



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de
Provincia
2022

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 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

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.....	8
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS	10
II.1. Servicios Aeroportuarios	10
II.2. Servicios No Aeroportuarios.....	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	11
III.1. Servicios aeroportuarios.....	12
III.1.1. Principales usuarios	12
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga.....	12
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	19
IV.1. Tarifas.....	20
IV.2. Cargos de Acceso	22
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1. Inversiones	22
V.2. Pagos de Aporte por Regulación	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	24
VI.1. Calidad a los Usuarios.....	24
VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs	24
VI.1.2. Satisfacción de los usuarios	27
VI.2. Reclamos.....	29
VI.3. Sanciones	31
VI.4. Penalidades.....	32
VII. INDICADORES COMERCIALES	32
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	33
VIII.1. Estado de Resultados Integrales	33
VIII.2. Estado de Situación Financiera.....	36
VIII.3. Indicadores financieros.....	38
IX. CONCLUSIONES	40
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	42
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.	47



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2022.....	6
Cuadro 2: Aeropuertos concesionados a AAP, al año 2022.....	10
Cuadro 3: Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación	11
Cuadro 4: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2022 (Porcentaje de participación de pasajeros transportados)	12
Cuadro 5: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2022	15
Cuadro 6: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2022.....	17
Cuadro 7: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2022	19
Cuadro 8: Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto.....	19
Cuadro 9: Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros	20
Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2022.....	21
Cuadro 11: Tarifas vigentes en el Segundo grupo, año 2022.....	21
Cuadro 12 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2022	25
Cuadro 13 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2022	28
Cuadro 14 Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2022	29
Cuadro 15 Reclamos resueltos, año 2022	30
Cuadro 16: Sanciones impuestas a AAP en el 2022	32
Cuadro 17: Ingresos por servicios, periodo 2021-2022	34
Cuadro 18: Costos de prestación de servicios 2021-2022	35
Cuadro 19: Gastos de administración 2021-2022	35
Cuadro 20: Gastos de ventas 2021-2022.....	35
Cuadro 21: Resultados Integrales 2021-2022	36
Cuadro 22: Estado de Situación Financiera 2021-2022	37
Cuadro 23: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022.....	37
Cuadro 24: Ratios de liquidez, 2021-2022.....	38
Cuadro 25: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2021-2022.....	39
Cuadro 26: Ratios de rentabilidad, 2022-2021	39

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2022	13
Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2022	16
Gráfico 3: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2022	17
Gráfico 4: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2022	22
Gráfico 5: Aporte por regulación, periodo 2011-2022	23
Gráfico 6: Tipificación de los reclamos, año 2022	30
Gráfico 7: Evolución de los ingresos totales, 2011-2022	33



RESUMEN EJECUTIVO

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

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

En el año 2022, AAP registró una recuperación en el número de operaciones, pasajeros y carga, luego de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19¹; no obstante, los niveles alcanzados aún se ubican por debajo de lo registrado en 2019 (año previo a la pandemia). Así, el tráfico de aeronaves ascendió a 25 979 de operaciones, cifra 39,5% mayor que lo registrado durante el año 2021 y 14,7% menor que en 2019. Asimismo, se registró un tráfico de casi 3,3 millones de pasajeros, significando un incremento de 64,6% con relación a 2021 y una contracción de 8,4% respecto de lo observado en el año 2019.

En el caso de la carga, se registró una reducción de los volúmenes atendidos por el Segundo Grupo de Aeropuertos, que pasaron de 5,16 miles de toneladas en 2019 a 2,07 miles de toneladas en 2020 y 3 990 toneladas en 2022.

Con respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 4,59% respecto de las tarifas del año 2021, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despegue, estacionamiento, carga y tarifas fuera de hora, donde el crecimiento fue de 6,2321% con relación a las tarifas vigentes en el 2021; mientras que, las tarifas de puentes de embarque tuvieron un crecimiento de 6,7334%.

En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2022, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 69,6 millones, lo cual representa un avance de 34,9% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 199,6 millones), habiéndose efectuado el reconocimiento de USD 3,6 millones en inversiones durante el año 2022.

Por su parte, con respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 718 712, monto mayor en 84,5% con relación al aporte efectuado durante el año 2021, producto de los mayores ingresos facturados por la recuperación parcial de las operaciones y tráfico de pasajeros luego de las medidas aplicadas en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19. Cabe precisar que, si bien la recuperación del tráfico ha sido parcial, la recuperación de los ingresos ha sido total, ya que los ingresos del año 2022 (S/ 64,2 millones) han sido 9,6% mayores a los registrados pre pandemia (S/ 58,6 millones).

En lo que respecta al desempeño operativo, durante el año 2022, se resolvieron un total de 122 reclamos presentados por los usuarios de los aeropuertos, de los cuales el 63,1% fue declarado como

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



infundado (77 reclamos), el 35,2% fue declarado como improcedente (43 reclamos) y el 1,6% fueron concluidos por sustracción de la materia (2). De otro lado, en cuanto a las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción con respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje).

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 62,9% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 39,4 millones a S/ 64,2 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, pero en mayor proporción, estos ascendieron a S/ 51,8 millones en el 2022, lo que representa un incremento de S/ 20,5 millones con relación a lo registrado en el 2021.

En cuanto a los activos totales, estos se incrementaron en 25,9% al pasar de S/ 129,3 millones en el 2021 a S/ 162,7 millones en el año 2022; este incremento es explicado principalmente por el rubro *Efectivo y equivalente de efectivo*. Además, se observa que el patrimonio de la empresa se incrementó en 452,0%, lo cual aumentó su participación con relación al activo total, al pasar de 5,9% en el 2021 a 25,8%; lo cual es explicado por un aumento de capital.

De otro lado, en cuanto a la posición de la empresa frente a sus acreedores, los ratios de liquidez muestran que, si bien la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad, en el año 2022 la situación de la empresa ha mejorado con relación a lo registrado en el año 2021. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos continuaron disminuyendo. Finalmente, los indicadores de rentabilidad del Concesionario muestran que, los márgenes operativos han mejorado, pero continúan sin poder cubrir la totalidad de los gastos que demanda la concesión; y, por consiguiente, se obtuvo una pérdida final del ejercicio de S/ -5,3 millones (S/ -14,7 millones en el 2021).



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Aeropuertos Andinos del Perú S.A. es una sociedad anónima, constituida en Perú el 22 de noviembre de 2010. Al 31 de diciembre de 2011, la Compañía se encontró compuesta por Andino Investment Holding S.A.A., entidad domiciliada en Perú, y por Corporación América Airports S.A. (antes ACI Airports International S.A.R.L), entidad domiciliada en Luxemburgo, ambas con una participación de 50% cada una.
2. Cabe señalar que, el 16 de diciembre del año 2021, Andino Investment Holding en conjunto con sus empresas relacionadas Almacenes Financieros S.A., Andino Capital Sociedad Gestora de Fondo de Inversión S.A. y Multilog S.A. adquirieron el 50% de las acciones que mantenía Corporación América Airports S.A.
3. Así, al 31 de diciembre de 2022, la composición del accionariado es la siguiente:
 - Andino Investment Holding S.A. (57,5%)
 - Andino Capital Sociedad Gestora de Fondos de Inversión S.A. (32,5%)
 - Almacenes Financieros S.A. (5%)
 - Multilog S.A. (5%)

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El 5 de enero de 2011, el MTC y AAP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú. Los principales aspectos contemplados en dicho Contrato de Concesión están referidos a la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio.
3. El período de vigencia de la Concesión es de 25 años contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión. El Concesionario tiene el derecho de solicitar la ampliación del plazo de la concesión por medio de una o más prórrogas. El MTC podrá prorrogar el plazo de la concesión previa opinión favorable del Ositrán, siendo que el plazo máximo de la concesión no podrá exceder el plazo máximo contemplado por las leyes aplicables (60 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión).
4. Asimismo, al 31 de diciembre de 2022, 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 2022

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Compromisos de inversión

5. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total de USD 199,6 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: el inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión, y el remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión. Al respecto, durante el Periodo Inicial debían ejecutarse las obras de rápido impacto² y equipamiento mínimo, obras de seguridad³ y actividades de mantenimiento periódico, las cuales se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. En tanto que, durante el Periodo Remanente, corresponde la ejecución de las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
6. Cabe mencionar que, el Contrato de Concesión establece las especificaciones técnicas que deben cumplirse para el desarrollo de las obras del periodo remanente. El contrato de AAP también precisa que, si las obras constituyen proyectos de inversión pública, deberá obtenerse la viabilidad correspondiente conforme al Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe).

Modalidad del financiamiento

7. La Concesión del Segundo Grupo es un proyecto de Asociación Público-Privada, bajo modalidad de cofinanciamiento por parte del Estado Peruano. A través de este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Obras (PAO), Pago por Obras Obligatorias (PPO) y el Mantenimiento Correctivo.
8. El PAO retribuye las inversiones que realiza el concesionario en el periodo remanente; mientras que el PPO retribuye las Obras Obligatorias efectuadas en el período inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el período inicial se concluyen con posterioridad, o se realizan fuera del periodo inicial, por causas ajenas a AAP. De otro lado, el PAMO retribuye el mantenimiento y operación de los aeropuertos del Segundo Grupo (con excepción del mantenimiento correctivo). Asimismo, el pago por el Mantenimiento Correctivo remunera las actividades que tienen por objeto de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en los Bienes de la Concesión que atente contra la seguridad operacional de los aeropuertos.
9. Conforme a lo señalado en el Anexo 16 del Contrato de Concesión, la fuente principal de los recursos destinados al cofinanciamiento proviene de parte de la Retribución que recibe el Estado peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estos fondos son depositados en un Fideicomiso, que se celebra entre el MTC y el Fiduciario (Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE), con el fin de garantizar los pagos del cofinanciamiento.
10. De acuerdo con la cláusula 9.4 del Contrato de AAP, para efectos del pago, cada componente del Cofinanciamiento será facturado (por AAP) y cancelado (por el MTC) de manera independiente. Asimismo:
 - Si el PAMO es mayor a los ingresos regulados⁴; entonces, el MTC procederá al pago sólo de la diferencia del PAMO del trimestre menos los Ingresos Regulados (PAMO - IR).
 - Si el PAMO es menor a los ingresos regulados; AAP entregará al MTC el monto equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del trimestre menos el

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

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

⁴ De acuerdo con el numeral 1.69 del Contrato de AAP, los ingresos regulados son definidos como:

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



PAMO, dicha Retribución deberá ser depositada por AAP en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso⁵.

Régimen tarifario

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

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

Donde:

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

12. Asimismo, el Ositrán tendrá la potestad de revisar quinquenalmente las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda.
13. Cabe señalar que las tarifas a cobrar en cada terminal del Segundo Grupo dependerán de la categoría en la que éstos sean clasificados, las cuales se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año.

I.3. Área de Influencia

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

⁵ De acuerdo con el numeral 1.40 del Contrato de AAP, la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso, es la cuenta del Fideicomiso en la que se deposita el importe para el cumplimiento de las obligaciones contractuales de pago del Cofinanciamiento para la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.



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



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

I.4. Principales activos de la Concesión

15. Como se indicó anteriormente, el objeto del Contrato de Concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de aeropuertos ubicados en la región Sur del Perú. No obstante, a la fecha de suscripción del Contrato fueron entregados cinco (5) aeropuertos, quedando pendiente de entrega el Aeropuerto de Andahuaylas, actualmente bajo la administración de Corpac.
16. Al respecto, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que Corpac le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado⁶. 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.

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



Cuadro 2: Aeropuertos concesionados a AAP, al año 2022

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.5. Hechos de importancia

17. De acuerdo con el Plan de Negocios de AAP, presentado el 22 de marzo del 2023, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2022 fueron los siguientes:
- Con el fin de dar continuidad a las operaciones y preservar la seguridad operacional se realizaron mantenimientos correctivos en el aeropuerto de Juliaca.
 - Se implementó el servicio de combustible en el aeropuerto de Arequipa por primera vez.
 - Se desarrollaron tres nuevas rutas regionales desde Arequipa hacia el norte del país.

II. OFERTA DE SERVICIOS

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

II.1. Servicios Aeroportuarios

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



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

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

Nota:

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.2. Servicios No Aeroportuarios

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

III. DEMANDA DE SERVICIOS

25. En esta sección se describe la evolución del tráfico de pasajeros y carga, así como del número de operaciones aéreas, en los aeropuertos del Segundo Grupo durante el año 2022, a partir de la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario⁷.
26. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. Así, en el caso peruano se tiene que, durante el Estado de Emergencia Nacional que se inició a partir de mediados de marzo de 2020, los terminales aéreos del país presentaron restricciones para el normal desarrollo de sus operaciones, lo cual afectó principalmente los niveles de tráfico de pasajeros debido a la suspensión de la movilización de personas y el establecimiento de

⁷ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



cuarentenas totales y focalizadas, situación que se ha ido aligerando en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera⁸.

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

III.1. Servicios aeroportuarios

III.1.1. Principales usuarios

28. Como parte de lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, así como de prestar los Servicios Aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las naves (de vuelos comerciales, entre otros) y los operadores aeroportuarios.
29. Al respecto, de acuerdo con el Contrato, corresponde al Concesionario brindar a sus usuarios las facilidades y servicios con altos estándares de calidad para que estos puedan desarrollar sus operaciones de manera adecuada. En el siguiente cuadro se presentan a las principales aerolíneas que han operado durante el año 2022 en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo.

Cuadro 4: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2022 (Porcentaje de participación de pasajeros transportados)

Aerolínea	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna	Total
Latam	62,9%	43,7%	65,6%	86,7%	87,2%	65,6%
Sky Airlines	23,4%	16,5%	26,1%	1,7%	0,0%	17,9%
Jetsmart	8,8%	0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	4,7%
Otros	4,9%	39,7%	5,2%	11,6%	12,8%	11,8%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**En el caso de Ayacucho, dentro de la categoría Otros se encuentra Servicio Aéreos de los Andes, con una participación del 13,7%*

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

30. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando históricamente una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el año 2022, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 7,6% del total de operaciones nacionales, el 13,3% del tráfico nacional de pasajeros y 8,0% del volumen de carga nacional. Por su parte, en el ámbito del tráfico internacional, dichos aeropuertos presentan una escasa participación, registrando un 0,5% del total de operaciones internacionales registradas en el país durante el 2022.

a) Tráfico de aeronaves

31. 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, pese a que cuatro (4) aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, de

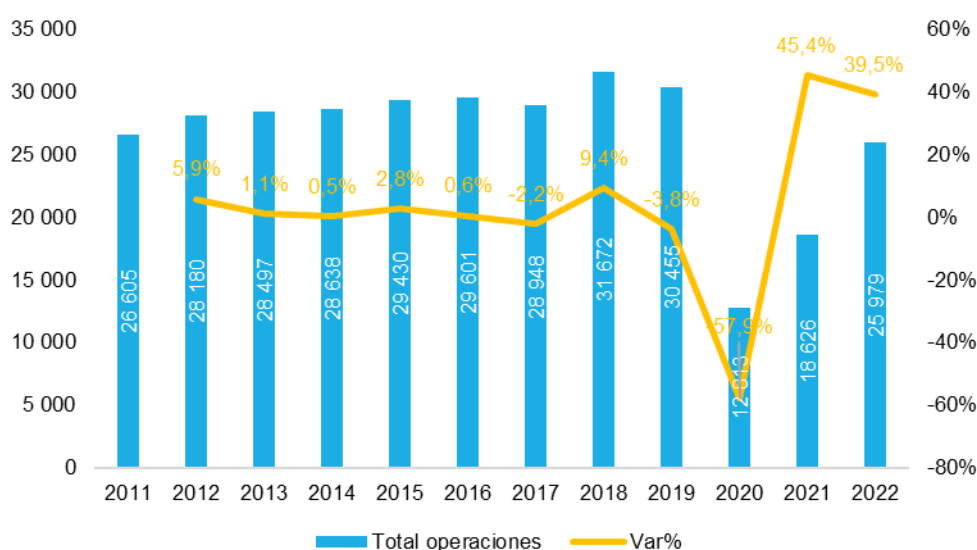
⁸ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas fue prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo del año 2020.



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.

32. En cuanto a la evolución del número de operaciones, a lo largo del periodo 2011 – 2019 se observa un crecimiento moderado en el tráfico de aeronaves, pasando de 26,6 miles en 2011 a 30,5 miles de operaciones en 2019, lo cual se traduce en un crecimiento acumulado de 14,5%. Sin embargo, como consecuencia de las medidas aplicadas durante el año 2020 en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19, el tráfico de aeronaves en la red de aeropuertos del Segundo Grupo se contrajo hasta 12,8 miles de operaciones, cifra 57,9% inferior a lo registrado durante el año 2019; y, en el 2021 se observó una recuperación parcial de 18,6 miles de operaciones, significando un incremento de 45,4% con respecto al 2020. Al cierre del 2022, el número de operaciones alcanzó las 25 979 operaciones, mostrando un incremento de 39,5% con relación al año 2021, lo que equivale al 85,3% de las operaciones que se registraron en el año 2019.

**Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2022
(En número de operaciones)**



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

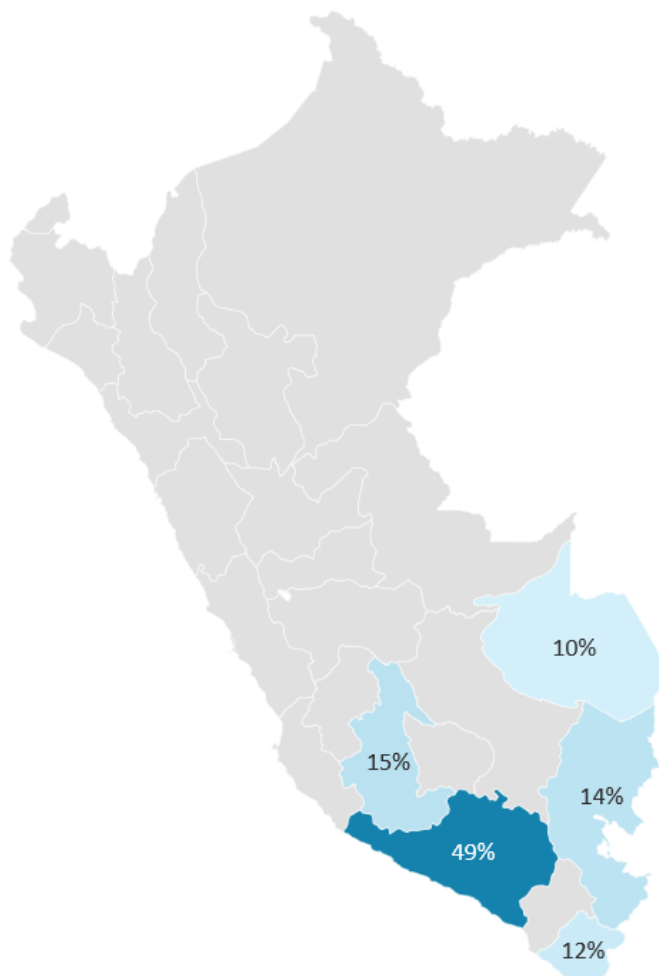
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. En cuanto a la participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de aeronaves, en la siguiente ilustración se observa que en año 2022 el aeropuerto de Arequipa tuvo una participación de 49,1%, seguido de los aeropuertos de Ayacucho (14,9%), Juliaca (14,4%), Tacna (11,6%) y Puerto Maldonado (10,0%).



Ilustración 2: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de aeronaves en el año 2022 (En porcentaje)



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

Fuente: Declaración Estadística del Osertrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Osertrán.

34. Al ver la evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, en el Cuadro 5 se observa que el aeropuerto de Arequipa ha concentrado la mayor participación de las operaciones durante toda la concesión, con una participación promedio del 49%.
35. Asimismo, se aprecia una reducción de las operaciones en el 2020 como resultado del COVID-19, sin embargo, durante los años 2021 y 2022 se ha observado una recuperación parcial del tráfico del Segundo Grupo. En particular, se observa que al cierre del 2022 el único aeropuerto que recuperó totalmente el tráfico de aeronaves fue el de Ayacucho, al registrar 3 881 operaciones, valor mayor al registrado en el 2019 (3 504) en 11%.



**Cuadro 5: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2022
(En número de operaciones)**

uertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% 2019/2011	Var% 2022/2019
	13 036	13 600	14 314	14 004	14 256	14 485	13 920	15 760	15 324	5 680	8 028	12 503	18%	-18%
Ayacucho	2 712	3 211	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 925	3 881	29%	11%
	3 830	4 001	3 837	4 101	4 321	4 269	4 015	4 382	4 012	1 980	3 214	3 737	5%	-7%
Puerto Maldonado	2 910	3 449	3 402	3 214	3 238	3 420	3 647	3 463	3 051	1 178	1 912	2 592	5%	-15%
Tacna	3 017	3 192	3 696	3 590	3 491	3 674	3 957	4 256	4 271	1 763	2 409	2 991	42%	-30%
acional	25 505	27 453	28 197	28 215	29 193	29 504	28 851	31 507	30 162	12 672	18 488	25 704	18%	-15%

uertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% 2019/2011	Var% 2022/2019
	245	296	269	366	179	31	42	78	192	100	98	242	-22%	26,0%
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0		2			
	2	5	5	6	8	0	2	5	14	2		6	600%	-57%
Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	0	2	9	15	14	2	2	150%	-87%
Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72	25	36	25	89%	-65%
rnacional	291	367	300	423	237	97	97	165	293	141	138	275	1%	-6%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

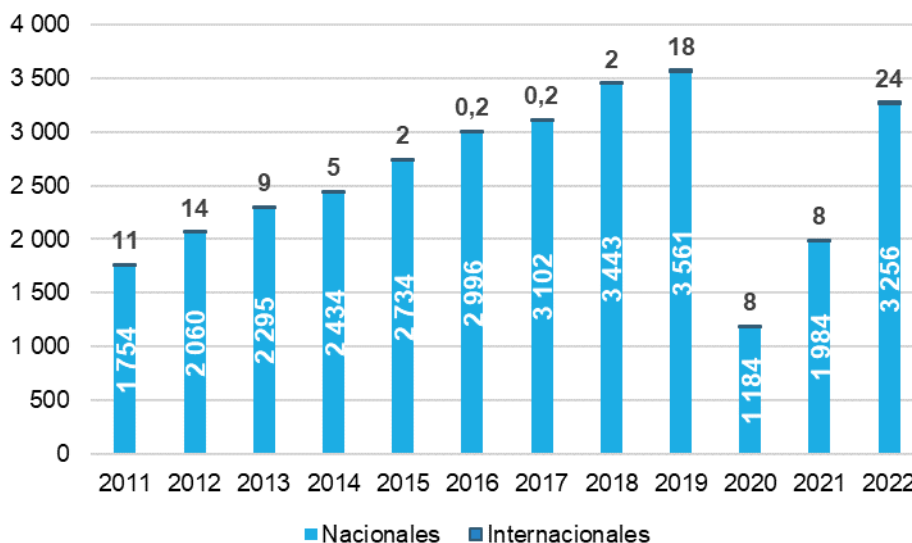
36. Por su parte, en el caso de las operaciones internacionales, la evolución ha sido más bien errática durante el periodo analizado, observándose que el aeropuerto de Arequipa ha mantenido su importancia relativa respecto de los demás aeropuertos del Segundo Grupo; no obstante, la reducción del tráfico experimentada entre los años 2019 y 2021 en ese aeropuerto fue de 49,0%. Sin embargo, al cierre del 2022 el tráfico de aeronaves se recuperó totalmente al alcanzar 242 operaciones, valor mayor al registrado en el 2019 en 26,0%.

b) Tráfico de pasajeros

37. 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 99,6% del total, mientras que el número de pasajeros en vuelos internacionales presentó una participación de apenas el 0,4% del tráfico total de la concesión.
38. Por otro lado, en cuanto a su evolución histórica, durante el periodo 2011 – 2019, el tráfico total de pasajeros movilizados en el Segundo Grupo experimentó una tendencia creciente, con un crecimiento acumulado de 103,1% en vuelos nacionales. Sin embargo, la situación cambió a partir del año 2020 como resultado de las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, pues el tráfico de pasajeros nacionales sufrió una contracción del 66,7% en el año 2020; sin embargo, en los años 2021 y 2022 se ha registrado una recuperación parcial, alcanzando al cierre del 2022 los 3,3 millones de pasajeros, los cuales representan una reducción del 8,5% del tráfico de pasajeros nacionales registrado en el año 2019.
39. Si bien se ha indicado que el tráfico de pasajeros internacionales es minoritario en esta concesión, cabe precisar que este ha mostrado un crecimiento en los últimos años, sobre todo por el desarrollo de la ruta internacional Arequipa-Santiago de Chile. Así, al cierre del 2022 se registró un movimiento de 23 509 pasajeros internacionales, cifra mayor en 30,9% a lo registrado prepandemia (en el año 2019).



**Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2022
(En miles de pasajeros)**



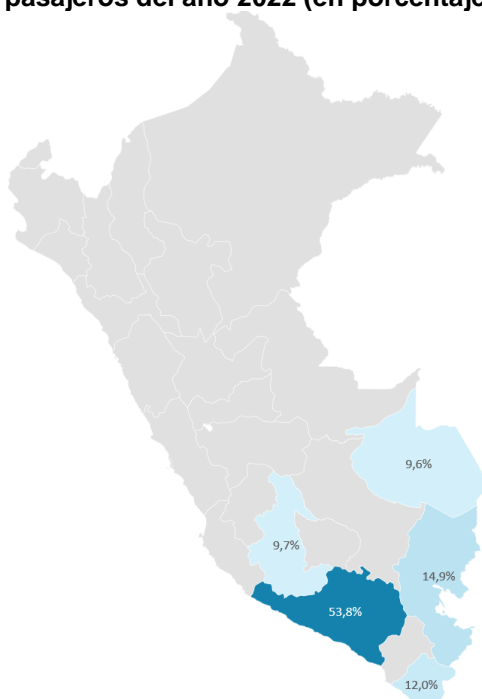
Nota: AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. En cuanto a la participación del tráfico de pasajeros en cada uno de los aeropuertos, en la siguiente ilustración se observa que en el año 2022 el aeropuerto de Arequipa registró el 53,8% del tráfico de pasajeros, seguido de los aeropuertos de Juliaca (14,9%), Tacna (12,0%), Puerto Maldonado (9,6%) y Ayacucho (9,7%).

Ilustración 3: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de pasajeros del año 2022 (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. En el siguiente cuadro se observa que, desde el inicio de la concesión, el aeropuerto de Arequipa ha sido el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros, tanto nacionales como internacionales, en el Segundo Grupo, con una participación promedio de 54,4% en el tráfico de pasajeros nacionales y de 97,9% en el de internacionales. En particular, en el periodo 2011-2019, el crecimiento



acumulado del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa fue de 97,4% y 53,9% para el caso de vuelos nacionales e internacionales, respectivamente.

42. Si bien el tráfico se contrajo en el 2020 como resultado del COVID-19, al cierre del 2022 en el aeropuerto de Arequipa se observa una recuperación parcial de los pasajeros nacionales y una recuperación total del tráfico de pasajeros internacionales, en este último caso, el tráfico de pasajeros fue 34,4% mayor a lo registrado en el 2019.

**Cuadro 6: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2022
(En número de pasajeros)**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% 2019/2011	Var% 2019/2022
Arequipa	1 005 647	1 133 449	1 269 192	1 354 005	1 486 581	1 631 424	1 693 598	1 947 859	1 985 310	625 166	946 456	1 742 504	97%	-12%
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	286 760	101 163	185 199	317 356	443%	11%
Juliac	253 693	326 051	352 686	375 047	440 403	468 414	444 420	483 177	466 784	188 756	385 690	490 031	84%	5%
Puerto Maldonado	192 926	244 386	275 647	271 221	276 382	293 135	300 010	333 082	336 762	106 789	195 977	314 388	75%	-7%
Tacna	248 515	285 407	320 399	345 764	385 779	404 085	422 133	440 625	485 005	162 433	270 826	391 943	95%	-19%
Total nacional	1 753 543	2 059 573	2 294 545	2 434 446	2 734 158	2 995 867	3 102 134	3 443 373	3 560 621	1 184 307	1 984 148	3 256 222	103%	-9%

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% 2019/2011	Var% 2019/2022
Arequipa	11 352	13 636	8 686	5 436	2 303	188	210	1 473	17 471	8 183	8 163	23 485	54%	34%
Ayacucho											0			
Juliac	12	41	57	3	87		4	28	443	130	0	2	3592%	-100%
Puerto Maldonad	12	11	2	20	13			12	28	15	14		133%	-100%
Tacna	10	139	6	12	16	0	9	57	12	5	19	22	20%	83%
Total internacio	11 386	13 827	8 751	5 471	2 419	188	223	1 570	17 954	8 333	8 196	23 509	58%	31%

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

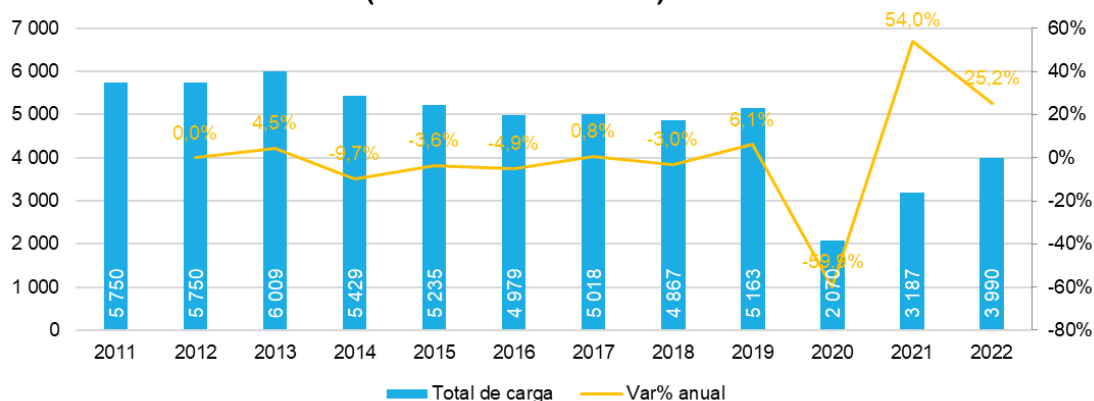
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Tráfico de carga

43. En cuanto a las características del tráfico de carga movilizada a través de los aeropuertos del Segundo Grupo, esta se ha compuesto principalmente de carga nacional, no habiéndose registrado movimientos significativos de carga internacional desde el inicio de la Concesión. Cabe precisar que, en el año 2022, el volumen de carga nacional transportada por AAP representó el 8,0% del volumen de carga nacional movilizada a través de la Red Aeroportuaria Nacional.
44. Asimismo, debe indicarse que, como resultado de las medidas impuestas para prevenir la propagación del COVID-19, se ha registrado una reducción en los volúmenes de carga atendidos en los aeropuertos del Segundo Grupo, al pasar de 5 163 toneladas en 2019 a 2 070 de toneladas en 2020 y 3 187 de toneladas en 2021, es decir, reducciones del 59,9% y 38,3%, respectivamente, con relación al volumen movilizado en 2019. Al cierre del año 2022, la carga movilizada alcanzó las 3 990 toneladas, valor mayor al registrado en el 2021 en 25,2%, pero aún menor en 22,7% a lo registrado en el 2019.

**Gráfico 3: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2022
(En toneladas métricas)**



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

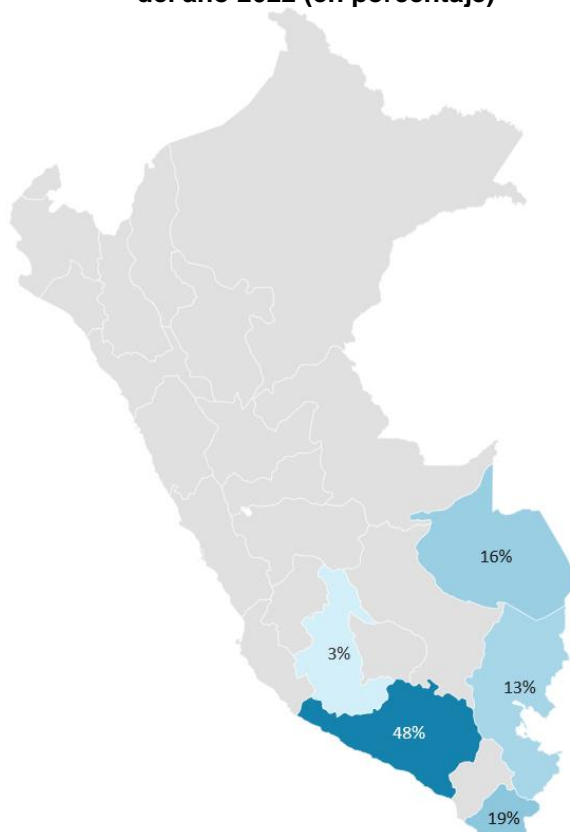
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



45. En cuanto a la participación de los aeropuertos en la carga movilizada en el Segundo Grupo de aeropuertos, en la siguiente ilustración se aprecia que el aeropuerto de Arequipa tiene la mayor participación (48,4%) en el 2022, seguido de los aeropuertos de Tacna (19,3%), Puerto Maldonado (16,2%) y Juliaca (13,3%).

Ilustración 4: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de carga del año 2022 (en porcentaje)



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

46. Por otro lado, con respecto al tráfico de carga nacional por aeropuerto, en el siguiente cuadro se observa que desde el inicio de la concesión el aeropuerto de Arequipa ha tenido la mayor participación, cercana al 50%. Mientras que, el segundo lugar ha sido ocupado por el aeropuerto de Juliaca hasta el año 2018; luego este lugar ha sido ocupado por el aeropuerto de Tacna, el cual pasó de tener una participación del 15,9% en el año 2011 a 19,3% en el año 2022. En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Ayacucho, que ha tenido la menor participación en el tráfico de carga nacional, cuya participación ha sido fluctuante al pasar de 4,7% en el 2011 a 0,4% en el 2016, a 3,6% en el 2019; alcanzando un 2,7% al cierre del 2022.



**Cuadro 7: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2022
(En toneladas métricas)**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% 2019/2011	Var% 2022/2019
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968	1 374	1 932	0%	-21%
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71	72	110	-31%	-41%
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314	554	529	-17%	-41%
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695	257	551	647	-35%	-7%
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960	459	636	772	5%	-20%
Total nacional	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 070	3 187	3 990	-10%	-23%
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% 2019/2011	Var% 2022/2019
Arequipa				0,12										
Ayacucho														
Juliaca			0,13											
Puerto Maldonado														
Tacna														
Total internacional			0,13	0,12										

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.

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

c) Servicios no aeroportuarios

48. Como se señaló anteriormente, AAP ofrece en sus instalaciones una serie de servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria, tales como: playa de estacionamiento de vehículos, locales comerciales (retail), publicidad, entre otros.
49. Así, en la siguiente tabla se presenta la lista de los principales clientes de AAP del rubro alquiler de locales comerciales, el cual es la fuente más importante de ingresos no regulados de AAP (representó el 6,4% en 2022).

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

Arequipa	Juliaca	Ayacucho
Antojitos de Arequipa	La Ibérica	Montefino
Dulce Tradición	Retablos Arturo Ramos	Warikao
La Ibérica	Patio de las Artesanas	Retablos Ramos
Misti Store	Anntarah	Joyería y Filigrana "El Tumi"
Anntarah	Sol Alpaca	
Britt Shop	Antojitos de Arequipa	Puerto Maldonado
Sol Alpaca	Fabelis Dulce Sensación	Paletas & Souveniers
Incalpa		
Starbucks	Tacna	
	Duty Free	

Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú⁹

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

50. De acuerdo con la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, AAP debe cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por el Ositrán de conformidad con el Reglamento General de Tarifas (RETA). Las tarifas estipuladas en dicho anexo no podían ser modificadas sino hasta el tercer año de la Concesión, momento en el cual los montos a cobrar pasarían a ser las correspondientes al Primer Grupo de Aeropuertos (concesión a cargo de Aeropuertos del Perú S.A), en las respectivas categorías de aeropuertos.

⁹ Tomado de la página web de Aeropuertos Andinos del Perú. <https://www.aap.com.pe/sedes/tcq>. Última revisión el 7 de marzo de 2023.



51. Además, dicha cláusula del Contrato de Concesión dispone que, a partir del quinto año de operaciones, el Concesionario reajustará sus tarifas por el Índice de Precios al Consumidor del Perú (IPC) y el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos (CPI), de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

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

52. 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.
53. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, a partir del año 2015 (quinto año de operaciones) las tarifas a cobrar en los cinco aeropuertos concesionados a AAP se reajustan anualmente por inflación.

IV.1. Tarifas

54. 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.
55. 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.
56. Asimismo, el Anexo 7 del Contrato de Concesión establece que las Tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre clasificado cada aeropuerto, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Así, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos.

Cuadro 9: Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros

Grupo	Pasajeros anuales
Grupo I	Más de 500 000
Grupo II	Más de 250 000 a 500 000
Grupo III	Más de 100 000 a 250 000
Grupo IV	Hasta 100 000

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Con respecto a la medición de pasajeros para la clasificación de los aeropuertos, se consideran dos periodos, uno correspondiente a los meses de agosto a julio, para establecer las tarifas por el servicio de TUUA, y otro correspondiente a los meses de diciembre a noviembre, para establecer las tarifas por los servicios aeroportuarios a la nave y a la carga. En la siguiente tabla se presenta ambas clasificaciones aplicables a las tarifas del 2022.



Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2022

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

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Como puede apreciarse en el cuadro, los niveles de tráfico de pasajeros han ocasionado que los aeropuertos se concentren en los Grupos II y III, en tanto que únicamente el Aeropuerto de Arequipa ha alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros y, por tanto, le resultan aplicables las Tarifas correspondientes al Grupo I.
59. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2022 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.

**Cuadro 11: Tarifas vigentes en el Segundo grupo, año 2022
(en USD, con IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho		
Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)					
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	17,15	17,15		
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	6,20	5,02		
Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Ayacucho	Juliaca y Tacna	Pto, Maldonado
Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #					
- Hasta 10 TM	Por operación	27,951	13,977	20,963	13,977
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	5,188	3,703	4,438	3,703
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	6,289	4,489	5,396	4,489
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	6,289	4,489	5,678	4,489
- Más de 106 TM	Por TM	6,778	4,84	5,819	4,84
Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #					
- Hasta 10 TM	Por operación	13,977	6,988	10,481	6,988
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	3,021	1,505	1,677	1,505
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,774	1,573	1,748	1,573
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,928	1,643	1,816	1,643
- Más de 106 TM	Por TM	4,037	1,677	1,87	1,677
Servicios a la carga					
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,017	0,015	0,017	0,015
Atención en horas extras					
- Con pasajeros	Por hora extra	192,168	122,29	143,254	143,254
- Sin pasajeros	Por hora extra	176,443	113,556	138,012	138,012
Uso de puentes de embarque					
- Primeros 45 minutos	45 min o fracción	16,44			
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	5,475			

Notas:

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

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

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

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV.2. Cargos de Acceso

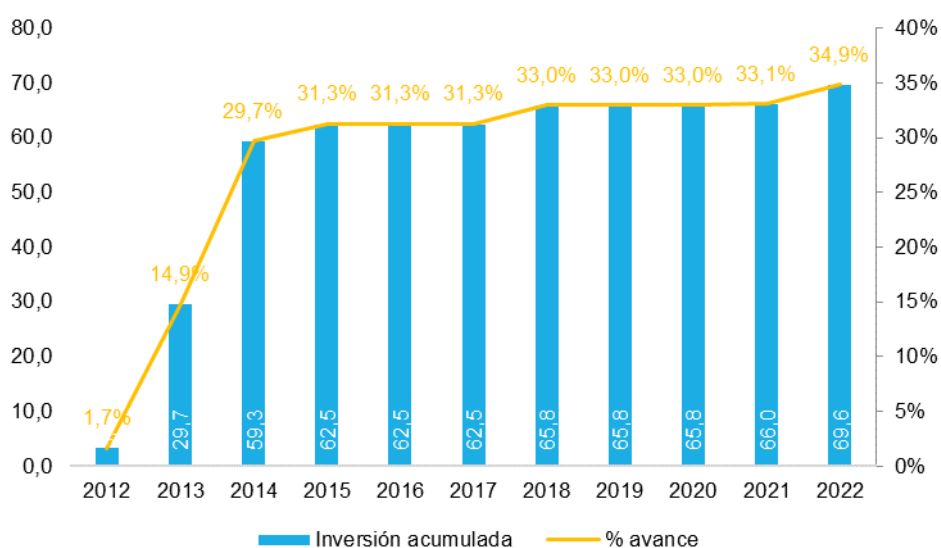
60. El Contrato de Concesión establece que los cargos de acceso que el Concesionario cobrará se encuentran regulados por el REMA. Los servicios que se encuentran regulados bajo el régimen de acceso son los servicios de rampa o manipulación en tierra, almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves,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

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

61. Como se indicó en la sección II, el concesionario tiene la obligación de realizar Obras del Periodo Inicial y del Periodo Remanente, las obras del periodo inicial se denominan obras obligatorias y comprenden las obras de rápido impacto, las obras de seguridad, las obras de ampliación y remodelación de las terminales y el equipamiento del periodo inicial.
62. Es importante precisar que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, las obras del periodo inicial debían concluir el 31 de diciembre del año 2013; sin embargo, estas se han ejecutado hasta el año 2018 debido a que se generaron adicionales de obras que excedían los límites establecidos en el estudio de factibilidad, lo cual retrasó la aprobación de los documentos de pre-inversión necesarios.
63. 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.
64. Al respecto, las inversiones realizadas por AAP son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Así, al mes de diciembre de 2022, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 69,6 millones, lo cual representa un avance de 34,9% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 199,6 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 4: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2022
(En millones de USD, incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

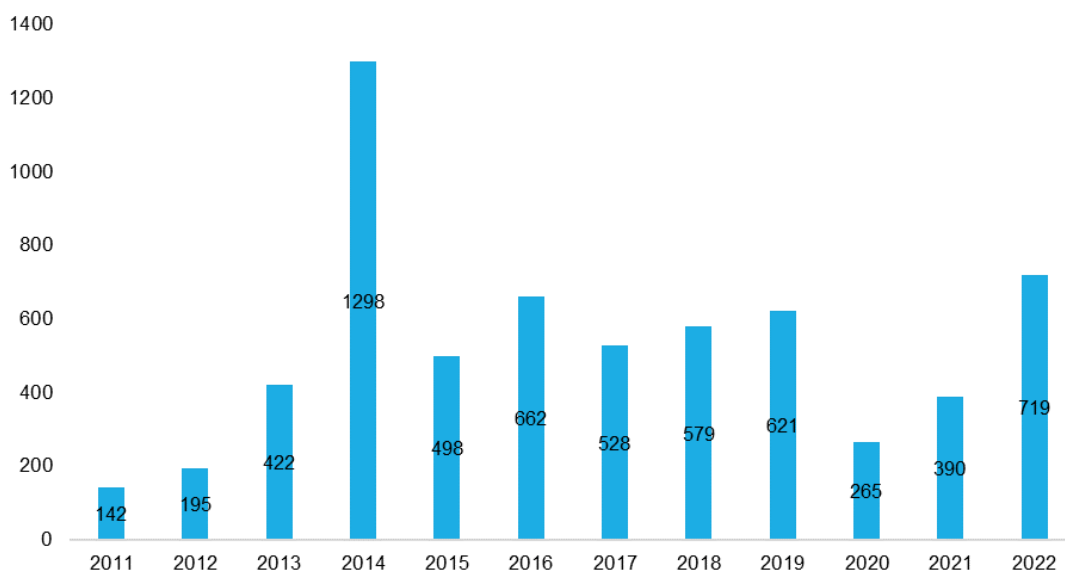


65. Durante el año 2022, las inversiones ascendieron a USD 3,6 millones, las cuales consistieron en
- Adquisición de equipos de pórticos detectores de metales y motocicletas para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
 - Adquisición de camionetas pick up 4x2 doble cabina, para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca y Tacna.
 - Adquisición de vehículos auxiliares SEI (*pick up*) para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
 - Adquisición de uniformes de operaciones.
 - Adquisición de cortadoras de pavimentos
 - Ejecución de las Obras Nuevas "Plan de corrección, mitigación y remediación de pasivos ambientales" de los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho.
66. Es importante indicar que se observa un retraso en la ejecución de las obras del periodo remanente, dado que solamente se han venido realizando adquisiciones de equipos y obras nuevas, pero aún no hay ejecuciones en obras relacionadas con el Plan Maestro de Desarrollo, debido a las demoras en aprobaciones y levantamiento de observaciones de planes, expedientes, entre otros; así como, las demoras en las entregas de terrenos por parte del concedente.

V.2. Pagos de Aporte por Regulación

67. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM¹⁰, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
68. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2022 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 718 712, cifra 84,5% mayor que el aporte efectuado durante el año 2021.

Gráfico 5: Aporte por regulación, periodo 2011-2022
(En miles de soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Calidad a los Usuarios

69. Parte de los compromisos asumidos por el Concesionario en el Contrato de Concesión, es el de mantener, durante la vigencia de la Concesión, determinados Requisitos Técnicos Mínimos (RTMs) y Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.
70. 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.
71. Por otra parte, el Contrato de Concesión también establece que el Concesionario debe realizar periódicamente encuestas para medir la satisfacción de los usuarios (pasajeros, acompañantes y/o aerolíneas) con respecto a la calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias.
72. En tal sentido, a continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTMs, así como los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios de la concesión.

VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

73. 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.
74. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF lleva a cabo¹¹ las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia¹². Los resultados se presentan en el siguiente cuadro:

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

¹² De acuerdo con lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para los aeropuertos con un tráfico mayor o igual a los 350 miles de pasajeros por año o para los aeropuertos que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes se aplicará en Nivel "C" IATA. Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año, pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel "D" IATA.



Cuadro 12 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2022

AEROPUERTO DE AREQUIPA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINAD	CONCLUSIÓN
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	12 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	0,32	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	1.1 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	25 min	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	0 m ² /pax ⁽¹⁾	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	4 Min	NO CUMPLE
CONTROL PASAPORTE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	0.9 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	13 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	0.7 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	2 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE INTERNACIONALES	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ² ⁽¹⁾	2.2 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	0,71	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOMÉSTICAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ² ⁽²⁾	1.8 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	0,72	CUMPLE
CONTROL PASAPORTE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	2.6 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	10 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	33 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	8 min	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	2.2 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	7 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	5 min	CUMPLE
ADUANAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	1.7 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	23 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS SENTADOS	Min. 15%	67%	CUMPLE

AEROPUERTO DE AYACUCHO				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINAD	CONCLUSIÓN
HALL PÚBLICO SALIDAS	HALL DE SALIDAS - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	10.2 m ² /pax	CUMPLE
	HALL DE SALIDAS - PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	88%	CUMPLE
CHECK IN	CHECK IN - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	1.3 m ² /pax	CUMPLE
	CHECK IN - TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	12 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m ² /pax	1.0 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	3 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ² ⁽³⁾	2.1 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 37.5%	66%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m ² /pax	2.9 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	6 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	22.2 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS SENTADOS	Min. 11.25%	50%	CUMPLE

AEROPUERTO DE JULIACA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINAD	CONCLUSIÓN
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	12.9 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min. 15%	53%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	0.5 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	14 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	1.4 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	2 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	0.3 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	3 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ² ⁽³⁾	1.4 m ² /pax	NO CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	55%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	2.2 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	3 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	3 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	31.7 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS SENTADOS	Min. 15%	200%	CUMPLE



AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	17.5 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min. 11.25%	1,17	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	0.5 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	33 min	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2.5 min	5min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m ² /pax	2.0 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	2 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ² (5)	1.4 m ² /pax	NO CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 37.5%	41%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m ² /pax	1.1 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	4 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	13 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	9 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS SENTADOS	Min. 11.25%	180%	CUMPLE

AEROPUERTO DE TACNA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	27.0 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min. 11.25%	60%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min		CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m ² /pax	0.7 m ²	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	1min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ² (4)	2.1 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 37.5%	125%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m ² /pax	1.6 m ²	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	9 min	CUMPLE
ADUANAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	0.7 m ²	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 6.25 min	2 min	CUMPLE
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	NO SE FORMARON CONDICIONES DE SATURACIÓN	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS SENTADOS	Min. 11.25%		CUMPLE

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Como se aprecia en la tabla anterior:

- El aeropuerto de Ayacucho ha sido el único aeropuerto del Segundo Grupo que ha cumplido con el 100% de los niveles de servicios medidos en el 2022.
- En el aeropuerto de Tacna se incumplieron dos niveles de servicio; en el área mínima por pasajero en el control de seguridad se registró 0,7m²/pasajero cuando el mínimo es 0,75m²/pasajero, y en el área mínima por pasajero en aduanas se registró en 0,7m²/pasajero cuando el mínimo es 0,98m²/pasajero.
- En el aeropuerto de Juliaca se incumplieron cuatro de los once niveles de servicio medidos. El primero fue en el área mínima por pasajero en el *check-in*, en el que se registró 0,5m²/pasajero cuando el mínimo es 1,3m²/pasajero. El segundo fue el área mínima por pasajero en el control de seguridad, que registró 0,3m²/pasajero cuando el mínimo es 1,0m²/pasajero. El tercero fue el área mínima por pasajero en la sala de embarque, que registró 1,4m²/pasajero cuando el mínimo es 1,5m²/pasajero. El último nivel de servicio que se incumplió en este aeropuerto fue el tiempo máximo entre la primera y la última maleta, donde se registró 3 minutos y el máximo es 0.
- En cuanto al aeropuerto de Puerto Maldonado, en este se registró el incumplimiento de cinco niveles de los quince medidos, lo cuales estaban relacionados con el *check-in*, el tiempo de espera en el auto *check in* (el tiempo máximo es de 2,5 minutos y se registró



5 minutos), el área mínima por pasajero en la sala de embarque (el mínimo es 1,5 m²/pasajero y se registró 1,4 m²/pasajero) y el área mínima por pasajero en el recojo de equipaje (el mínimo es 1,13 m²/pasajero y se registró 1,0 m²/pasajero).

- En el aeropuerto de Arequipa, el aeropuerto con más tráfico de la concesión, se incumplieron ocho de los 26 niveles medidos. Se incumplieron todos los niveles relacionados con el *check-in*, el auto *check-in* y el control de pasaportes de salida. Asimismo, se incumplió con el área mínima por pasajero en el control de seguridad (que registró 0,7 m²/pasajero cuando el mínimo es 1,0m²/pasajero) y el tiempo máximo entre la primera y la última maleta, donde se registró 7 minutos y el máximo es 0.

76. Finalmente, cabe mencionar que, una vez que se ha determinado la existencia de un incumplimiento contractual por parte de las empresas concesionarias, el Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado, así como para requerir a la empresa concesionaria el cumplimiento efectivo de la obligación debida.

VI.1.2. Satisfacción de los usuarios

77. 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.

78. En ese sentido, durante el año 2022, 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.

79. 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 2022.

a) Percepción de pasajeros

80. 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.

81. Al respecto, las preguntas estuvieron orientadas a la medición de qué tan satisfechos se encuentran los pasajeros, siendo que los resultados muestran el porcentaje de pasajeros que declararon estar satisfechos o muy satisfechos con los servicios brindados en el respectivo terminal.

82. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros con relación a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.



**Cuadro 13 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2022
(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	85,88	90,78	86,53	90,51	95,30
¿Qué tan satisfecho está con la atención en el servicio de cobro TUUA en este aeropuerto?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con el área de check-in de este aeropuerto?	0,97	89,75	89,40	96,92	100,00
¿Qué tan satisfecho está con los servicios prestados en los mostradores de facturación?	0,94	92,96	89,40	93,85	95,52
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la salida?	83,10	n.c.	n.c.	n.c.	93,33
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la	86,36	n.c.	n.c.	n.c.	100,00
¿Qué tan satisfecho está con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?	87,04	93,88	88,74	89,39	94,12
¿Qué tan satisfecho está con el servicio de inspección de seguridad para sala de embarque?	85,82	91,84	87,58	89,39	91,18
¿Qué tan satisfecho está con los asientos y zonas de espera en salas de embarque?	80,80	89,15	86,27	89,39	95,59
¿Qué tan satisfecho está con las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?	85,19	87,11	85,42	84,13	92,65
¿Qué tan confortable ha sido su espera en la sala de tránsitos?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE LA TERMINAL Y EL AVIÓN	89,63	95,82	90,74	93,89	91,85
¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros?	89,63	95,82	90,74	93,89	91,85
TRATAMIENTO DE EQUIPAJES	94,73	95,24	97,99	96,25	98,31
¿Qué tan satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes?	95,81	92,64	97,79	95,52	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido por su equipaje?	93,64	97,84	98,18	96,97	96,61
COMUNICACIONES Y ACCESOS	84,01	91,30	81,41	87,10	93,68
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de movilidad reducida?	77,55	90,93	84,66	88,06	90,41
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?	87,68	90,53	91,87	96,26	97,17
¿Qué tan satisfecho está con los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?	84,19	92,44	75,17	92,42	87,88
¿Qué tan satisfecho está con el resto de la señalética del aeropuerto?	85,66	92,52	80,67	86,36	97,06
¿Qué tan satisfecho está con las señales y avisos actuales del aeropuerto?	74,71	86,76	67,38	77,42	87,69
¿Qué tan satisfecho está con la iluminación y climatización del edificio terminal?	82,85	88,81	82,24	86,36	95,59
¿Qué tan satisfecho está con las zonas de espera de uso público y el hall de llegadas o salidas?	81,85	91,47	82,67	81,82	91,04
¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?	86,74	95,52	77,93	80,95	96,92
¿Qué tan satisfecho está con la sala VIP?	86,15	n.c.	83,33	84,21	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido y el respeto del protocolo?	74,07	n.c.	82,86	88,24	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con la calidad de los accesos al aeropuerto (amplitud e iluminación)?	87,59	91,78	90,07	98,36	100
¿Qué tan satisfecho está con las indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto?	85,06	92,88	79,58	90,00	89,55
¿Qué tan satisfecho está con la playa vehicular del aeropuerto?	84,81	91,61	81,1	89,66	92,06
¿Qué tan satisfecho está con la seguridad de los accesos al aeropuerto?	85,99	92,81	83,45	86,44	97,06
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?	81,93	88,81	78,2	80,00	95,38

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Como se aprecia, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al "Tratamiento de equipajes"; sobre todo en el aeropuerto de Juliaca (97,99) y Tacna (98,31); mientras que, en lo referido a "Comunicaciones y accesos", los pasajeros mostraron un menor nivel de satisfacción, principalmente en el aeropuerto de Juliaca (81,41).

84. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Arequipa (el cual es el más importante de la concesión, al explicar el 53,8% del tráfico total de pasajeros de la concesión en 2022); mientras que el aeropuerto de Tacna fue el que registró mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

b) Percepción de aerolíneas

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

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

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



**Cuadro 14 Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2022
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)**

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
SEGURIDAD Y OPERACIONES	90,48	100,00	93,33	77,78	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje?	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje?	85,71	100,00	100,00	100,00	100,00
¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?	85,71	100,00	80,00	33,33	100,00
GESTIÓN DE SERVICIOS EN PLATAFORMA	78,63	87,08	88,75	80,74	93,85
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?	71,43	100,00	100,00	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la organización y asignación de puestos en plataforma?	57,14	80,00	100,00	33,33	100,00
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora típica?	97,06	86,67	75,00	81,48	84,62
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora punta?	81,82	68,75	68,75	88,89	84,62
¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?	85,71	100,00	100,00	100,00	100,00
SERVICIOS EN ÁREA TERMINAL	92,59	80,16	68,06	89,78	73,33
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica?	100,00	69,23	75,00	96,00	90,91
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?	100,00	61,54	83,33	92,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mangas y vehículos de transporte a la aeronave?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
¿Qué le parece la disponibilidad de oficinas que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	88,89	90,91	83,33	88,00	54,55
¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	92,59	72,73	60,00	88,46	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas?	88,89	84,62	58,33	88,46	54,55
¿Qué tan satisfecho está con la amplitud, acondicionamiento y equipos en los almacenes?	92,59	83,33	63,64	88,00	66,67
INSTALACIONES DE CARGA Y OTROS	92,59	90,61	59,09	90,27	90,74
¿Qué tan satisfecho está con los almacenes de carga aérea disponibles?	85,19	100,00	50,00	79,17	83,33
¿Qué tan satisfecho está con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto?	92,59	81,82	72,73	96,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga)?	100,00	90,00	54,55	95,65	88,89

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. Al respecto, como puede apreciarse, en los aeropuertos evaluados, las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción en lo que concierne a "Seguridad y operaciones" (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje); mientras que, en lo referido a "Servicios en Área del Terminal", las aerolíneas mostraron un menor nivel de satisfacción (80,78 en promedio).

88. Por otro lado, al igual que en el año 2021, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Juliaca (77,31), principalmente en lo referido a instalaciones de carga (59,09); mientras que los aeropuertos de Ayacucho y Tacna registraron los mayores niveles de satisfacción, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

VI.2. Reclamos

89. Los reclamos presentados constituyen otro indicador que permite medir el nivel de satisfacción de los usuarios con respecto a los servicios brindados en los aeropuertos. Los usuarios pueden expresar los reclamos que consideren pertinentes, en lo relativo al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de la entidad prestadora. Así, el Concesionario está obligado a llevar un registro de los reclamos presentados con relación a los servicios que brinda.

90. Durante el año 2022, se presentaron 123 reclamos con relación a los servicios e infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos, y fueron resueltos 122, cifra que representa un aumento de 90,6% con relación al número de reclamos resueltos en 2021 (64). Del total de reclamos resueltos en 2022, el 85,2% estuvo clasificada como otros, donde se encuentran reclamos relacionados con cancelación de vuelos, trato de aerolíneas, entre otros.



Cuadro 15 Reclamos resueltos, año 2022

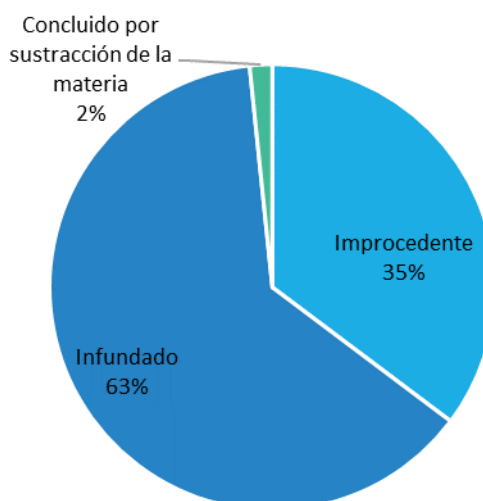
Materia	Reclamos	Participación
Facturación o cobro	3	2%
Calidad y oportuna prestación del servicio	8	7%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	5	4%
Información proporcionada a los usuarios	2	2%
Otros	104	85%
Total	122	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 122 reclamos tipificados, el 63,1% fue declarado como infundado (77 reclamos), el 35,2% fue declarado como improcedente (43 reclamos) y el 1,6% fueron concluidos por sustracción de la materia (2).

**Gráfico 6: Tipificación de los reclamos, año 2022
(En porcentajes)**



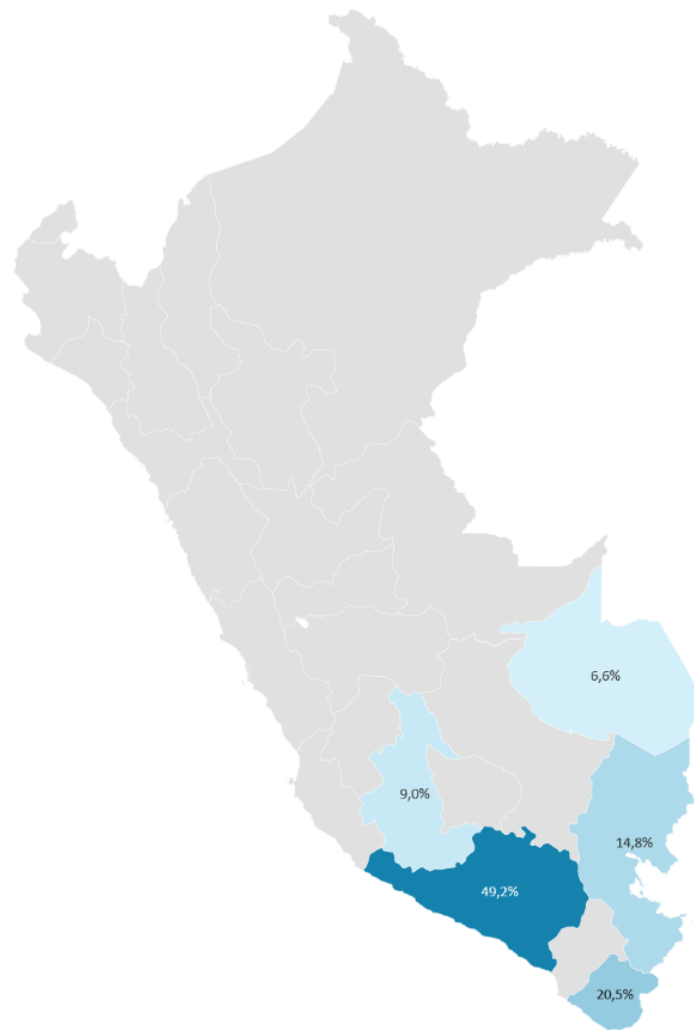
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados infundados en el 2022, la mayor parte estuvieron relacionados con la información proporcionada a los usuarios, donde se encuentran reclamos relacionados con cancelación de vuelos, trato de aerolíneas, entre otros.
93. En cuanto a la participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos en el 2022, se observa que el 49,2% de los reclamos están concentrados en el aeropuerto de Arequipa; seguido del aeropuerto de Tacna (20,5%). En el otro extremo se encontró el aeropuerto de Puerto Maldonado, donde los reclamos resueltos tuvieron la menor participación (6,6%).



**Ilustración 5: Participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos, en el año 2022
(En porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Sanciones

94. Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones¹³ del Ositrán.
95. Durante el 2022 se le impusieron dos sanciones a AAP relacionadas con el incumplimiento de a lo establecido en la cláusula 9.4.1 del Contrato de Concesión. Ambas sanciones, que se encuentra concluidas en segunda instancia, ascendieron, en conjunto, a S/ 254 300. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las mencionadas sanciones:

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



Cuadro 16: Sanciones impuestas a AAP en el 2022

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta (UIT)
14/10/2022	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del primer trimestre del 2020 menos el PAMO del primer trimestre del 2020 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al primer trimestre del año 2020	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16	50,00
13/10/2022	Incumplimiento contractual de la empresa por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del cuarto trimestre del 2020 menos el PAMO del cuarto trimestre del 2020 [50%*(PAMOt – IRt)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2020.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16	5,29

* Registro de sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2022. No se incluyen en este registro aquellas sanciones que quedaron consentidas en el 2023 o están pendientes de resolver en segunda instancia.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Penalidades

96. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están establecidas en cada Contrato de Concesión bajo el ámbito del Ositrán, y se aplican conforme el procedimiento establecido en el mismo, así como de manera supletoria en la Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN.
97. Cabe precisar que durante el año 2022 no se le impusieron penalidades a AAP, lo cual muestra una mejoría con relación al año 2021, año en el que se le impusieron dos penalidades por un monto total de S/ 4,1 millones¹⁴

VII. INDICADORES COMERCIALES

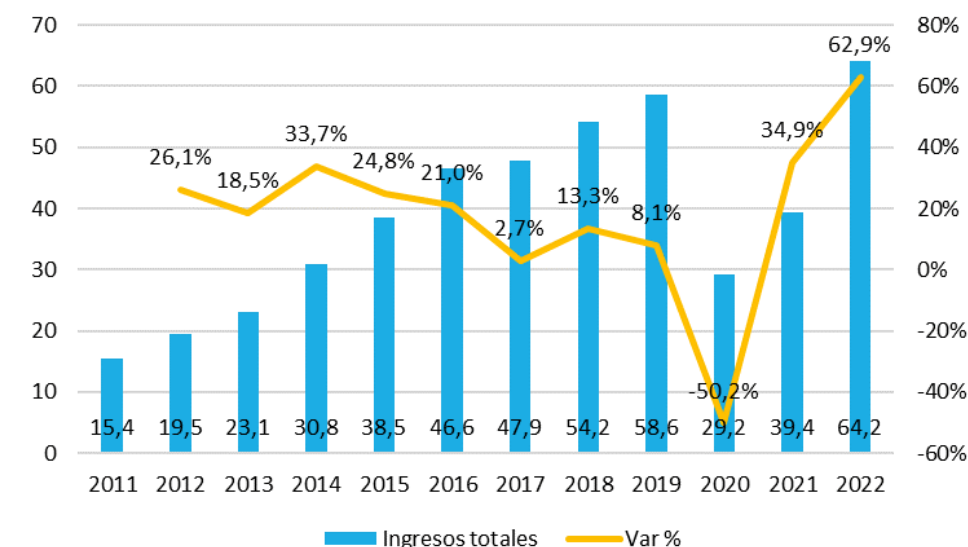
98. Los ingresos de AAP han mostrado una tendencia creciente desde el inicio de sus operaciones hasta el cierre del año 2019, periodo en el cual se observa un crecimiento acumulado de los mismos del orden de 279,6% al pasar de S/ 15,4 millones en 2011 a S/ 58,6 millones en 2019. No obstante, durante 2020, debido a la coyuntura generada por la propagación del COVID-19, los ingresos totales de AAP ascendieron a S/ 35,8 millones, un 39% menores a los registrados en el año 2019 (S/ 58,6 millones). En el año 2022 los ingresos mostraron una recuperación total al alcanzar los S/ 64,2 millones, un 62,9% mayor a lo registrado en el 2021 y un 9,5% mayor a lo registrado en el año 2019 (prepandemia)

¹⁴ Las penalidades impuestas a AAP en el año 2021 fueron por:

- Incumplimientos del Concesionario al no haber presentado las Declaraciones de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.
- Incumplimiento del Concesionario, al no haber solicitado a la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC la debida certificación Ambiental de la obra nueva "Mejoramiento del servicio de embarque y desembarque del aeropuerto de Arequipa".



**Gráfico 7: Evolución de los ingresos totales, 2011-2022
(En millones de soles)**



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

99. Como se ha indicado, el Contrato de Concesión establece mecanismos para calcular y pagar el cofinanciamiento, de ser el caso. No obstante, debido a que los ingresos regulados de la Concesión han sido mayores al PAMO la mayor parte del periodo transcurrido desde el inicio de la concesión, el Concesionario ha tenido que devolver al Estado el 50% de la diferencia entre sus ingresos regulados y el PAMO.
100. Recién en el año 2020, como consecuencia del efecto que tuvo la pandemia del COVID-19 en el sector aeronáutico, los ingresos regulados de AAP cayeron fuertemente en el segundo y tercer trimestre, activando el cofinanciamiento para AAP. El cofinanciamiento de estos dos trimestres en conjunto ascendió a USD 2,1 millones, lo cuales representaron el 32% de los ingresos totales de esta empresa en ese año. Durante el año 2021 y 2022 los ingresos regulados volvieron a ser mayores al PAMO, por lo que AAP no recibió cofinanciamiento.

VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

VIII.1. Estado de Resultados Integrales

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



**Cuadro 17: Ingresos por servicios, periodo 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)**

Ingresos por prestación de servicios	2022	2021	VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Servicios regulados	46 674	28 130	72,7%	71,4%	18 544	66%
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	31 118	18 573	48,5%	47,1%	12 545	68%
Tarifa de aterrizaje y despeje	8 724	5 229	13,6%	13,3%	3 495	67%
Acceso a rampa-operador	2 078	1 286	3,2%	3,3%	792	62%
Atención de aeronaves fuera de horario regular	2 511	1 426	3,9%	3,6%	1 085	76%
Alquileres regulados	1 374	1 059	2,1%	2,7%	315	30%
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	240	52	0,4%	0,1%	188	362%
Tarifa de embarque y desembarque de mangas	339	261	0,5%	0,7%	78	30%
Tarifa por uso de instalaciones de carga	211	155	0,3%	0,4%	56	36%
Tarifa de estacionamiento de aeronaves	79	89	0,1%	0,2%	-10	-11%
Servicios no regulados	17 498	11 262	27,3%	28,6%	6 236	55%
Arrendamiento de locales comerciales	4 120	2 825	6,4%	7,2%	1 295	46%
Espacios para almacenes, antenas y otros	3 579	2 878	5,6%	7,3%	701	24%
Estacionamiento vehicular	3 454	1 391	5,4%	3,5%	2 063	148%
Espacios publicitarios	2 434	1 459	3,8%	3,7%	975	67%
Ingresos vehículos porta valores	460	428	0,7%	1,1%	32	7%
Reembolso de servicios básicos	243	211	0,4%	0,5%	32	15%
Otros	3 208	2 070	5,0%	5,3%	1 138	55%
Total Ingresos	64 172	39 392	100,0%	100,0%	24 780	63%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. En el 2022, los ingresos totales constituidos por i) los servicios regulados, y ii) los servicios no regulados, alcanzaron los S/ 64,2 millones, monto 62,9% mayor que lo registrado en el 2021 (S/ 39,4 millones). Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos regulados se incrementaron en 65,9% frente a lo registrado en el 2021, esto es en S/ 18,5 millones, ascendiendo a S/ 46,7 millones (S/ 28,1 millones en el 2021) y representando el 72,7% de los ingresos totales; mientras que, los ingresos por servicios no regulados se incrementaron en un 55,4%, esto es en S/ 6,2 millones, ascendiendo a S/ 17,5 millones en el 2022 (S/ 11,3 millones en el 2021) y representando el 27,3% de los ingresos totales. Con respecto a los servicios regulados, los ingresos provenientes de la Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA son los de mayor magnitud, ascendiendo a S/ 31,1 millones y representando el 48,5% del total de ingresos por servicio, habiéndose incrementado 67,5% con respecto al año 2021, en el cual se recaudó S/ 18,6 millones, monto que representó el 47,1% de los ingresos totales. En cuanto a los servicios no regulados, los ingresos por *Arrendamiento de locales comerciales* ascendieron a S/ 4,1 millones y representaron el 6,4% de los ingresos totales, habiéndose incrementado en S/ 1,3 millones en relación con lo registrado en el 2021 (S/ 2,8 millones); asimismo, los ingresos por *Espacios para almacenes, antenas y otros* durante el ejercicio 2022 ascendieron a S/ 3,6 millones, representando el 5,6% de los ingresos totales, lo que determina un incremento de alrededor de S/ 701 000 en relación con lo registrado en el 2021 (S/ 2,9 millones).
104. En lo que respecta a los costos de servicios, en el 2022 se registró S/ 51,8 millones, incrementándose 65,5% con respecto a los S/ 31,3 millones registrado en el 2021. Al respecto, el principal rubro es el de *Servicios prestados por terceros*, el cual ascendió a S/ 24,7 millones en el año 2022, representando el 47,7% del total de costos de servicios, determinando un incremento de 71,5% frente a lo registrado en el 2021 (S/ 14,4 millones). En segundo lugar, se encuentra el rubro *Pago por el exceso de los ingresos regulados de mantenimiento y operación*¹⁵ con una participación de 27,2% del total de costos de servicios; este rubro mostró un crecimiento de 142,9% (S/ 8,3 millones), al pasar de S/ 5,8 millones en el año 2021 a S/ 14,1 millones en el año 2022.

¹⁵ El PAMO es la contraprestación que recibe la compañía por parte del Concedente por los servicios de mantenimiento y operación de los Aeropuertos, excepto por el mantenimiento periódico y por el mantenimiento correctivo. Durante el año 2021, el Contrato de Concesión contempló un PAMO anual de USD 4,8 millones, equivalente a S/18,4 millones (USD 4,5 millones equivalente S/ 18,0 millones durante el año 2021); que la Compañía recibiría de los ingresos regulados. En 2022 y 2021, los ingresos regulados ascendieron a S/ 46,7 millones y S/ 28,1 millones, respectivamente; en consecuencia, corresponde a la Compañía efectuar el pago del 50% del exceso, en todos los trimestres del año 2022. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2022 y 2021, a la Compañía le corresponde entregar al Estado Peruano por concepto de



Cuadro 18: Costos de prestación de servicios 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)

Costos de servicios	2022	2021	VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Servicios prestados por terceros	24 720	14 410	47,7%	46%	10 310	71,5%
Pago por exceso ingresos regulados mant & operación	14 104	5 806	27,2%	19%	8 298	142,9%
Gasto de personal	8 332	6 458	16%	21%	1 874	29%
Amortización de intangible de la concesión	2 679	2 679	5%	9%	-	0%
Cargas diversas de gestión	1 471	1 372	3%	4%	99	7%
Depreciación	365	399	1%	1%	-	34
Amortización	60	186	0%	1%	-	126
Otros menores	103	1	0%	0%	102	10200%
Total costos	51 834	31 311	100%	100%	20 523	65,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. Con relación a los gastos de administración, estos se incrementaron en 32,1%, al pasar de S/ 11,3 millones en el 2021 a S/ 15,0 millones en el 2022. Entre sus componentes, el rubro principal fue el de *Servicios prestados por terceros*, el cual tuvo una participación del 50,5% en el 2022 sobre los gastos de administración totales; este rubro mostró un incremento de 54,9% al pasar de S/ 4,9 millones en el 2021 a S/ 7,5 millones en el 2022. En segundo lugar se encontró el rubro de Gastos de personal con una participación de 28,9%, mostrando un crecimiento de 9,7% al pasar de S/ 3,9 millones a S/ 4,3 millones.

Cuadro 19: Gastos de administración 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de administración	2022	2021	VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Servicios prestados por terceros	7 549	4 872	50%	43%	2677	55%
Gastos de personal	4 321	3 940	29%	35%	381	10%
Tributos y contribuciones	1 571	1 158	11%	10%	413	36%
Seguros y otros	1 146	565	8%	5%	581	103%
Depreciación	232	308	2%	3%	-76	-25%
Amortización	133	176	1%	2%	-43	-24%
Deterioro de cuentas por cobrar		296	0%	3%	-296	-100%
Total	14 952	11 315	100%	100%	3637	32%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos se incrementaron en 38,7%, al pasar de S/ 927 000 en el año 2021 a S/ 1,3 millones en el año 2022, esta variación se explica principalmente por el incremento de los *Servicios prestados por terceros* en 92,7%, al pasar de S/ 274 000 en el año 2021 a S/ 528 000 en el año 2022.

Cuadro 20: Gastos de ventas 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de venta	2022	2021	VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Gastos de personal	746	629	58%	68%	117	19%
Servicios prestados por tercerc	528	274	41%	30%	254	93%
Cargas diversas de gestión	12	24	1%	3%	-12	-50%
Total	1 286	927	100%	100%	359	39%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

exceso de PAMO los importes de USD 3,7 millones (equivalente a S/ 14,0 millones) y USD 1,5 millones (equivalente a S/ 5,8 millones), respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, el saldo por pagar por este concepto es de USD 3,4 millones y USD 1,4 millones, respectivamente, y se presentan en el rubro "Cuentas por pagar al Estado Peruano" en el estado de situación financiera.



107. De esta manera, en lo que respecta a los Resultados Integrales del ejercicio 2022, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 12,3 millones, lo que significó un incremento de 52,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 8,1 millones). Por otro lado, las pérdidas de operación disminuyeron, al pasar de -S/ 4,2 millones en el año 2021 a -S/ 3,9 millones en el 2022; esto es explicado principalmente por el aumento de los ingresos por prestación de los servicios.
108. Finalmente, se observa que si bien la utilidad neta sigue siendo negativa en el año 2022 (-S/ 5,3 millones), esta ha mostrado una mejoría de S/ 9,4 millones, al pasar de -S/ 14,7 millones en el año 2021 a -S/ 5,3 millones en el año 2022. Este resultado es explicado por el incremento de los ingresos por servicios y por los ingresos extraordinarios; estos últimos representaron el 11,3% de los primeros (S/ 5,9 millones).¹⁶

Cuadro 21: Resultados Integrales 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)

	2022	2021	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Ingresos por prestación de servicios	64 172	39 392	100,0%	100,0%	24 780	62,9%
Costos de servicio	51 834	31 311	80,8%	79,5%	20 523	65,5%
Utilidad bruta	12 338	8 081	19,2%	20,5%	4 257	52,7%
Gastos de administración	-14 952	-11 315	-23,3%	-28,7%	-3 637	32,1%
Gastos de venta	-1 286	-927	-2,0%	-2,4%	-359	38,7%
Utilidad (pérdida) de operación	-3 900	-4 161	-6,1%	-10,6%	261	-6,3%
Otros ingresos y gastos no operativos	515	383	0,8%	1,0%	132	34,5%
Otros gastos, neto	-3 665	-4 988	-5,7%	-12,7%	1 323	-26,5%
Ingresos financieros	904	894	1,4%	2,3%	10	1,1%
Gastos financieros	-6 065	-5 907	-9,5%	-15,0%	-158	2,7%
Ingresos extraordinarios	5 872	0	11,3%		5 872	
Diferencia en cambio, neta	1 040	-3 886	1,6%	-9,9%	4 926	-126,8%
Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta	-5 299	-17 665	-8,3%	-44,8%	12 366	-70,0%
Impuesto a la renta	43	2 970	0,1%	7,5%	-2 927	-98,6%
Pérdida neta del año	-5 256	-14 695	-8,2%	-37,3%	9 439	-64,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.2. Estado de Situación Financiera

109. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En los siguientes cuadros se muestran los movimientos durante los ejercicios 2021 y 2022.

¹⁶ Debe indicarse que el 4-1-2023, AAP invocó el restablecimiento del equilibrio económico financiero conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, ello como resultado de la coyuntura del COVID-19. A la fecha de cierre de este informe, se estaba analizando la solicitud presentada por AAP; asimismo, se solicitó información complementaria.



**Cuadro 22: Estado de Situación Financiera 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)**

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVOS CORRIENTES	39 741	35 320	PASIVO CORRIENTE	63 611	67 451
Efectivo y equivalente de efectivo	18 202	4 320	Obligaciones financieras	4 128	23 347
Cuentas por cobrar comerciales	6 135	5 092	Cuentas por pagar al Estado Peruano	14 063	8 957
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	11	16	Cuentas por pagar comerciales	32 322	25 247
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1 663	1 828	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6 275	326
Cuentas por cobrar diversas	12 345	22 708	Cuentas por pagar diversas	6 823	9 574
Gastos contratados por anticipado	1 385	1 356			
			PASIVO NO CORRIENTE	57 067	54 229
			Obligaciones financieras	45 673	40 556
ACTIVOS NO CORRIENTES	122 998	93 980	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	8 853	11 555
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	47 501	16 744	Cuentas por pagar diversas	2 541	2 118
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	1 122	915	TOTAL PASIVO	120 678	121 680
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 759			
Activos intangibles del contrato de concesión	34 823	37 501	PATRIMONIO	42 062	7 620
Instalaciones, mobiliario y equipo	6 041	5 445	Capital social	183 847	163 830
Otros activos, neto	2 548	2 455	Capital adicional	20 403	722
Impuesto a las ganancias diferido	4 204	4 161	Resultados acumulados	-162 188	-156 932
TOTAL ACTIVOS	162 739	129 300	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	162 739	129 300

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro 23: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022
(Expresado en miles de Soles)**

ACTIVOS	VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
	2022	2021	2022/2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021	2022/2021
ACTIVOS CORRIENTES	24,4%	27,3%	4 421	13%	PASIVO CORRIENTE	39,1%	52,2%	-3 840	-6%
Efectivo y equivalente de efectivo	11,2%	3,3%	13 882	321%	Obligaciones financieras	2,5%	18,1%	-19 219	-82%
Cuentas por cobrar comerciales	3,8%	3,9%	1 043	20%	Cuentas por pagar al Estado Peruano	8,6%	6,9%	5 106	57%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,01%	0,01%	-5	-31%	Cuentas por pagar comerciales	19,9%	19,5%	7 075	28%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1,0%	1,4%	-165	-9%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	3,9%	0,3%	5 949	1825%
Cuentas por cobrar diversas	7,6%	17,6%	-10 363	-46%	Cuentas por pagar diversas	4,2%	7,4%	-2 751	-29%
Gastos contratados por anticipado	0,9%	1,0%	29	2%			0,0%		
					PASIVO NO CORRIENTE	35,1%	41,9%	2 838	5%
					Obligaciones financieras	28,1%	31,4%	5 117	13%
ACTIVOS NO CORRIENTES	75,6%	72,7%	29 018	31%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	5,4%	8,9%	-2 702	-23%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	29,2%	12,9%	30 757	184%	Cuentas por pagar diversas	1,6%	1,6%	423	20%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,7%	0,7%	207	23%	TOTAL PASIVO	74,2%	94,1%	-1 003	-1%
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	16,4%	20,7%	0	0%					
Activos intangibles del contrato de concesión	21,4%	29,0%	-2 678	-7%	PATRIMONIO NETO	25,8%	5,9%	34 442	452%
Instalaciones, mobiliario y equipo	3,7%	4,2%	596	11%	Capital emitido	113,0%	126,7%	20 017	12%
Otros activos, neto	1,6%	1,9%	93	4%	Reserva legal	12,5%	0,6%	19 681	2726%
Impuesto a las ganancias diferido	2,6%	3,2%	43	1%	Resultados acumulados	-99,7%	-121,4%	-5 256	3%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	33 439	26%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	33 439	26%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. Como puede observarse, al cierre del año 2022, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 25,9% con respecto al cierre del ejercicio 2021, pasando de S/ 129,3 millones a S/ 162,7 millones.
111. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento de 12,5% al pasar de S/ 35,3 millones a S/ 39,7 millones. Este incremento se explica principalmente por el rubro *Efectivo y equivalente de efectivo*, el cual tuvo una participación de 11,2% sobre el activo total, y pasó de S/ 4,3 millones en el año 2021 a S/ 18,2 millones en el año 2022. Por el lado del activo no corriente, este pasó de representar el 72,7% de los activos totales en el año 2021 (S/ 94,0 millones) al 75,6% en el año 2022 (S/ 123,0); esto es explicado principalmente por el incremento del rubro *Cuentas por cobrar por el Contrato de Concesión*, la cual se incrementó en 183,7%, al pasar de S/ 16,7 millones en el 2021 a S/ 47,5 millones en el 2022.



112. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión mostraron una pequeña reducción de -0,8%, al pasar de S/ 121,7 millones en el año 2021 a S/ 120,7 millones en el año 2022; mientras que, el patrimonio total se incrementó en 452,0%; es decir, pasó de S/ 7,6 millones en el 2021 a S/ 42,1 millones en el 2022. Cabe precisar que el pasivo total tuvo una participación del 74,2 de los activos totales en el 2022; y, el patrimonio total de 25,8%.
113. Sobre el particular, con relación al pasivo corriente, este ascendió en el 2022 a S/ 63,6 millones (S/ 3,8 millones menos a lo registrado en el 2021), representando el 39,1% del total de pasivo y patrimonio; esta reducción se explica por el comportamiento de dos rubros: las *Obligaciones financieras*, las cuales se redujeron en 82,3% (al pasar de S/ 23,3 millones en el 2021 a S/ 4,1 millones en el 2022), y las *Cuentas por pagar diversas* que se redujeron en 28,7% (pasando de S/ 9,6 millones en el 2021 a S/6,8 millones en el 2022). Con respecto al pasivo no corriente, éste se incrementó en 5,2%, pasando de S/ 54,2 millones en el 2021 a S/ 57,1 millones en el 2022; ello es principalmente explicado por el incremento del rubro *Obligaciones financieras* en 12,6% (al pasar de S/ 40,6 millones a S/ 45,7 millones).
114. Asimismo, como se indicó, el patrimonio total se incrementó en 452,0%, lo cual es explicado principalmente por el aumento de capital de USD 5,1 millones (equivalente a S/ 19,7 millones)¹⁷. Cabe precisar que este incremento de capital fue aprobado por la Junta General de Accionistas del 30 de diciembre del 2022; y, dado que al 31 de diciembre de 2022 este aumento se encontraba pendiente de inscripción en registros públicos, este monto se registró como capital adicional.

VIII.3. Indicadores financieros

Análisis de ratios de liquidez

115. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de no disponer la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, y por ello es que los ratios se encuentran por debajo de 1,0.
116. En particular, el incremento del activo corriente en 12,5% frente a la reducción del pasivo corriente en 5,7% del ejercicio 2021 al 2022, han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁸ se incremente de 0,52 a 0,62. De la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida¹⁹, el cual pasó de 0,50 en el 2021 a 0,60 en el 2022.

Cuadro 24: Ratios de liquidez, 2021-2022

Ratios	2022	2021
Liquidez general	0,62	0,52
Prueba Acida	0,60	0,50
Liquidez absoluta	0,29	0,06

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Con relación al ratio de liquidez absoluta²⁰ (también llamado ratio de prueba defensiva), se observa un comportamiento más pronunciado que el de los ratios anteriores, pues este indicador se incrementó aún más, pasando de 0,06 en el año 2021 a 0,29 en el año 2022.

Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

118. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2022 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

¹⁷ El aumento de capital se realizó de acuerdo con el siguiente detalle: (i) Andino Investment Holding S.A.: S/ 902 750, (ii) Almacenes Financieros S.A.:S/ 2 559 400, (iii) Andino Capital Sociedad Gestora de Fondos de Inversión S.A.:S/ 13 659 740, y (iv) Multilog S.A.: S/ 2 559 400.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



Cuadro 25: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2021-2022

Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	286,9%	1596,9%
Endeudamiento del Activo	74,2%	94,1%
Calidad de la Deuda	52,7%	55,4%
Indice de Solvencia	1,35	1,06

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. El ratio Deuda/Patrimonio²¹ muestra para el ejercicio 2022 que por cada S/ 286,9 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un menor nivel de apalancamiento con relación a lo registrado en el ejercicio 2021, donde por cada S/ 1 596,9 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio; esta situación es explicada por un incremento del patrimonio en 452,0%.
120. El ratio endeudamiento del activo²² en el ejercicio 2022 indica que de todo el activo total, un 74,2% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 94,1% que tuvo en el 2021, lo cual denota un incremento del financiamiento del activo con recursos propios.
121. El ratio de calidad de la deuda²³ muestra que en el 2022 el 52,7% del total de la deuda corresponde a pasivo de corto plazo; dicho ratio mostró una reducción con relación a lo registrado en el 2021, 55,4%; ello es explicado por la reducción del pasivo corriente en 5,7%.
122. Finalmente, el índice de solvencia²⁴ para el ejercicio 2022 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,35 de activo total. En el 2021 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,06 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa; por lo que se denota que del 2021 al 2022 el nivel de solvencia de la empresa aumentó.

Análisis de los ratios de rentabilidad

123. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de rentabilidad de AAP, correspondientes a los años 2022 y 2021.

Cuadro 26: Ratios de rentabilidad, 2022-2021

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	19,2%	20,5%
Margen Operativo	-6,1%	-10,6%
Margen EBITDA	-0,7%	-1,0%
Margen Neto	-8,2%	-37,3%
ROE	-12,5%	-192,8%
ROA	-3,2%	-11,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

124. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁵ se redujo al pasar de 20,5% en el ejercicio 2021 a 19,2% en el ejercicio 2022. Con respecto al margen operativo²⁶ y el Margen EBITDA²⁷, estos se incrementaron de -10,6% y -1,0%, respectivamente, en el 2021

²¹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²² El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁴ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total



a -6,1% y -0,7%, respectivamente, en el año 2022; ello indica que la empresa mejoró el nivel de pérdidas operativas frente a los resultados del año anterior.

125. De otro lado, el margen neto²⁸ mejoró, pasando de -37,3% en el 2021 a -8,2% en el 2022. Esto indica que en el ejercicio 2022 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 8,2; ello como correlato principalmente de una mejora en la captación de ingresos pero que todavía no llega a cubrir los gastos de administración, ventas y otros gastos.
126. El ROE²⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2022 este ratio mejoró respecto del ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 12,5 de pérdida neta mientras que en el ejercicio 2021 se obtuvo S/ 192,8 de pérdida neta. La mejora del indicador se fundamenta en el incremento del patrimonio y el incremento de los ingresos; aunque, en el ejercicio todavía se generan pérdidas.
127. Finalmente, se observa una mejora para la rentabilidad sobre los activos o ROA³⁰, el cual ascendió a -3,2% (-11,4% en el 2021), debido a que la empresa disminuyó la generación de pérdida frente al 2021 y al incremento en el nivel de activos de la empresa.

IX. CONCLUSIONES

128. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2022, 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 2022, las principales aerolíneas que operaron en el Segundo Grupo de Aeropuertos fueron LATAM Airlines (65,6%), Sky Airline (17,9%) y JetSmart (4,7%).
 - (ii) Durante el año 2022 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 25 979 operaciones, cifra 39,5% superior a lo registrado durante el año 2021, en tanto que el número de pasajeros fue 64,6% mayor que lo observado en el año previo, pasando de 1,99 a 3,28 millones de pasajeros transportados. Asimismo, se experimentó un crecimiento de los volúmenes de carga atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 3 187 toneladas en 2021 a 3 990 toneladas en 2022, es decir, un incremento del 25,2%. Es importante precisar que, al cierre del 2022 aún no se han alcanzado los valores registrados prepandemia (2019); estando por debajo en 14,7%, 8,4% y 22,7%, de los valores registrados en número de operaciones, pasajeros y carga, respectivamente.
 - (iii) Con respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un incremento respecto de las tarifas del año 2021, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despegue, y por el Servicio de Puentes de Embarque en el aeropuerto de Arequipa.
 - (iv) En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2022, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 69,6 millones, lo cual representa un avance de 34,9% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 199,6 millones), habiéndose efectuado reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán durante el año 2022 por un valor de USD 3,6 millones.
 - (v) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 718 712, monto mayor en 84,5% con relación al aporte efectuado durante el año 2021, producto de los mayores ingresos

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³⁰ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



facturados por la recuperación parcial de las operaciones y tráfico de pasajeros luego de las medidas aplicadas en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.

- (vi) En lo que concierne al desempeño operativo, durante el año 2022, se resolvieron un total de 122 reclamos, de los cuales el 63,1% fue declarado como infundado (77 reclamos), el 35,2% fue declarado como improcedente (43 reclamos) y el 1,6% fueron concluidos por sustracción de la materia (2). De otro lado, en cuanto a las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción con respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje).
- (vii) Con respecto a los resultados financieros de AAP, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 62,9% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 39,4 millones a S/ 64,2 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, pero en mayor proporción, así en el 2022 ascendieron a S/ 51,8 millones, que representa un incremento de S/ 20,5 millones con relación a lo registrado en el 2021.
- (viii) Asimismo, al cierre del año 2022, los activos totales de AAP se incrementaron en 25,9% al pasar de S/ 129,3 millones en el 2021 a S/ 162,7 millones en el año 2022; este incremento es explicado principalmente por el rubro *Efectivo y equivalente de efectivo*. Además, se observa que el patrimonio de la empresa se incrementó en 452,0%, lo cual aumentó su participación con relación al activo total, al pasar de 5,9% en el 2021 a 25,8%; lo cual es explicado por un aumento de capital.
- (ix) De otro lado, en cuanto a la posición de la empresa frente a sus acreedores, los ratios de liquidez muestran que, si bien la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad, en el año 2022 la situación de la empresa ha mejorado con relación a lo registrado en el año 2021. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos continuaron disminuyendo.
- (x) Por último, en relación con los indicadores de rentabilidad del Concesionario, los márgenes operativos han mejorado, pero continúan sin poder cubrir la totalidad de los gastos que demanda la empresa, y por consiguiente se obtuvo una pérdida final del ejercicio de S/ -5,3 millones (S/ -14,7 millones en el 2021).



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 AireInversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra.	Cláusula 8.2. (p. 55-71) Anexo 23.
14	Obras obligatorias	Detalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.	Cláusula 8.2.1 (p. 55) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
15	Obras del periodo remanente	<ul style="list-style-type: none">Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO.En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo con las normas SNIP.	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<ul style="list-style-type: none"><u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO.<u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra.	Cláusula 8.2.3 (p. 68) Cláusula 1.8.1 (p. 14)



Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
17	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none">▪ Régimen de bienes.▪ Mantenimiento de los bienes de la concesión.▪ Explotación de la concesión.▪ Ejecución de las obras.▪ Régimen económico financiero.▪ Garantías.▪ Régimen de seguros.▪ Consideraciones socio ambientales.▪ Relación con socios terceros y personal.▪ Competencias administrativas.▪ Régimen económico financiero.▪ Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad.▪ Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento.	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Arbitraje.<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	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none">▪ Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso de que del resultado acumulado supere el 10%. En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
21	Pólizas de seguros	<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 USD 47 785 000,00.</p>	Cláusula 1.90. (p. 16) Cláusula 9.5.1. (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAO	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ 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)



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

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante