presentó dicho terminal entre los años 2013 y 2019, cuyo crecimiento promedio anual fue de 12,0%

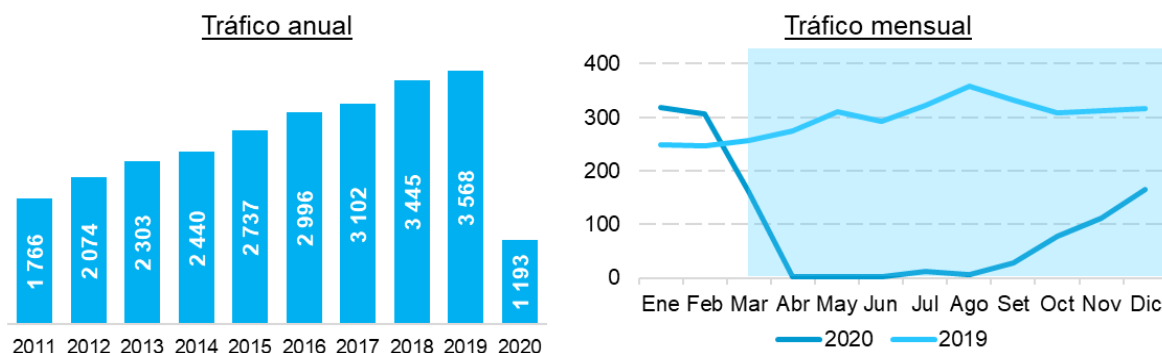
b) Tráfico de pasajeros

43. Al igual que en el caso del tráfico de aeronaves, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Segundo Grupo se caracteriza por ser principalmente nacional, apreciándose que, a lo largo del periodo de la concesión, el movimiento de pasajeros nacionales representó, en promedio, el 99,7% del total, mientras que el número de pasajeros internacionales presentó una participación poco significativa (alrededor del 0,3% del tráfico total de la concesión durante el periodo observado).
44. Por otro lado, en cuanto a su evolución histórica, durante el periodo 2011 – 2019, el tráfico total de pasajeros movilizados en el Segundo Grupo experimentó un crecimiento promedio anual de 9,2%, explicado en mayor medida por el incremento del flujo de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (con un crecimiento promedio anual de 8,8%) y Tacna (con un crecimiento promedio anual de 8,7%). Sin embargo, la situación cambia durante el año 2020 pues, como resultado de las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, en particular durante los primeros meses de la vigencia del Estado de Emergencia Nacional, el tráfico de pasajeros sufrió una contracción del 66,6% respecto de lo observado en el año 2019, pasando de 3,57 a 1,19 millones de pasajeros.
45. En efecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, la contracción del tráfico empezó a partir del mes de marzo de 2020, acentuándose con mayor intensidad entre los meses de abril a setiembre; no obstante, a partir de este último, el número de pasajeros movilizados empezó a experimentar una recuperación gradual, principalmente debido a las medidas de reactivación



económica establecidas, así como la progresiva apertura de las restricciones a la movilidad de las personas a nivel nacional.

Gráfico 3 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2020
(En miles de pasajeros)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Así, durante el año 2020, el tráfico de pasajeros del Segundo Grupo representó tan solo el 33,4% de los niveles registrados en el año 2019, y el 67,5% de los niveles registrados en el 2011, el año con el menor tráfico reportado hasta la fecha. Sin embargo, el ritmo de crecimiento del tráfico entre octubre y diciembre de 2020 ha sido favorable, observándose una tasa promedio mensual de 45,5%.
47. Entre tanto, al analizar la evolución del tráfico por aeropuerto podemos apreciar que, en el caso de los vuelos nacionales, el aeropuerto de Arequipa continuó manteniendo su importancia relativa, habiendo captado el 52,8% del total de pasajeros nacionales en 2020, seguido por los aeropuertos de Juliaca y Tacna, quienes concentraron el 15,9% y 13,7% del tráfico, respectivamente. No obstante, como se puede observar en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos del Segundo Grupo han registrado una reducción en sus niveles de pasajeros movilizados para el 2020, con tasas de variación que van de -59,6% (Juliaca) a -68,5% (Arequipa).

Cuadro 7 Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2020
(En número de pasajeros)

Vuelos Nacionales										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Arequipa	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569	1 631 392	1 693 575	1 948 010	1 985 157	625 576
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	276 233	101 163
Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176	466 666	188 745
Puerto Maldonado	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025	336 730	106 787
Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564	485 000	162 433
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	1 184 704

Vuelos Internacionales										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Arequipa	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322	17 624	7 773
Juliaca	11	51	57	34	101	0	4	29	561	141
Puerto Maldonado	12	18	2	22	16	8	0	69	60	17
Tacna	10	217	10	10	27	9	7	118	17	5
Total	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262	7 936

Total Pasajeros										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total	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	1 192 640

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Por su parte, en el caso de los pasajeros de vuelos internacionales, el aeropuerto de Arequipa continuó siendo el terminal aéreo más importante del Segundo Grupo, habiendo captado alrededor del 97,9% del tráfico de pasajeros internacionales del Grupo, siendo el 2,1% restante

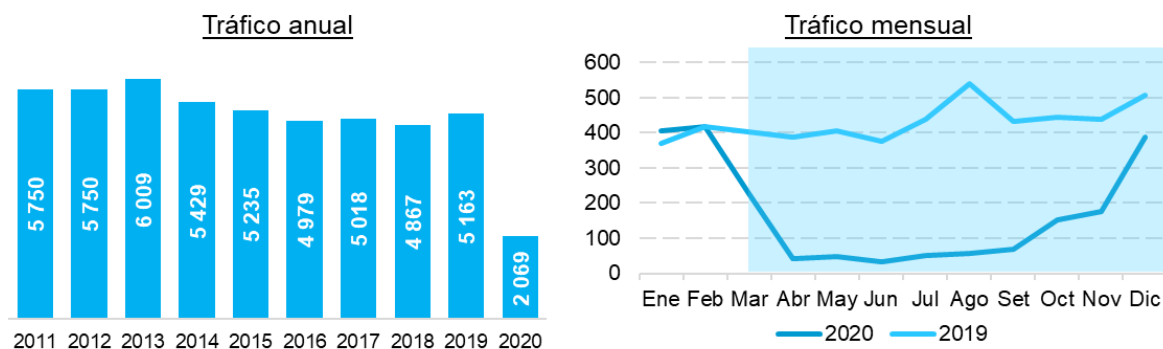


concentrado por los aeropuertos de Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado. No obstante, en términos de su evolución respecto al año 2019, el tráfico de pasajeros de vuelos internacionales en el aeropuerto de Arequipa presentó una reducción del 55,9%, mientras que, en el resto de los aeropuertos del Segundo Grupo, la caída experimentada, en conjunto, fue de 74,5%.

c) Tráfico de carga

49. En cuanto a las características del tráfico de carga movilizada a través de los aeropuertos del Segundo Grupo, esta se ha compuesto principalmente de carga nacional, no habiéndose registrado movimientos significativos de carga internacional desde el inicio de la Concesión. No obstante, respecto a su participación en el total de la carga movilizada a través de la Red Aeroportuaria Nacional, los volúmenes atendidos por AAP durante el año 2020 representaron tan solo el 5,7% del volumen de carga nacional.
50. Por otro lado, si bien durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales aéreos del país no presentaron restricciones para el transporte de carga, las medidas impuestas sobre los diversos sectores de la actividad económica influyeron en la demanda de transporte aéreo de carga, lo cual se ve reflejado en la reducción de los volúmenes atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 5,16 mil toneladas en 2019 a 2,07 mil toneladas en 2020, es decir, una reducción del 59,9%.
51. Así, como se puede observar en el siguiente gráfico, la contracción del tráfico tuvo lugar a partir del mes de marzo de 2020, manteniendo bajos niveles de carga movilizada entre los meses de abril y setiembre de dicho año, y presentando una tendencia creciente entre octubre y diciembre de 2020, ello en función del grado de reactivación de la economía. De este modo, durante el año 2020, el tráfico de carga del Segundo Grupo representó tan solo el 40,1% de los niveles registrados en el año 2019, y el 42,5% de los niveles registrados en el 2018, el año con el menor tráfico reportado hasta la fecha.

Gráfico 4 Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2020
(En toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Cabe señalar que, si bien el tráfico de carga ya venía mostrando una ligera tendencia a la baja desde el año 2014, registrando una tasa de variación promedio anual de -2,7% entre 2014 y 2018, tal situación se vio revertida en el año 2019 registrando un incremento del 6,1% con relación al volumen transportado en el 2018. Sin embargo, como consecuencia de las medidas impuestas sobre los diversos sectores de economía, el volumen de carga movilizada durante el año 2020 se contrajo a niveles inferiores al de la tendencia observada en años anteriores, inclusive. Así, si bien las medidas de reactivación económica han incentivado el incremento de los volúmenes movilizados de carga durante el último trimestre del 2020, observándose una tasa promedio mensual de 58,7%, ello no permitió la recuperación total del tráfico respecto de los niveles observados en años anteriores.
53. Por otro lado, respecto al tráfico de carga nacional por aeropuerto, durante el año 2020 se observa que el aeropuerto de Arequipa concentró alrededor del 46,8% del volumen de carga total



movilizada, seguido por los aeropuertos de Tacna y Juliaca, quienes concentraron el 22,2% y 15,2%, respectivamente. Sin embargo, como se puede observar en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos del Segundo Grupo han registrado una reducción en los volúmenes de carga movilizada para el 2020, con tasas de variación que van de -52,2% (Tacna) a -64,6% (Juliaca).

Cuadro 8 Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2020
(En toneladas métricas)

Vuelos Nacionales										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695	257
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960	459
Total	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 069

Vuelos Internacionales										
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Arequipa	-	-	-	0,120	-	-	-	-	-	-
Juliaca	-	-	0,128	-	-	-	-	-	0,058	-
Total	-	-	0,128	0,120	-	-	-	-	0,058	-

Total Pasajeros	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 069
------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Finalmente, en lo referido al tráfico de carga internacional, durante el año 2020 no se registraron volúmenes movilizados en los aeropuertos concesionados a AAP. Cabe señalar que, en el Segundo Grupo, el tráfico de carga internacional ha sido prácticamente marginal durante el periodo 2011 – 2020, registrándose algunas operaciones de carga en años muy puntuales en los aeropuertos de Juliaca y Arequipa.

III.2. Servicios no aeroportuarios

55. Como se señaló anteriormente, el Concesionario 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.
56. No obstante, debido a las medidas de restricción impuestas a raíz del Estado de Emergencia Nacional, el Concesionario señaló que, durante el año 2020, con el fin de evitar la resolución anticipada de contratos por parte de los locatarios, se ofreció facilidades de pago, con el fin de ayudar a superar la coyuntura del país. Al respecto, de acuerdo con lo manifestado en la presentación de su Plan de Negocios 2021, durante los meses de cuarentena se dejó de cobrar el 100% de renta fija, y se ofrecieron exoneraciones de pago de alquiler de espacios publicitarios y descuentos en las tarifas al volver a operar. Sin embargo, AAP manifestó que, debido a la coyuntura, diversos locatarios efectuaron su salida de las sedes de Arequipa (7), Juliaca (2) y Puerto Maldonado (1).

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

57. 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). Al respecto, de acuerdo con el Contrato, las tarifas estipuladas no pueden ser modificadas sino hasta el tercer año de la Concesión, momento en el cual los montos a cobrar pasarían a ser los correspondientes al Primer Grupo de Aeropuertos (concesión a cargo de Aeropuertos del Perú S.A), en las respectivas categorías de aeropuertos.



58. Por otro lado, el Contrato de Concesión dispone además que, a partir del 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), de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

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

59. Asimismo, el Contrato señala que el Ositrán podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
60. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, a partir del año 2015 (quinto año de operaciones) se actualizaron las tarifas y cargos de acceso a cobrar en los cinco aeropuertos concesionados a AAP.

IV.1. Tarifas

61. En el Anexo 7 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo se han establecido las tarifas correspondientes a los siguientes servicios aeroportuarios: TUUA, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, y Uso de Instalaciones de Carga, y Atención en Horas Extras.
62. Sin embargo, en el caso de la tarifa del Servicio de Puentes de embarque, en vista de que dicho servicio no se brindaba en los aeropuertos concesionados al inicio de la concesión, se estableció que la tarifa sea definida por el Ositrán. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2015-CD-OSITRAN, de fecha el 24 de marzo de 2015, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó la tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas) en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Bailón” de Arequipa. Posteriormente, el 19 de setiembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 028-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán efectuó la revisión de la tarifa del referido servicio, estableciéndose que el Regulador podrá revisar dicha tarifa quinquenalmente.
63. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2020 en los aeropuertos del Segundo Grupo. Como se puede apreciar, dichas tarifas se encuentran diferenciadas según los grupos de aeropuertos establecidos en función del tráfico de pasajeros: Grupo I: Aeropuerto de Arequipa; Grupo II: Aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho. Cabe señalar que el aeropuerto de Ayacucho empezó a formar parte del Grupo II a partir del mes de junio de 2020.



Cuadro 9 Tarifas vigentes en el Segundo Grupo de Aeropuertos, año 2020
(En USD, sin IGTV)

Servicios	Unidad de cobro	Aeropuertos	
		Arequipa	Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho
Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)			
- TUUA Internacional	Pasajero	13,70	13,70
- TUUA Nacional	Pasajero	4,95	4,12
Aterrizaje / Despeque Internacional, según Peso Máximo de Despeque (PMD)* #			
- Hasta 10 TM	Por operación	21,933	16,450
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	4,071	3,482
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	4,935	4,235
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	5,195	4,456
- Más de 106 TM	Por tonelada	5,319	4,566
Aterrizaje / Despeque Nacional, según Peso Máximo de Despeque (PMD)* #			
- Hasta 10 TM	Por operación	10,968	8,225
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,371	1,316
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	2,961	1,371
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,083	1,425
- Más de 106 TM	Por tonelada	3,167	1,468
Servicios a la carga			
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01
Atención en Horas Extras			
- Con pasajeros	Por Hora Extra	150,799	112,416
- Sin pasajeros	Por Hora Extra	138,460	108,302
Uso de puentes de embarque			
- Primeros 45 min	45 min o fracción	14,89	-
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	4,96	-

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 despeque 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: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Cabe señalar que las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 2,0% respecto las tarifas del año 2019, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despeque, con incrementos que van entre el 1,8% y el 2,3% respecto de las tarifas publicadas en el año 2019. 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 5,8% respecto de la tarifa fijada en el año 2019.

IV.2. Cargos de Acceso

65. 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 y alquiler de locales para líneas aéreas (atención de tráfico de pasajeros y equipaje).
66. 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. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

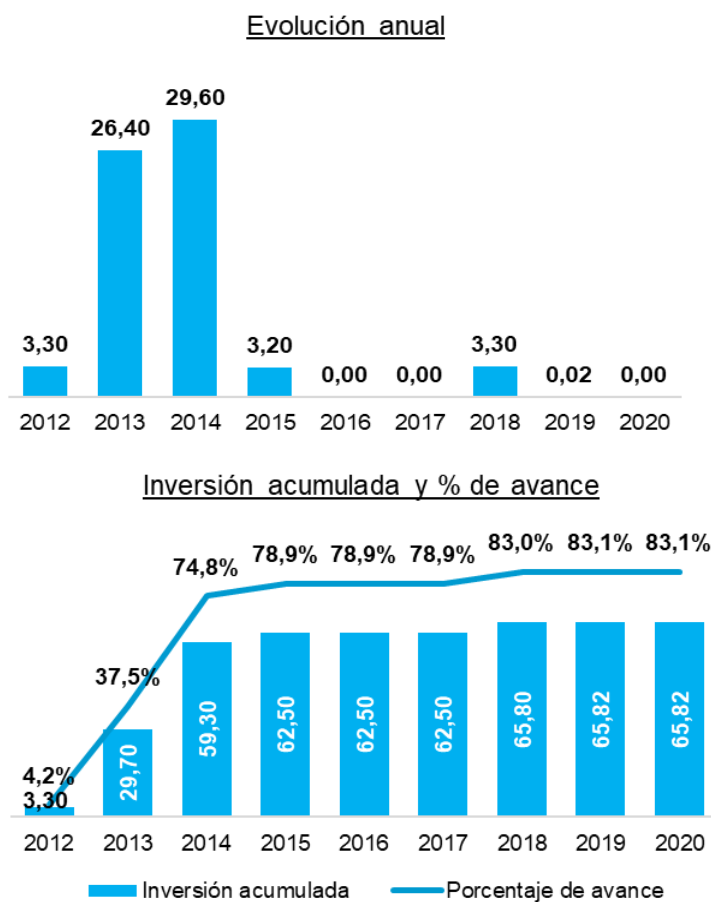
V.1. Inversiones

67. 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 2020, 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 5 Inversiones reconocidas, periodo 2011-2020
(En millones de USD, inc. IGV)



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

68. Respecto a la evolución de los montos anuales de inversión reconocida por el Ositrán durante el periodo 2012 – 2019, debemos indicar que la mayor parte de estas fueron ejecutadas entre los años 2013 y 2014, cuyo monto reconocido ascendió a USD 56 millones, es decir, el 71% del compromiso de inversión del Concesionario. No obstante, durante el año 2020, no se efectuaron reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán.
69. Cabe señalar 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.

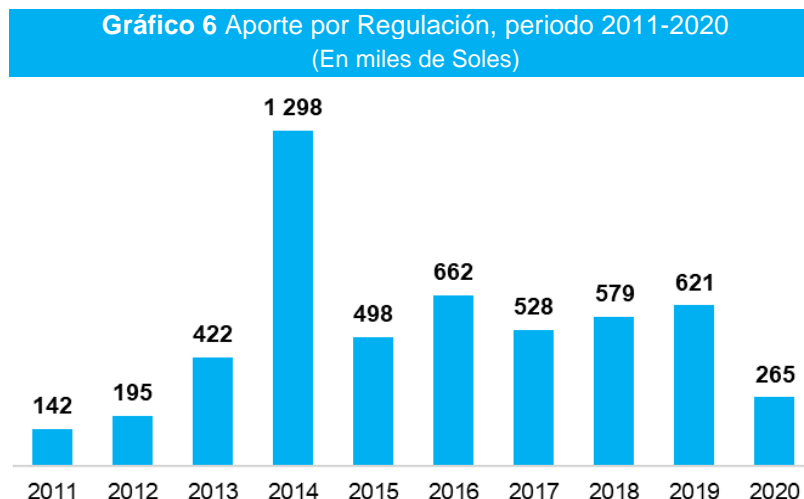
V.2. Pagos de Aporte por Regulación

70. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM⁴, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.

⁴ 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.



71. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2020 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 265 mil, cifra que representó una reducción del 57,3% respecto al aporte efectuado durante el año 2019, ello producto de los menores ingresos facturados como consecuencia de la disminución de las operaciones y tráfico de pasajeros a raíz de las medidas aplicadas durante el año 2020 en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.



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

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Calidad a los Usuarios

72. Como parte de los compromisos asumidos por el Concesionario en el Contrato de Concesión se encuentra el de mantener, durante la vigencia de la Concesión, determinados Requisitos Técnicos Mínimos (RTMs) y Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.
73. Así, como parte de su función supervisora, el Ositrán verifica periódicamente el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios brindados en los distintos aeropuertos concesionados, lo cual permite evaluar si existe una brecha entre la demanda y la oferta en infraestructura aeroportuaria. Esto cobra una mayor importancia en un contexto de crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros y operaciones aéreas como el presentado en los últimos años en todos los aeropuertos concesionados del país.
74. Por otra parte, el Contrato de Concesión también establece que el Concesionario debe realizar periódicamente encuestas para medir la satisfacción de los usuarios (pasajeros, acompañantes y/o aerolíneas) respecto a la calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias.
75. En tal sentido, con el fin de evaluar la situación actual de los servicios brindados en los aeropuertos del Segundo Grupo, a continuación, se presentarán los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTMs, así como los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios de la concesión.

VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

76. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Así, conforme a lo establecido en dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por AAP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA publicados en la edición más reciente del "Airport Development Reference Manual", dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores.



77. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF lleva a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia⁵. No obstante, durante el año 2020, debido al contexto de la pandemia de la COVID-19, el Concesionario solicitó al Concedente la suspensión de obligaciones por Fuerza mayor, la cual fue otorgada, con opinión favorable del Ositrán⁶, entre otros aspectos, a la obligación de medición y cumplimiento de los Niveles de Servicio IATA (Clausula 1.78 y Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión) correspondiente al primer semestre del 2020.
78. Así, la medición de los Niveles de Servicio IATA correspondiente al año 2020 abarca únicamente el segundo semestre de dicho año, lo cual, a la fecha del presente informe, se encuentra en evaluación por parte de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

VI.1.2. Satisfacción de los usuarios

79. 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.
80. En ese sentido, durante el año 2020, el Concesionario, a través de la empresa AURUM Consultoría y Mercado, aplicó encuestas a los pasajeros y aerolíneas que hicieron uso de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Tacna, Puerto Maldonado y Juliaca . Los indicadores de calidad percibida, evaluados a través de encuestas, se encuentran limitados entre 0 y 100 puntos y expresan el porcentaje de pasajeros o representantes de las aerolíneas que manifiesta estar satisfecho o muy satisfecho con los aspectos evaluados.
81. A continuación, se presentan los resultados sobre la calidad percibida de los usuarios en los distintos servicios brindados y la infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos durante el año 2020.

a) Percepción de pasajeros

82. La encuesta de percepción de los pasajeros, para cada uno de los aeropuertos del Segundo Grupo, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación:
- Circulación de los pasajeros dentro de la terminal;
 - Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión;
 - Tratamientos de equipajes; y
 - Comunicaciones y accesos.
83. Al respecto, las preguntas estuvieron orientadas a la medición de 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.
84. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros con relación a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.

⁵ 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.

⁶ Opinión técnica notificada al Concedente mediante Oficio N° 06730-2020-GSF-OSITRAN, de fecha 4 de setiembre de 2020.



Cuadro 10 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2020
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Circulación de pasajeros dentro de la terminal	82%	72%	80%	81%	93%
Área de check-in	86%	62%	73%	89%	92%
Servicios prestados en los mostradores de facturación	82%	70%	88%	84%	97%
Zona de revisión de su equipaje en aduanas en embarque	71%	n.c.	65%	n.c.	81%
Zona de revisión de su equipaje en aduanas en desembarque	84%	n.c.	n.c.	n.c.	100%
Salas de registro de equipaje, servicios higiénicos, mobiliario, etc.	85%	88%	91%	91%	97%
Inspección de seguridad para pasar a sala de embarque	82%	81%	88%	87%	95%
Asientos y zonas de espera en salas de embarque	84%	73%	86%	85%	98%
Zonas comerciales en las salas de embarque	84%	57%	66%	51%	80%
Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión	88%	81%	89%	80%	96%
Calidad y comodidad del servicio de embarque de pasajeros	77%	74%	78%	63%	92%
Calidad y comodidad del servicio de desembarque de pasajeros	100%	88%	100%	96%	100%
Tratamiento de equipajes	100%	96%	100%	100%	100%
Amplitud y comodidad de la sala de recojo de equipajes	100%	100%	100%	100%	100%
Trato a su equipaje	100%	92%	100%	100%	100%
Comunicaciones y accesos	67%	65%	76%	61%	83%
Servicios de movilidad reducida 1/	75%	62%	76%	83%	85%
Disponibilidad y calidad de los carrillos 1/	76%	71%	82%	72%	81%
Pantallas de información de vuelos	71%	71%	77%	54%	88%
Resto de la señalización del aeropuerto	58%	70%	71%	59%	83%
Avisos acústicos (perifoneo sobre vuelos)	63%	54%	61%	50%	68%
Iluminación y climatización del edificio terminal	71%	74%	76%	59%	86%
Zonas de espera de uso público (hall)	62%	59%	66%	49%	76%
Servicios higiénicos	79%	58%	81%	56%	92%
Calidad, comodidades, servicios de la sala VIP	67%	n.c.	81%	85%	n.c.
Trato recibido en la sala VIP	56%	n.c.	84%	69%	n.c.
Amplitud e iluminación de las pistas y veredas de acceso al aeropuerto	71%	71%	82%	59%	89%
Indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto	60%	66%	75%	60%	86%
Playa vehicular del aeropuerto	68%	70%	78%	58%	84%
Seguridad de los accesos al aeropuerto	66%	65%	76%	58%	80%
Disponibilidad de transporte público con la ciudad	66%	53%	68%	47%	77%

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, 2020. Aurum Consultoría y Mercado.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. 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.

86. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Ayacucho; mientras que el aeropuerto de Tacna registró mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

b) Percepción de aerolíneas

87. La encuesta de percepción de las aerolíneas, para cada uno de los aeropuertos, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación:

- Seguridad y operaciones;
- Gestión de servicios en plataforma;
- Servicios en área Terminal; y
- Instalaciones de carga y otros.

88. En el siguiente cuadro se muestra el nivel de satisfacción de las aerolíneas respecto a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.



Cuadro 11 Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2020
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Seguridad y operaciones	88%	95%	93%	72%	88%
Funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje	100%	93%	100%	100%	96%
Funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje	91%	93%	100%	54%	96%
Calidad y fiabilidad de la señalización de pista y calles de rodaje	73%	100%	80%	62%	74%
Gestión de servicios en plataforma	66%	93%	82%	77%	83%
Disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma	82%	93%	20%	77%	83%
Organización y asignación de puestos en plataforma	64%	86%	100%	69%	70%
Servicios de <i>handling</i> en rampa a la aeronave en la hora típica	63%	100%	100%	88%	93%
Servicios de <i>handling</i> en rampa a la aeronave en la hora punta	70%	95%	100%	88%	84%
Acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo	52%	91%	89%	65%	84%
Servicios en área Terminal	79%	73%	60%	68%	93%
Disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica	100%	75%	75%	88%	100%
Disponibilidad de mostradores de facturación en la hora punta	100%	75%	75%	88%	100%
Disponibilidad de oficinas que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal	88%	94%	100%	100%	100%
Disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal	69%	38%	50%	50%	86%
Mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas	88%	100%	50%	63%	95%
Amplitud, acondicionamiento y equipos disponibles en los almacenes	50%	56%	25%	38%	86%
Instalaciones de carga y otros	54%	96%	50%	75%	73%
Almacenes de carga aérea disponibles	63%	100%	75%	88%	71%
Instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto	50%	94%	0%	63%	71%
Equipamientos adicionales como los rollos y otra maquinaria de carga/descarga	50%	94%	75%	75%	76%

Fuente: Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, 2020. Aurum Consultoría y Mercado.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

VI.2. Reclamos

91. 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 la entidad prestadora. Así, el concesionario está obligado a llevar un registro de los reclamos presentados con relación a los servicios que brinda.
92. Durante el año 2020, se resolvieron un total de 37 reclamos presentados con relación a los servicios e infraestructura del segundo grupo de aeropuertos, cifra que representa una reducción de 37,3% con relación al número de reclamos resueltos en 2019 (59).
93. Al respecto, en cuanto a la materia de los reclamos, el 51,4% estuvieron asociados con la información proporcionada a los usuarios, 24,3% a la calidad y oportuna prestación del servicio, 13,5% con el acceso a la infraestructura y el 10,8% restante con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, y la facturación y cobro, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



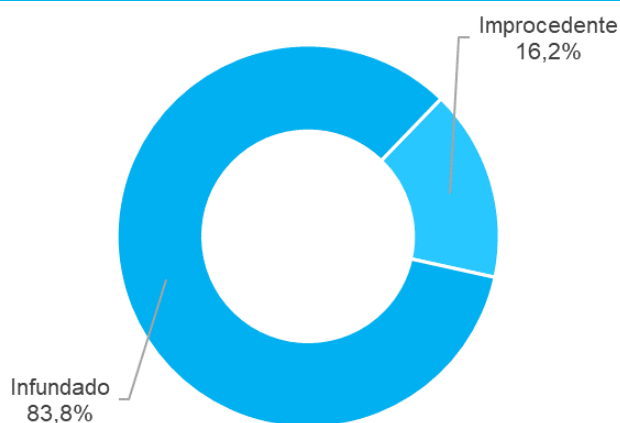
Cuadro 12 Reclamos resueltos, año 2020		
Materia	N° de reclamos	% Part.
Información proporcionada a los usuarios	19	51,4%
Calidad y oportuna prestación del servicio	9	24,3%
Acceso a la infraestructura	5	13,5%
Facturación o cobro	3	8,1%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	1	2,7%
Total	37	100,0%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 37 reclamos tipificados, 6 reclamos fueron declarados improcedentes y 31 reclamos fueron declarados infundados, representando esto último el 83,8% del total de reclamos resueltos, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 7 Tipificación de los reclamos, año 2020
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

95. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados infundados en el 2020, la mayor parte estuvieron relacionados con la información proporcionada a los usuarios, los cuales representaron el 45,2%, seguido por reclamos relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 25,8%. Asimismo, del total de reclamos resueltos, el 73,0% fueron presentados en el aeropuerto de Arequipa, seguido por el aeropuerto de Tacna con el 13,5%.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

96. El Estado de Resultados Integrales de AAP muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada, 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.
97. Respecto al año 2020, a pesar de las medidas de inmovilización de la población, el cierre de fronteras y el cierre de operaciones consideradas no esenciales, impuestas como respuesta al brote de la COVID-19, la empresa ha continuado con sus operaciones, experimentado un impacto



negativo sobre sus resultados al 31 de diciembre de 2020, dado que se han enfrentado a periodos de paralización parcial desde el 16 de marzo de 2020, afectándose los resultados del ejercicio 2020, sus flujos de caja y su condición financiera en general.

98. Así, de acuerdo con lo señalado en las notas de sus Estados Financieros Auditados del año 2020, el flujo de clientes y operaciones fue menor al que se tenía en el momento previo a la implementación de las medidas de contención del Gobierno, según las estimaciones de crecimiento que manejaba la empresa. En tal sentido, respecto a los costos y gastos, AAP implementó un plan de reestructuración, que abarcó los servicios esenciales, gastos de personal y gastos de administración. Sin embargo, debido a que, durante el período de suspensión de actividades, los aeropuertos del Segundo Grupo han seguido atendiendo vuelos de ayuda humanitaria, vuelos militares y vuelos de apoyo médico, ciertos servicios aeroportuarios debieron mantenerse operativos en su totalidad, por lo que la reducción de gastos no ha sido directamente proporcional a la reducción de ingresos, toda vez que los aeropuertos han tenido suspensión de operaciones comerciales, más no de sus operaciones en general.
99. En el siguiente cuadro se detallan los ingresos por servicios facturados de AAP, correspondiente al ejercicio 2020. Al respecto, los ingresos totales de la empresa provinieron tanto de servicios regulados como de servicios no regulados, alcanzando un total de S/ 29,2 millones, esto es, un 50,2% menos que lo registrado en el 2019 (S/ 58,6 millones).

Cuadro 13 Ingresos por servicios, periodo 2019-2020 (Expresado en miles de Soles)					
	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020/2019
Servicios regulados	15 428	40 981	52,8%	69,9%	-62,4%
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	9 624	27 583	32,9%	47,1%	-65,1%
Acceso de aterrizaje y despeje	3 063	7 936	10,5%	13,5%	-61,4%
Acceso a rampa-operador	697	1 799	2,4%	3,1%	-61,3%
Atención de aeronaves fuera de horario regular	786	1 436	2,7%	2,5%	-45,3%
Alquileres regulados	868	1 307	3,0%	2,2%	-33,6%
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	80	325	0,3%	0,6%	-75,4%
Servicio de embarque y desembarque de mangas	128	314	0,4%	0,5%	-59,2%
Servicio de carga	94	221	0,3%	0,4%	-57,5%
Estacionamiento de aeronaves	88	60	0,3%	0,1%	46,7%
Servicios no regulados	13 781	17 630	47,2%	30,1%	-21,8%
Aporte del Concedente	6 558	0	22,5%	0,0%	
Arrendamiento de locales comerciales	1 969	6 773	6,7%	11,6%	-70,9%
Espacios para almacenes, antenas y otros	1 793	2 895	6,1%	4,9%	-38,1%
Estacionamiento vehicular	970	3 107	3,3%	5,3%	-68,8%
Espacios publicitarios	1 103	2 987	3,8%	5,1%	-63,1%
Ingresos vehículos porta valores	336	436	1,2%	0,7%	-22,9%
Reembolso de servicios básicos	158	209	0,5%	0,4%	-24,4%
Otros	894	1 223	3,1%	2,1%	-26,9%
Total Ingresos	29 209	58 611	100,0%	100,0%	-50,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. Al respecto, los ingresos regulados se redujeron en 62,4% frente a lo registrado en el 2019, representando el 52,8% de los ingresos totales, siendo el rubro de mayor importancia el de Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA, representando el 32,9% del total de ingresos de la concesión, habiéndose reducido un 65,1% respecto del año 2019. Entre tanto, respecto a los servicios no regulados, estos se redujeron en un 22%, representando el 47,2% de los ingresos totales. Sobre el particular, el servicio comercial de mayor participación fue el de Arrendamiento de locales comerciales, el cual representó el 6,7% de los ingresos totales de AAP, habiéndose reducido en cerca de S/ 4,8 millones con relación a lo registrado en el 2019 (-70,9%). Cabe



señalar que, dentro de los servicios no regulados, aparece la partida *Aporte del Concedente*⁷ para el ejercicio 2020, con un monto de S/ 6,5 millones, lo cual que representa el 22,5% de los ingresos totales.

101. Por su parte, como se puede observar en el siguiente cuadro, en lo que respecta al costo de servicio, en el 2020 se registró un total de S/ 24,8 millones, monto 45,0% inferior a lo registrado en el 2019. De este total, el rubro *Servicios prestados por terceros* fue el que registró una mayor magnitud, siendo de S/ 8,7 millones en el 2020 y representando el 35,3% del total de costos de servicios. De similar forma, el *gasto de personal*⁸ fue el segundo rubro en términos de importancia relativa (28,8% del total de costos de servicios), y presentó una reducción del 30,0% respecto del año 2019. Cabe señalar que, el rubro *Pago por el exceso de los ingresos regulados de mantenimiento y operación*⁹, fue el rubro que presentó la mayor reducción porcentual, con un -75% respecto de lo registrado en el 2019.

Cuadro 14 Costos de prestación de servicios 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020/2019
Servicios prestados por terceros	8 749	15 534	35,3%	34,4%	-43,7%
Pago x exceso ingresos regulados mant.&oper.	3 309	13 118	13,3%	29,1%	-74,8%
Gasto de personal	7 140	10 193	28,8%	22,6%	-30,0%
Amortización de intangible de la concesión	3 511	3 514	14,2%	7,8%	-0,1%
Cargas diversas de gestión	1 070	1 206	4,3%	2,7%	-11,3%
Depreciación	570	738	2,3%	1,6%	-22,8%
Amortización	211	150	0,9%	0,3%	40,7%
Otros menores	248	662	1,0%	1,5%	-62,5%
Total costos	24 808	45 115	100,0%	100,0%	-45,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Con relación a los gastos de administración, en el siguiente cuadro se puede apreciar que, en el ejercicio 2020, estos se redujeron en 11,1%, pasando de S/ 11,6 millones en el 2019 a S/ 10,3 millones en el 2020. El principal concepto de gasto fue el de *Servicios prestados por terceros*, con el 48,2% del total de gastos de administración, y que mostró una disminución de 7,8%, pasando de S/ 5,4 millones en el 2019 a S/ 5,0 millones en el 2020. Por otro lado, el rubro con mayor variación porcentual estuvo constituido por el de *Estimación de cobranza dudosa*, que pasó de S/ 0,7 millones en el 2019 a S/ 0 millones en el 2020.

⁷ Al respecto, este rubro corresponde a la contraprestación pendiente de abonar por el Concedente producto de las liquidaciones por los servicios de mantenimiento y operación (PAMO) correspondiente a los trimestres II y III del contrato de concesión del año 2020.

⁸ Cabe señalar que el gasto de personal está constituido por diversas cuentas, siendo las de mayor magnitud las de Remuneraciones y Gratificaciones las cuales, en el 2020, ascendieron a S/ 7,0 millones y S/ 1,5 millones, respectivamente. Así, los gastos de personal en el 2020 se encuentran distribuidos en: i) costos de servicios, por un total de S/ 7,1 millones, ii) Gastos de administración, por un total de S/ 3,5 millones, y iii) Gastos de venta, por un total de S/ 0,2 millones.

⁹ De acuerdo con las notas de los Estados Financieros Auditados de AAP, durante el año 2020 el Contrato de Concesión contempló un PAMO anual de USD 4 427 miles, equivalente a S/ 15 937 miles, que la Compañía recibiría de los ingresos regulados. Al respecto, en 2020 y 2019, los ingresos regulados ascendieron a S/ 15 428 miles y S/ 40 981 miles, respectivamente, por lo que, en consecuencia, le corresponde a AAP efectuar el pago del 50% del exceso en los trimestres I y IV, debido a que durante el año 2020, como producto de la inactividad de la empresa, entre los meses de marzo a setiembre, no hubo ingresos regulados, y por ende, en las liquidaciones del segundo y tercer trimestre del año, no hubo devolución al Estado. Así, por los años 2020 y 2019, a la Compañía le correspondió entregar al Estado Peruano, por concepto de exceso de PAMO, los importes de USD 940 mil (S/ 3 309 miles) y USD 3 921 miles (S/ 13 118 miles), respectivamente.



Cuadro 15 Gastos de administración 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020/2019
Servicios prestados por terceros	5 007	5 428	48,2%	46,4%	-7,8%
Gastos de personal	3 551	3 586	34,2%	30,7%	-1,0%
Tributos y contribuciones	703	1 125	6,8%	9,6%	-37,5%
Seguros y otros	616	740	5,9%	6,3%	-16,8%
Depreciación	362	-	3,5%	0,0%	
Amortización	158	118	1,5%	1,0%	33,9%
Estimación de cobranza dudosa	-	700	0,0%	6,0%	-100,0%
Total	10 397	11 697	100,0%	100,0%	-11,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos se redujeron en 43,0% con relación al 2019, pasando de S/ 1,5 millones a S/ 0,8 millones, principalmente motivado por el efecto conjunto de la reducción de la partida *servicios prestados por terceros* (-34,0%), y la disminución en la partida *gastos de personal* (-60,2%), tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 16 Gastos de ventas 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020/2019
Servicios prestados por terceros	589	892	5,7%	7,6%	-34,0%
Gastos de personal	243	611	2,3%	5,2%	-60,2%
Cargas diversas de gestión	57	56	0,5%	0,5%	1,8%
Total	889	1 559	8,6%	13,3%	-43,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Así, en lo que respecta a los Resultados Integrales de AAP durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, la empresa obtuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 4,4 millones, lo que significó una reducción de 67,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 13,4 millones). Por otro lado, la utilidad de operación de la empresa se redujo significativamente en el 2020, alcanzando un monto de S/ -6,8 millones (S/ 0,24 millones en el 2019), mientras que la utilidad neta del ejercicio 2020 se redujo un 22,2%, pasando de S/ -26,2 millones en 2019 a S/ -32,0 millones en 2020, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 17 Resultados Integrales 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020/2019
Ingresos por prestación de servicios	29 209	58 611	100%	100%	-50,2%
Costos de servicio	24 808	45 115	84,9%	77,0%	-45,0%
Utilidad bruta	4 401	13 496	15,1%	23,0%	-67,4%
Gastos de administración	-10 397	-11 697	-35,6%	-20,0%	-11,1%
Gastos de venta	-889	-1 559	-3,0%	-2,7%	-43,0%
Utilidad (pérdida) de operación	-6 885	240	-23,6%	0,4%	-2968,8%
Otros ingresos y gastos no operativos	34	780	0,1%	1,3%	-95,6%
Otros gastos, neto	-13 013	-20 099	-44,6%	-34,3%	-35,3%
Ingresos financieros	722	548	2,5%	0,9%	31,8%
Gastos financieros	-5 920	-4 853	-20,3%	-8,3%	22,0%
Diferencia en cambio, neta	-4 159	65	-14,2%	0,1%	-6498,5%
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	-29 221	-23 319	-100,0%	-39,8%	25,3%
Impuesto a la renta	-2 795	-2 873	-9,6%	-4,9%	-2,7%
Pérdida neta del año	-32 016	-26 192	-109,6%	-44,7%	22,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.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 los siguientes cuadros se muestran el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2020, así como el análisis horizontal y vertical respectivo.

Cuadro 18 Estado de Situación Financiera 2019-2020 (Expresado en miles de Soles)					
ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	23 416	26 158	PASIVO CORRIENTE	38 174	38 050
Efectivo y equivalente de efectivo	4 828	9 888	Obligaciones financieras	21 133	16 593
Cuentas por cobrar comerciales	2 798	5 323	Ctas. por pagar al Estado Peruano	3 513	3 428
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	31	41	Ctas. por pagar comerciales	8 657	9 268
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1 546	1 417	Ctas. por pagar a entidades relacionadas	1 573	6 130
Cuentas por cobrar diversas	13 306	9 149	Ctas. por pagar diversas	3 298	2 631
Gastos contratados por anticipado	907	340			
			PASIVO NO CORRIENTE	52 319	42 930
			Obligaciones financieras	40 389	35 992
ACTIVOS NO CORRIENTES	89 392	107 296	Ctas. por pagar a entidades relacionadas	5 357	700
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	7 696	7 262	Ctas. por pagar diversas	6573	6 238
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	1 000	100	TOTAL PASIVO	90 493	80 980
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 759			
Activos intangibles del contrato de concesión	40 181	56 172	PATRIMONIO	22 315	52 474
Instalaciones, mobiliario y equipo	9 885	10 263	Capital social	163 830	142 006
Otros activos, neto	2 680	2 754	Capital adicional	722	20 555
Impuesto a las ganancias diferido	1 191	3 986	Resultados acumulados	-142 237	-110 087
TOTAL ACTIVOS	112 808	133 454	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	112 808	133 454

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 19 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2019-2020 (Expresado en miles de Soles)							
ACTIVOS	Análisis vertical		Análisis horizontal	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Análisis vertical		Análisis horizontal
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	20,8%	19,6%	-10,5%	PASIVO CORRIENTE	33,8%	28,5%	0,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	4,3%	7,4%	-51,2%	Obligaciones financieras	18,7%	12,4%	27,4%
Cuentas por cobrar comerciales	2,5%	4,0%	-47,4%	Ctas. por pagar al Estado Peruano	3,1%	2,6%	2,5%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,0%	0,0%	-24,4%	Ctas. por pagar comerciales	7,7%	6,9%	-6,6%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1,4%	1,1%	9,1%	Ctas. por pagar a entidades relacionadas	1,4%	4,6%	-74,3%
Cuentas por cobrar diversas	11,8%	6,9%	45,4%	Ctas. por pagar diversas	2,9%	6,6%	-62,8%
Gastos contratados por anticipado	0,8%	0,3%	166,8%				
				PASIVO NO CORRIENTE	46,4%	32,2%	21,9%
				Obligaciones financieras	35,8%	27,0%	12,2%
ACTIVOS NO CORRIENTES	79,2%	80,4%	-16,7%	Ctas. por pagar a entidades relacionadas	4,7%	0,5%	665,3%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	6,8%	5,4%	6,0%	Ctas. por pagar diversas	5,8%	4,7%	5,4%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,9%	0,1%		TOTAL PASIVO	80,2%	60,7%	11,7%
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	23,7%	20,1%	0,0%				
Activos intangibles del contrato de concesión	35,6%	42,1%	-28,5%	PATRIMONIO NETO	19,8%	39,3%	-57,5%
Instalaciones, mobiliario y equipo	8,8%	7,7%	-3,7%	Capital emitido	145,2%	106,4%	15,4%
Otros activos, neto	2,4%	2,1%	-2,7%	Reserva legal	0,6%	15,4%	-96,5%
Impuesto a las ganancias diferido	1,1%	3,0%	-70,1%	Resultados acumulados	-126,1%	-82,5%	29,2%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-15,5%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-15,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Como se puede observar, al cierre del año 2020 el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujeron en 15% respecto al cierre del año 2019, pasando de S/ 133,4 millones a S/ 112,8 millones. Al respecto, el activo corriente registró una reducción de 10,5%, mientras que los activos no corrientes se redujeron 16,7%. Así, el activo corriente pasó de representar el 20,8% en el año 2020, ello principalmente como producto de la disminución en S/ 5,0 millones en el rubro *efectivo y equivalente de efectivo*, mientras que, por el lado de los activos no corrientes, estos pasaron a representar el 79,2%, explicado



principalmente por la reducción de los *activos intangibles del contrato de concesión* como resultado de su correspondiente depreciación y deterioro del activo intangible¹⁰.

107. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 12% mientras que el patrimonio neto se redujo en un 57%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 90,4 millones y S/ 22,3 millones respectivamente, y representando el 80,2% y 19,8%, respectivamente, del total del pasivo más patrimonio.
108. Sobre el particular, con relación a los pasivos corrientes, estos ascendieron en el 2020 a S/ 38,1 millones (S/ 38,0 millones en el 2019), representando el 20,8% del total del pasivo más patrimonio, como consecuencia neta del aumento de las *Obligaciones financieras*¹¹ (+27,4%) y la reducción de las *Cuentas por pagar a entidades relacionadas*¹² (-74,3%). Entre tanto, el pasivo no corriente de la empresa se incrementó en 22% pasando de S/ 42,9 millones en el 2019 a S/ 52,3 millones en el 2020, ello como consecuencia del aumento de las *Obligaciones financieras*¹³ (+12,2%) y las *cuentas por pagar a entidades relacionadas* (+665,3%).
109. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, en el 2020 este se redujo pasando de S/ 52,4 millones a S/ 22,3 millones¹⁴ (-57,5%) debido principalmente al efecto de las pérdidas del ejercicio neto del 2020. Cabe señalar que lo anterior tuvo lugar a pesar de la aprobación de la Junta General de Accionistas de un aumento de capital por S/ 21,8 millones, correspondiente a la capitalización de créditos y sus intereses asociados de Andino Investment Holding S.A.A (por S/ 0,8 millones), y transferencias provenientes de capital adicional por aportes en efectivo realizados por Andino Investment Holding S.A.A. y Corporación América Airports S.A (por S/ 21,0 millones).

VII.3. Ratios financieros

Análisis de ratios de liquidez

110. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de no disponer la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, y por ello es que los ratios se encuentran por debajo de 1,0.
111. En particular, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, el ratio liquidez clásica¹⁵ se redujo de 0,69 a 0,61 como consecuencia de la reducción del activo corriente en un 10% frente a la no

¹⁰ Correspondiente al *impairment* (devaluación) del intangible comentado en el rubro *Otros gastos, neto*.

¹¹ Las Obligaciones financieras (parte corriente), al 31 de diciembre de 2020, estuvieron conformadas principalmente por préstamos bancarios en dólares con el Interbank y el Banco de Crédito, que convertido en soles determina un total de S/ 7,3 millones y S/ 5,4 millones, respectivamente, a tasas de 4,96% y 3,99%, respectivamente, y con vencimiento en junio 2020 y mayo 2020, respectivamente. Asimismo, se encuentra registrado un préstamo de Financiera Volcom en dólares, que convertido en soles equivale a S/ 5,7 millones en la parte corriente, con vencimiento en abril de 2029 y a una tasa de 9,375%. Finalmente, la empresa mantiene un préstamo con el Banco de Crédito en soles a una tasa de 1,14% y con vencimiento mayo 2023, en el marco del Programa Reactiva Perú con aval del Estado, por S/ 1,5 millones en su parte corriente.

¹² Esta cuenta está conformada por: i) cuentas por pagar comerciales, las cuales se generan principalmente por servicios de asesoría aeroportuaria, servicios corporativos y adquisición de obras aeroportuarias, y ii) cuentas por pagar diversas, las cuales son transacciones de compra y prestación de servicios con partes relacionadas y son realizadas a precios de mercado.

¹³ Las Obligaciones financieras (parte no corriente), al 31 de diciembre de 2020, 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 otro por S/ 2,4 millones a una tasa de 6,77% y con vencimiento a mayo de 2028. Adicionalmente se registra un préstamo con Financiera Volcom, en componente no corriente, por S/ 31,6 millones a una tasa de 9,375% anual y con vencimiento a abril de 2029, además de contar con un préstamo del Banco de Crédito en soles a una tasa de 1,14% con vencimiento mayo 2023, en el marco del Programa Reactiva Perú con aval del Estado, por S/ 3,4 millones en su componente no corriente.

¹⁴ Al 31 de diciembre de 2020, los accionistas de la Compañía decidieron la absorción de las pérdidas acumuladas contra el capital social suscrito y pagado, así como la capitalización de los aportes pendientes al cierre del año. Luego de la absorción de las pérdidas acumuladas, el nuevo capital social de la Compañía ascendería a S/ 22 315 miles, lo que permite a la empresa mantener la condición de sociedad regular. Es oportuno indicar que, conforme a lo indicado en el Dictamen de los Auditores, el Directorio de la Compañía tiene la expectativa razonable de que cuenta con suficientes recursos para continuar sus operaciones en el futuro previsible.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.



variación en términos absolutos del pasivo corriente. De la misma manera, en el caso del ratio de la prueba ácida¹⁶, el valor de la empresa ha pasado de 0,68 en el 2019 a 0,59 en el 2020, ello considerando que el activo corriente está conformado sólo por Efectivo y equivalente de efectivo y por Cuentas por cobrar.

Cuadro 20 Ratios de Liquidez, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Liquidez general	0,61	0,69
Prueba Ácida	0,59	0,68
Liquidez absoluta	0,13	0,26

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. Entre tanto, con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁷ (también llamado ratio de prueba defensiva), se observa un comportamiento similar al de los ratios anteriores, registrándose una reducción al pasar de 0,26 a 0,13, evidenciando que la cuenta de Efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente de la empresa (solo el 13%).

Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

113. Con relación a los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020, estos reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de endeudamiento de AAP, correspondientes a los años 2019 y 2020.

Cuadro 21 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	405,5%	154,3%
Endeudamiento del Activo	80,2%	60,7%
Calidad de la Deuda	42,2%	47,0%
Índice de Solvencia	1,25	1,65

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

114. Sobre el particular, respecto al ratio Deuda/Patrimonio¹⁸, en el ejercicio 2020 se observa que, por cada S/ 405,5 de deuda, le corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa. Entre tanto, en el caso del ratio endeudamiento del activo¹⁹, en el ejercicio 2020 se tiene que, de todo el activo total de AAP, un 80,2% está cubierto a través de deuda con terceros (pasivo total), siendo que, de acuerdo con el ratio de calidad de la deuda²⁰, el 42,7% del total de dicha deuda corresponde al pasivo de corto plazo.
115. Finalmente, en cuanto al índice de solvencia²¹ para el ejercicio 2020, se tiene que, por cada sol de pasivo total, le corresponde S/ 1,25 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que, del 2019 al 2020, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



Análisis de los ratios de rentabilidad

116. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de rentabilidad de AAP, correspondientes a los años 2019 y 2020.

Cuadro 22 Ratios de Rentabilidad, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Margen Bruto	15,1%	23,0%
Margen Operativo	-23,6%	0,4%
Margen EBITDA	-7,1%	8,1%
Margen Neto	-109,6%	-44,7%
ROE	-143,5%	-49,9%
ROA	-28,4%	-19,6%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Al respecto, al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²² de la empresa se contrajo al pasar de 23,0% a 15,1% entre los años 2019 y 2020. Asimismo, respecto al margen operativo²³ y el Margen EBITDA²⁴, estos también sufrieron una reducción, pasando de 0,4% y 8,1%, respectivamente, en el 2019 a -23,6% y -7,1%, respectivamente, en el 2020, lo cual indicaría que la empresa obtuvo pérdidas operativas en 2020 frente a resultados positivos del año anterior. De otro lado, el margen neto²⁵ se contrajo de -44,7% en el 2019 a -109,6% en el 2020, lo cual indicaría que, por cada S/ 100 de ingresos, se obtuvieron pérdidas netas de S/ 109,6, como correlato principalmente de la disminución considerable de los ingresos por no operar durante aproximadamente 7 meses a consecuencia de la pandemia de la COVID-19.
118. Entre tanto, respecto al ROE²⁶, el cual permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, se aprecia una disminución en el ejercicio 2020 respecto al 2019, significando que, por cada S/ 100 de patrimonio, se obtienen S/ 143,5 de pérdida neta. Sobre el particular, dicha disminución se debe al efecto conjunto producido tanto por el incremento de las pérdidas netas de la gestión del ejercicio y como por la disminución del patrimonio de la empresa. Adicionalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁷, la cual ascendió a -28,4% (-19,6% en el 2019) debido a que la empresa obtuvo mayores pérdidas en el 2020, a la vez que sufrió la disminución en los activos de la empresa.

VIII. CONCLUSIONES

119. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Contractualmente, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, así como de prestar los Servicios Aeroportuarios a los usuarios, entre los que se encuentran las líneas aéreas (de vuelos comerciales y de carga). Al respecto, durante el año 2020, las principales aerolíneas que operaron en el Segundo Grupo de Aeropuertos fueron LATAM Airlines (69,9%), Sky Airline (17,4%) y Viva Air (11,5%).

²² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

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

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



- (ii) Como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. Así, en el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, durante el año 2020 el tráfico de aeronaves se contrajo hasta las 12,8 mil operaciones, cifra 57,9% inferior a lo registrado durante el año 2019, en tanto que, en el caso del tráfico de pasajeros, la contracción fue de 66,6% respecto de lo observado en el año 2019, pasando de 3,57 a 1,19 millones de pasajeros.
- (iii) Si bien durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales aéreos del país no presentaron restricciones para el transporte de carga, las medidas impuestas sobre los diversos sectores de la actividad económica influyeron en la demanda de transporte aéreo de carga, lo cual se ve reflejado en la reducción de los volúmenes atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 5,16 mil toneladas en 2019 a 2,07 mil toneladas en 2020, es decir, una reducción del 59,9%.
- (iv) Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 2,0% respecto las tarifas del año 2019, 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 1,8% y el 2,3% respecto de las tarifas publicadas en el año 2019. 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 5,8% respecto de la tarifa fijada en el año 2019.
- (v) Por otro lado, respecto a las inversiones, al mes de diciembre de 2020, 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), no habiéndose efectuado reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán durante el año 2020.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 265 mil, cifra menor en 57,3% con relación al aporte efectuado durante el año 2019, como producto de los menores ingresos facturados por la disminución de las operaciones y tráfico de pasajeros a raíz de las medidas aplicadas en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, se resolvieron un total de 37 reclamos presentados, de los cuales el 51,4% estuvieron asociados con la información proporcionada a los usuarios y el 24,3% a la calidad y oportuna prestación del servicio. No obstante, de acuerdo con las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje).
- (viii) Respecto a los resultados financieros de AAP, los ingresos totales percibidos por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se redujeron en 50,2% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 58,6 millones a S/ 29,2 millones, mientras que los costos totales también se redujeron en menor magnitud, pasando de S/ 45,1 millones en 2019 a S/ 24,8 millones en 2020. Con ello, la utilidad bruta de la empresa ascendió a S/ 4,4 millones, lo que significó una reducción de 67,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior.
- (ix) Asimismo, al cierre del año 2020, la empresa disminuyó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2019. Los activos de AAP (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una reducción de 15%, al registrar S/ 133,4 millones en 2019 y S/ 112,8 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha aumentado su dependencia frente a lo observado en el ejercicio 2019, además de



observarse que la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.

- (x) Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos se redujeron y, por consiguiente, se incrementó la pérdida neta del ejercicio, ascendiendo a S/ -32,0 millones al cierre del 2020, siendo este un aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa y que ha determinado el incremento de pérdidas de generación de valor con relación al capital y los activos de la empresa de un ejercicio a otro.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">▪ Arequipa – Arequipa;▪ Ayacucho – Ayacucho;▪ Juliaca - Puno;▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios;▪ Tacna – Tacna;▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).	Cláusula 5.7.1. (p. 35) Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<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>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público-Privada Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	Prórroga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	Cláusula 4.3 (p. 32-33)
7	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO): $MO = PPO_i + VPAMO_i$	TUO Bases Numeral 7.2 (p. 33)
8	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p. 49)
9	Capital social mínimo	US\$ 6 100 000 de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión.	Cláusula 1.22 (p. 07) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ 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	<p>Referidas a:</p> <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.<ul style="list-style-type: none">a) De Conciencia: Controversias Técnicas.b) De Derecho: Controversias No Técnicas.<ul style="list-style-type: none">- 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	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <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 de que del resultado acumulado supere el 10%. <p>En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
21	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ 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 Dishonestidad 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	<p>Pago por obras obligatorias en dólares que el concedente realiza a favor del concesionario durante el periodo inicial cancelado a través del fideicomiso. Dicho monto asciende a US\$ 47 785 000,00.</p>	Cláusula 1.90. (p. 16) Cláusula 9.5.1. (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAO	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ 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 II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011- 2020

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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	1 192 640
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	1 184 704
Internacionales	Pasajeros	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262	7 936
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	2 069,20
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	2 069,20
Internacional	Toneladas	-	-	0,13	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	12 813
Nacionales	Operaciones	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140	12 670
Internacionales	Operaciones	309	370	312	432	245	119	104	196	316	143

b.Ingresos^{2/}											
Ingresos	UNIDAD	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Servicios regulados	Miles de USD	4 112	5 128	6 163	7 721	8 995	10 089	10 527	11 868	12 178	4 448
Servicios no regulados	Miles de USD	1 409	2 107	2 179	2 058	2 486	3 421	4 031	4 466	5 309	2 029
Total	Miles de USD	5 520	7 235	8 342	9 780	11 480	13 510	14 558	16 335	17 487	6 478

Tráfico de pasajeros	Aeropuerto	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Arequipa	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569	1 631 392	1 693 575	1 948 010	1 985 157	625 576
	Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	276 233	101 163
	Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176	466 666	188 745
	Puerto Maldonado	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025	336 730	106 787
	Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564	485 000	162 433
	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	1 184 704
	Arequipa	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322	17 624	7 773
	Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Juliaca	11	51	57	34	101	-	4	29	561	141
	Puerto Maldonado	12	18	2	22	16	8	-	69	60	17
	Tacna	10	217	10	10	27	9	7	118	17	5
Internacional	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262	7 936	

Movimiento de aeronaves	Aeropuerto	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 479	13 915	15 751	15 311	5 685
	Ayacucho	2 935	3 333	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071
	Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 269	4 015	4 381	4 008	1 975
	Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 417	3 648	3 455	3 050	1 176
	Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 661	3 954	4 243	4 267	1 763
	Nacional	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140	12 670
	Arequipa	249	292	264	361	181	37	47	87	205	95
	Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	6	18	7
	Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	1	17	16	16
	Tacna	48	63	39	42	49	79	54	86	77	25
Internacional	309	370	312	432	245	119	104	196	316	143	

Tráfico de carga	Aeropuerto	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	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	967,71
	Ayacucho	268,60	257,58	192,69	101,54	50,43	18,20	30,13	101,23	186,65	71,45
	Juliaca	1 066,83	1 088,31	1 108,91	986,79	948,06	940,28	898,57	961,52	888,98	314,37
	Puerto Maldonado	1 076,54	1 069,44	991,95	975,30	860,70	849,82	796,60	721,24	695,28	257,06
	Tacna	914,26	944,02	1 083,05	1 009,37	934,00	819,43	850,48	849,99	960,08	458,62
	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	2 069,20
	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	0,00	0,06	

Nota:

^{1/} AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante