



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de
Provincia
2023

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 2023: Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2024

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	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales activos de la Concesión	11
I.5. Hechos de importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS	12
II.1. Servicios Aeroportuarios	13
II.2. Servicios No Aeroportuarios	13
III. DEMANDA DE SERVICIOS	13
III.1. Servicios aeroportuarios	14
III.1.1. Principales usuarios	14
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga	15
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	23
IV.1. Tarifas	23
IV.2. Cargos de Acceso	25
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	26
V.1. Inversiones	26
V.2. Pagos de Aporte por Regulación	27
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	28
VI.1. Calidad a los Usuarios	28
VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTM	28
VI.1.2. Satisfacción de los usuarios	31
VI.2. Reclamos	34
VI.3. Sanciones	36
VI.4. Penalidades	37
VII. INDICADORES COMERCIALES	39
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	40
VIII.1. Estado de Resultados Integrales	40
VIII.2. Estado de Situación Financiera	44
VIII.3. Indicadores financieros	48
IX. CONCLUSIONES	50
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	52
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.	57



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2023.....	8
Cuadro 2: Aeropuertos concesionados a AAP, al año 2023.....	12
Cuadro 3: Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación	13
Cuadro 4: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2023 (Porcentaje de participación de pasajeros transportados)	14
Cuadro 5: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2023	17
Cuadro 6: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2023.....	19
Cuadro 7: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2023	22
Cuadro 8: Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto.....	22
Cuadro 9: Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros	24
Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2023.....	24
Cuadro 11: Tarifas vigentes en el Segundo grupo, año 2023.....	25
Cuadro 12 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2023	29
Cuadro 13 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2023 (Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)	32
Cuadro 14 Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2023	34
Cuadro 15 Reclamos presentados, año 2023.....	35
Cuadro 16: Sanciones impuestas a AAP en el 2023	37
Cuadro 17: Penalidades impuestas a AAP en el 2023	38
Cuadro 18: Ingresos por servicios, periodo 2019-2023	41
Cuadro 19: Costos de prestación de servicios 2019-2023	42
Cuadro 20: Gastos de administración 2019-2023	42
Cuadro 21: Gastos de ventas 2019-2023.....	43
Cuadro 22: Resultados Integrales 2019-2023	43
Cuadro 23: EBITDA, periodo 2019-2023.....	44
Cuadro 24: Estado de Situación Financiera 2019-2023	44
Cuadro 25: Ratios de liquidez, 2019-2023.....	48
Cuadro 26: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2019-2023.....	48
Cuadro 27: Ratios de rentabilidad, 2019-2023	49

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2023	15
Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2023	18
Gráfico 3: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2023	20
Gráfico 4: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2023	26
Gráfico 5: Aporte por regulación, periodo 2011-2023	27
Gráfico 6: Tipificación de los reclamos, año 2023	35



Gráfico 7: Evolución de los ingresos totales, 2011-2023	40
Gráfico 8: Composición de activos de la empresa	45
Gráfico 9: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2019-2023	46
Gráfico 10: Composición de pasivos de la empresa	46
Gráfico 11: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2019-2023	47
Gráfico 12: Evolución del patrimonio neto empresa, periodo 2019-2023	47



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 2023, 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 27 694 operaciones, cifra 6,6% mayor que lo registrado durante el año 2022 pero 9,1% menor que en 2019. En el ámbito de la carga, se registraron 4,71 miles de toneladas en 2023, cifra 18,0% mayor respecto a lo registrado en 2022 pero 8,8% por debajo de lo observado en 2019.

Por otra parte, y a diferencia de las anteriores mencionados, el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales del Segundo Grupo de Aeropuertos alcanzó un tráfico de casi 3,6 millones de pasajeros, significando un incremento de 9,7% con relación a 2022 y logrando superar el tráfico de pasajeros observado en el año previo a la pandemia, 2019, por 0,5% (+18 089 pasajeros).

Con respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 8,6% respecto de las tarifas del año 2022, 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 8,1% con relación a las tarifas vigentes en el 2022; mientras que, las tarifas de puentes de embarque tuvieron un crecimiento de 7,5%.

En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2023, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 79,0 millones, lo cual representa un avance de 25,3% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 311,7 millones), habiéndose efectuado el reconocimiento de USD 9,4 millones en inversiones durante el año 2023.

Por su parte, con respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 712 355, monto ligeramente menor en 0,9% con relación al aporte efectuado durante el año 2022.

En lo que respecta al desempeño operativo, durante el año 2023, se resolvieron un total de 86 reclamos presentados por los usuarios de los aeropuertos, de los cuales el 72,1% fue declarado como infundado (62 reclamos), el 20,9% fue declarado como improcedente (18 reclamos), 4,7% fueron concluidos por sustracción de la materia (4 reclamos) y el 2,3% restante fue declarado como fundado (2 reclamos). De otro lado, en cuanto a las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de

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.



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 10,2% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 64,2 millones a S/ 70,7 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, pero en menor proporción, estos ascendieron a S/ 54,7 millones en el 2023, lo que representa un incremento de S/ 2,9 millones con relación a lo registrado en el 2022.

En cuanto a los activos totales, estos se redujeron en 0,5% al pasar de S/ 162,7 millones en el 2022 a S/ 161,9 millones en el año 2023. Esta disminución se explica principalmente por la reducción del rubro *Efectivo y equivalente de efectivo*, que disminuyó 84,3% respecto al 2022. Además, se observa que el patrimonio de la empresa disminuyó ligeramente en 0,1%. Sin embargo, su participación en relación con el activo total aumentó de 25,8% en el 2022 a 26,0% en 2023; 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, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo. En relación con la solvencia financiera de la empresa, el nivel de autonomía financiera frente a terceros ha mejorado. Finalmente, los indicadores de rentabilidad del Concesionario, los márgenes operativos se redujeron y, por consiguiente, se incrementó la pérdida neta del ejercicio ascendiendo a S/ -10,6 millones al cierre del 2023, siendo este un aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa que ha determinado el incremento de pérdidas de generación de valor con relación al capital y los activos de la empresa de un ejercicio a otro



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Aeropuertos Andinos del Perú S.A. es una sociedad anónima, constituida en Perú el 22 de noviembre de 2010. Al 31 de diciembre de 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 2023, la composición del accionariado es la siguiente:
 - Andino Investment Holding S.A. (49%)
 - Andino Capital Sociedad Gestora de Fondos de Inversión S.A. (39%)
 - Almacenes Financieros S.A. (6%)
 - Multilog S.A. (6%)

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El 5 de enero de 2011, el MTC y AAP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú. Los principales aspectos contemplados en dicho Contrato de Concesión están referidos a la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio.
3. El período de vigencia de la Concesión es de 25 años contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión. El Concesionario tiene el derecho de solicitar la ampliación del plazo de la concesión por medio de una o más prórrogas. El MTC podrá prorrogar el plazo de la concesión previa opinión favorable del Ositrán, siendo que el plazo máximo de la concesión no podrá exceder el plazo máximo contemplado por las leyes aplicables (60 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión).
4. Asimismo, al 31 de diciembre de 2023, se han suscrito un total de tres adendas al Contrato de Concesión, las cuales se detallan en el siguiente cuadro.

Cuadro 1 Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2023

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 232,5 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 2023

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.5. Hechos de importancia

17. De acuerdo con el Plan de Negocios de AAP, presentado en marzo del 2024, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2023 fueron los siguientes:

- Como consecuencia de las protestas sociales que se desencadenaron en Perú a finales de 2022, en los primeros meses del año 2023 parte de los aeropuertos estuvieron cerrados para las operaciones aéreas, como es el caso del Aeropuerto de Juliaca (periodo de cierre 6 de enero del 2023 al 24 de abril de 2023), Aeropuerto de Ayacucho (periodo de cierre 10 de enero del 2023 y 11 de enero del 2023) y Aeropuerto de Arequipa (periodo de cierre 19 de enero de 2023 y el 26 de enero de 2023) debido a la falta de seguridad en las inmediaciones del aeropuerto, lo cual ponía en riesgo la seguridad de los pasajeros.
- El Aeropuerto de Juliaca estuvo cerrado a las operaciones aéreas, del 19 de setiembre del 2023 al 5 de octubre de 2023, debido a trabajos de mantenimiento mayor en la pista de aterrizaje, denominado Mantenimiento Correctivo: FASE II EN PAVIMENTOS DEL LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL INCA MANCO CÁPAC DE JULIACA.
- La Obra “Rehabilitación de lado aire del aeropuerto de Juliaca” aún no inicia su ejecución debido a que el Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante, EDI) no se encuentra aprobado en su totalidad, habiéndose aprobado solo el Tomo 1 con un presupuesto de USD 119,8 millones, estando pendiente la elaboración del Tomo 2, cuya contratación viene siendo gestionado por representantes del Concedente y Concesionario.
- El EDI para la remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa fue aprobado por la DGAC del MTC en enero de 2024, con un presupuesto de USD 23,9 millones. A la fecha representantes del Concedente y el Concesionario vienen llevando a cabo las gestiones para licitar la ejecución de la obra.
- Los EDI para la remodelación y ampliación de los actuales terminales de pasajeros de los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, cuyos presupuestos ascienden en total a USD 54 millones, se encuentran en etapa de levantamiento de observaciones para su aprobación por parte de la DGAC del MTC.

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 2023, a partir de la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario⁷.

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



26. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. Así, en el caso peruano se tiene que, durante el Estado de Emergencia Nacional que se inició a partir de mediados de marzo de 2020, los terminales aéreos del país presentaron restricciones para el normal desarrollo de sus operaciones, lo cual afectó principalmente los niveles de tráfico de pasajeros debido a la suspensión de la movilización de personas y el establecimiento de cuarentenas totales y focalizadas, situación que se ha ido aligerando en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como 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 al 2019.

III.1. Servicios aeroportuarios

III.1.1. Principales usuarios

28. Como parte de lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, así como de prestar los Servicios Aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las naves (de vuelos comerciales, entre otros) y los operadores aeroportuarios.
29. Al respecto, de acuerdo con el Contrato, corresponde al Concesionario brindar a sus usuarios las facilidades y servicios con altos estándares de calidad para que estos puedan desarrollar sus operaciones de manera adecuada. En el siguiente cuadro se presentan a las principales aerolíneas que han operado durante el año 2023 en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo.

**Cuadro 4: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2023
(Porcentaje de participación de pasajeros transportados)**

Aerolínea	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna	Total
Latam	60,6%	40,7%	70,2%	86,8%	77,1%	63,2%
Sky Airlines	19,0%	14,7%	20,0%	0,0%	11,1%	15,3%
Jetsmart	14,4%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	7,2%
Servicio Aéreo de los Andes	0,1%	24,3%	0,0%	2,2%	0,0%	4,3%
Otros	5,9%	20,4%	9,7%	11,0%	11,8%	10,0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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.

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.



III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

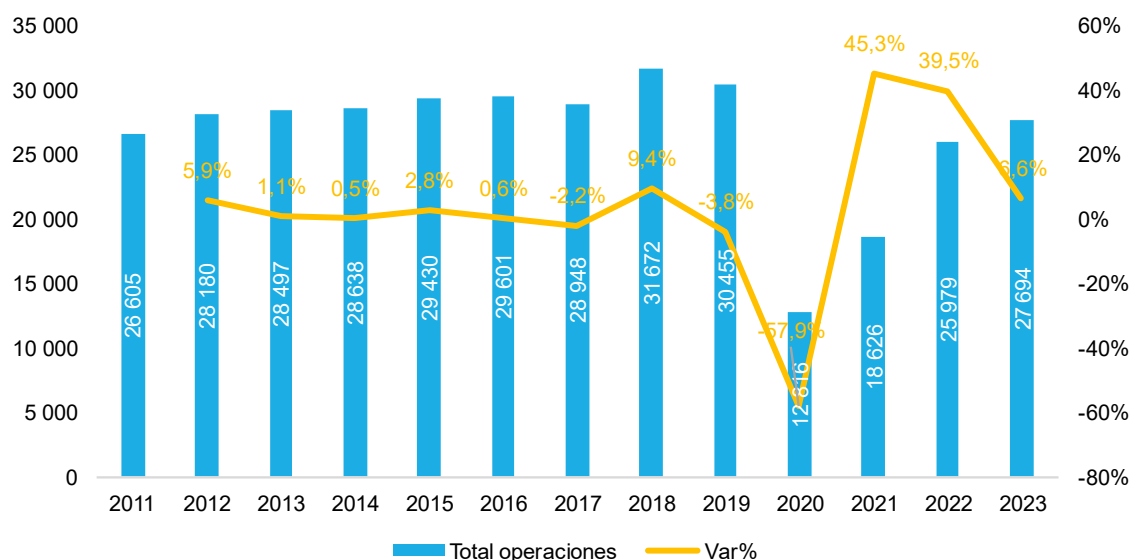
30. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando históricamente una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el año 2023, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 7,9% del total de operaciones nacionales, el 12,0% del tráfico nacional de pasajeros y 8,7% del volumen de carga nacional. Por su parte, en el ámbito del tráfico internacional, dichos aeropuertos presentan una escasa participación, registrando un 0,2% del total de operaciones internacionales registradas en el país durante el 2023.

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 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 en 2020, cifra 57,9% inferior a lo registrado durante el año 2019. Desde entonces, la evolución del tráfico de aeronaves ha seguido una tendencia creciente, llegando así a registrar al cierre del 2023 el número de 27 694 operaciones, equivalente al 90,9% de las operaciones que se registraron en el año 2019.

**Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2023
(En número de operaciones)**



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

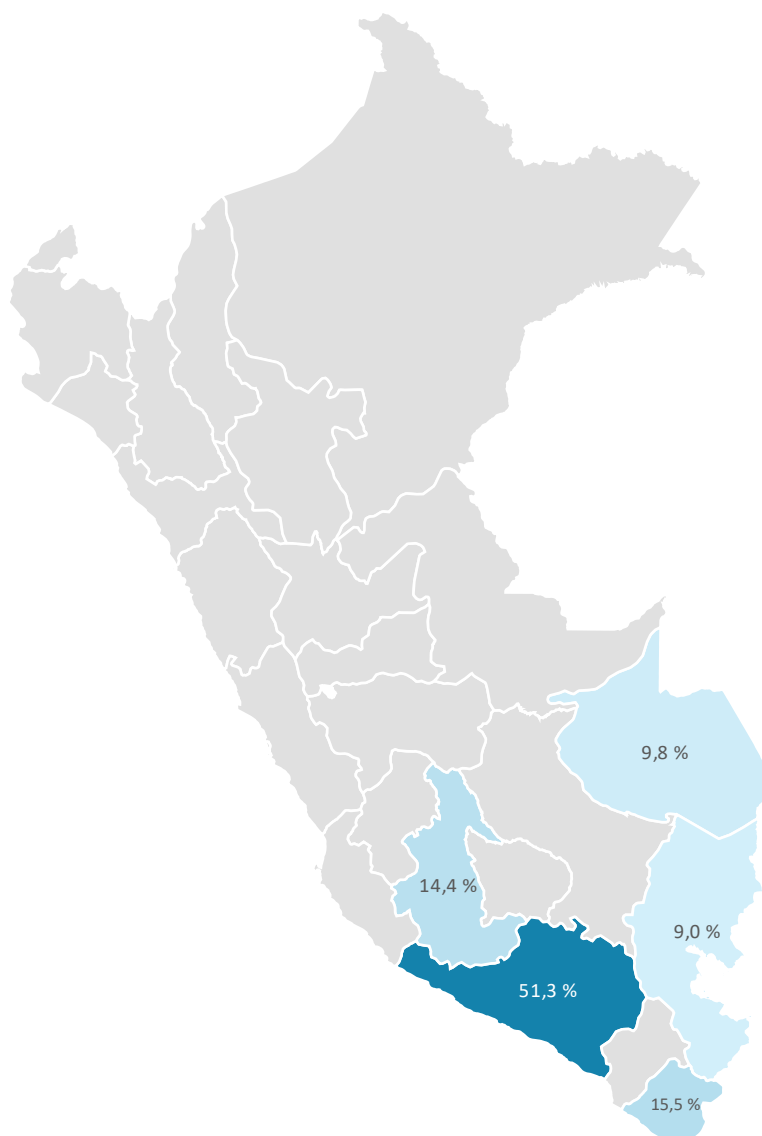
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

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 2023 el aeropuerto de Arequipa tuvo una participación de 51,3%, seguido de los aeropuertos de Tacna (15,5%), Ayacucho (14,4%), Puerto Maldonado (9,8%) y Juliaca (9,0%).



Ilustración 2: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de aeronaves en el año 2023 (En porcentaje)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Al ver la evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que el aeropuerto de Arequipa ha concentrado la mayor participación de las operaciones durante toda la concesión, con una participación promedio del 49%.
35. Asimismo, durante los últimos tres años se ha observado una recuperación parcial del tráfico del Segundo Grupo de Aeropuertos. En particular, se observa que al cierre del 2023 el único aeropuerto que recuperó totalmente el tráfico de aeronaves fue el de Ayacucho, al registrar 3 995 operaciones, valor mayor al registrado en el 2019 (3 504 operaciones) por 14,0%.



**Cuadro 5: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2023
(En número de operaciones)**

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	% Part. (2023)	Var% 2023/2019
Arequipa	13 036	13 600	14 314	14 004	14 256	14 485	13 920	15 760	15 324	5 685	8 033	12 507	14 136	51%	-8%
Ayacucho	2 712	3 211	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 924	3 881	3 995	14%	14%
Juliaca	3 830	4 001	3 837	4 101	4 321	4 269	4 015	4 382	4 012	1 975	3 214	3 738	2 480	9%	-38%
Puerto Maldonado	2 910	3 449	3 402	3 214	3 238	3 420	3 647	3 463	3 051	1 179	1 910	2 592	2 717	10%	-11%
Tacna	3 017	3 192	3 696	3 590	3 491	3 674	3 957	4 256	4 271	1 763	2 410	2 976	4 237	15%	-1%
Total nacional	25 505	27 453	28 197	28 215	29 193	29 504	28 851	31 507	30 162	12 673	18 491	25 694	27 565		-9%

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	% Part. (2023)	Var% 2023/2019
Arequipa	245	296	269	366	179	31	42	78	192	95	93	238	77	60%	-60%
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0%	-
Juliaca	2	5	5	6	8	0	2	5	14	7	0	5	2	2%	-86%
Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	0	2	9	15	16	4	2	3	2%	-80%
Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72	25	35	40	47	36%	-35%
Total internacional	291	367	300	423	237	97	97	165	293	143	135	285	129		-56%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

En cuanto a las operaciones internacionales, su evolución durante el período analizado ha sido bastante irregular. Se observó una disminución constante del tráfico entre los años 2019 y 2021. Sin embargo, al finalizar el 2022, se evidenció un aumento que casi igualó las cifras prepandemia, ubicándose solo 8 operaciones por debajo de las registradas en 2019 (293 operaciones). A pesar de este repunte en 2022, para finales del 2023, el número de operaciones internacionales registró una caída de 55% (-156 operaciones) respecto al año anterior.

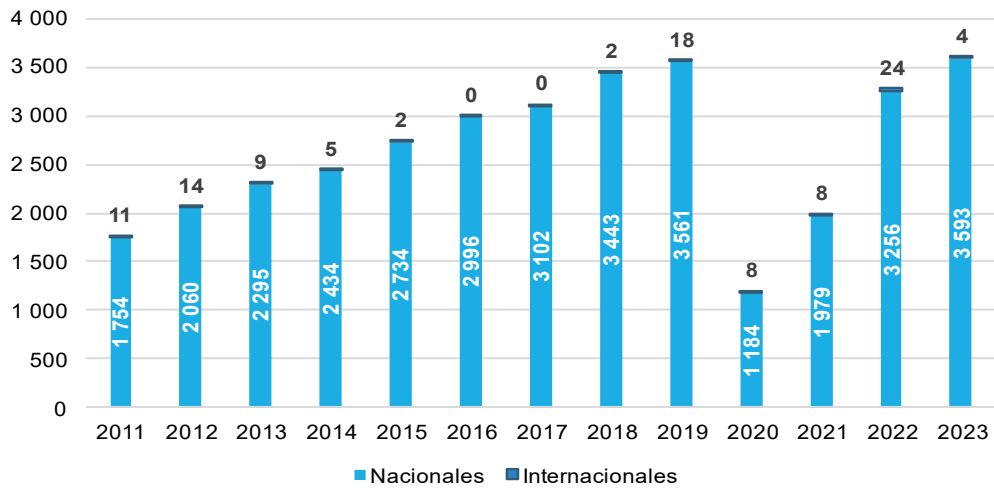
b) Tráfico de pasajeros

36. Al igual que en el caso del tráfico de aeronaves, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Segundo Grupo se caracteriza por ser principalmente nacional, apreciándose que, a lo largo del periodo de la concesión, el movimiento de pasajeros nacionales representó, en promedio, el 99,6% del total, mientras que el número de pasajeros en vuelos internacionales presentó una participación de apenas el 0,3% del tráfico total de la concesión.
37. Por otro lado, en cuanto a su evolución histórica, durante el periodo 2011 – 2019, el tráfico total de pasajeros movilizadas en el Segundo Grupo experimentó una tendencia creciente, con un crecimiento acumulado de 103,6%. Sin embargo, la situación cambió a partir del año 2020 como resultado de las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, pues el tráfico de pasajeros sufrió una contracción del 66,7%. Entre los años 2021 y 2023 se ha producido una recuperación del tráfico, registrándose una cifra cercana a los 3,6 millones de pasajeros durante 2023, lo que representa un aumento de 0,5% respecto a lo registrado en el año 2019.
38. Durante 2022, el desarrollo de la ruta internacional Arequipa-Santiago de Chile fue el principal impulsor del movimiento total de 23 609 pasajeros internacionales, cifra que representó un aumento del 31,5% en comparación con 2019. Sin embargo, en 2023, debido a que la ciudad de Arequipa se convirtió en uno de los epicentros de las protestas sociales en Perú, las reservas disminuyeron considerablemente. Como resultado, la aerolínea low-cost Jetsmart suspendió sus vuelos regulares desde Santiago de Chile hacia Arequipa, realizando su última operación regular entre ambas ciudades el 4 de marzo de 2023⁹. En consecuencia, para 2023, la concesión solo logró alcanzar los 3653 pasajeros internacionales, lo que representó una caída del -84,5% en comparación con 2022 y del -79,7% en comparación con 2019.

⁹ Más información en www.reportur.com/argentina/2023/02/09/jetsmart-suspende-destinos-internacionales-desde-chile/



**Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2023
(En miles de pasajeros)**



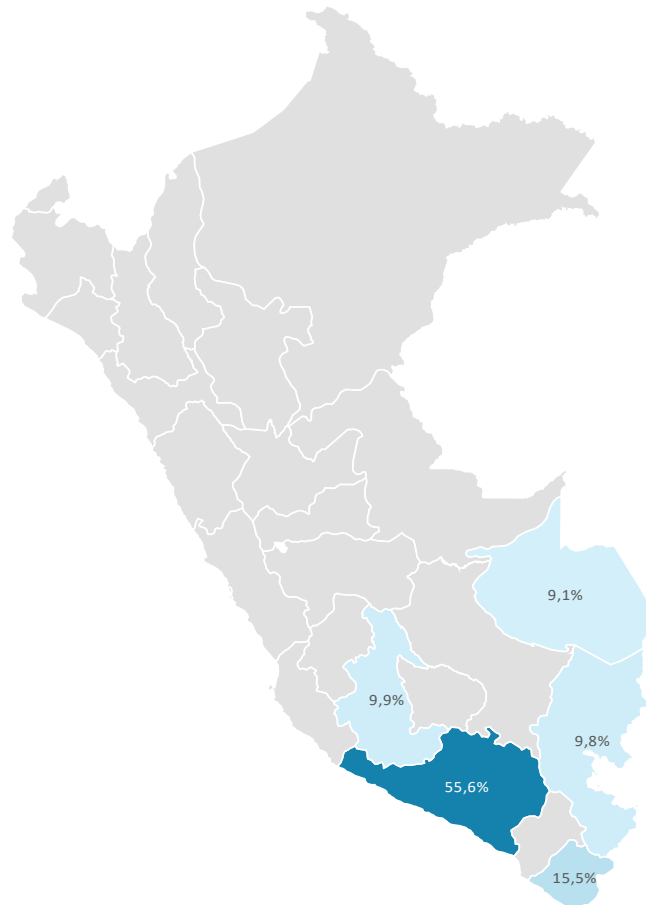
Nota: AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. En cuanto a la participación del tráfico de pasajeros en cada uno de los aeropuertos, en la siguiente ilustración se observa que en el año 2023 el aeropuerto de Arequipa registró el 55,6% del tráfico de pasajeros, seguido de los aeropuertos de Tacna (15,5%), Ayacucho (9,9%), Juliaca (9,8%) y Puerto Maldonado (9,1%).

Ilustración 3: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de pasajeros del año 2023 (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



40. En el siguiente cuadro se observa que, desde el inicio de la concesión, el aeropuerto de Arequipa ha sido el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros, tanto nacionales como internacionales, con una participación promedio de 54,5% en el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales y de 97,8% en el de vuelos 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.
41. Si bien el tráfico se contrajo en el 2020 como resultado del COVID-19, al cierre del 2023, se logró una recuperación total del tráfico de los pasajeros nacionales en 3 de los 5 aeropuertos de la concesión: Arequipa, Ayacucho y Tacna.

**Cuadro 6: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2023
(En número de pasajeros)**

Vuelos nacionales								
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	1 005 647	1 133 449	1 269 192	1 354 005	1 486 581	1 631 424	1 693 598	1 947 859
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630
Juliaca	253 693	326 051	352 686	375 047	440 403	468 414	444 420	483 177
Puerto Maldonado	192 926	244 386	275 647	271 221	276 382	293 135	300 010	333 082
Tacna	248 515	285 407	320 399	345 764	385 779	404 085	422 133	440 625
Total nacional	1 753 543	2 059 573	2 294 545	2 434 446	2 734 158	2 995 867	3 102 134	3 443 373

Aeropuertos	2019	2020	2021	2022	2023	%Part. (2023)	Var% 2023/2019
Arequipa	1 985 310	625 166	946 457	1 742 409	1 997 550	56%	1%
Ayacucho	286 760	101 163	185 195	317 356	356 734	10%	24%
Juliaca	466 784	188 756	385 690	490 027	353 617	10%	-24%
Puerto Maldonado	336 762	106 789	190 651	314 388	328 162	9%	-3%
Tacna	485 005	162 433	270 823	391 942	556 948	16%	15%
Total nacional	3 560 621	1 184 307	1 978 816	3 256 122	3 593 011		0,9%

Vuelos internacionales								
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	11 352	13 636	8 686	5 436	2 303	188	210	1 473
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0
Juliaca	12	41	57	3	87	0	4	28
Puerto Maldonado	12	11	2	20	13	0	0	12
Tacna	10	139	6	12	16	0	9	57
Total internacional	11 386	13 827	8 751	5 471	2 419	188	223	1 570
Aeropuertos	2019	2020	2021	2022	2023	%Part. (2023)	Var% 2023/2019	
Arequipa	17 471	8 183	8 162	23 580	3 534	97%	-80%	
Ayacucho	0	0	4	0	0	0%	-	
Juliaca	443	130	0	6	8	0%	-98%	
Puerto Maldonado	28	15	14	0	0	0%	-100%	
Tacna	12	5	22	23	111	3%	825%	
Total internacional	17 954	8 333	8 202	23 609	3 653		-80%	

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

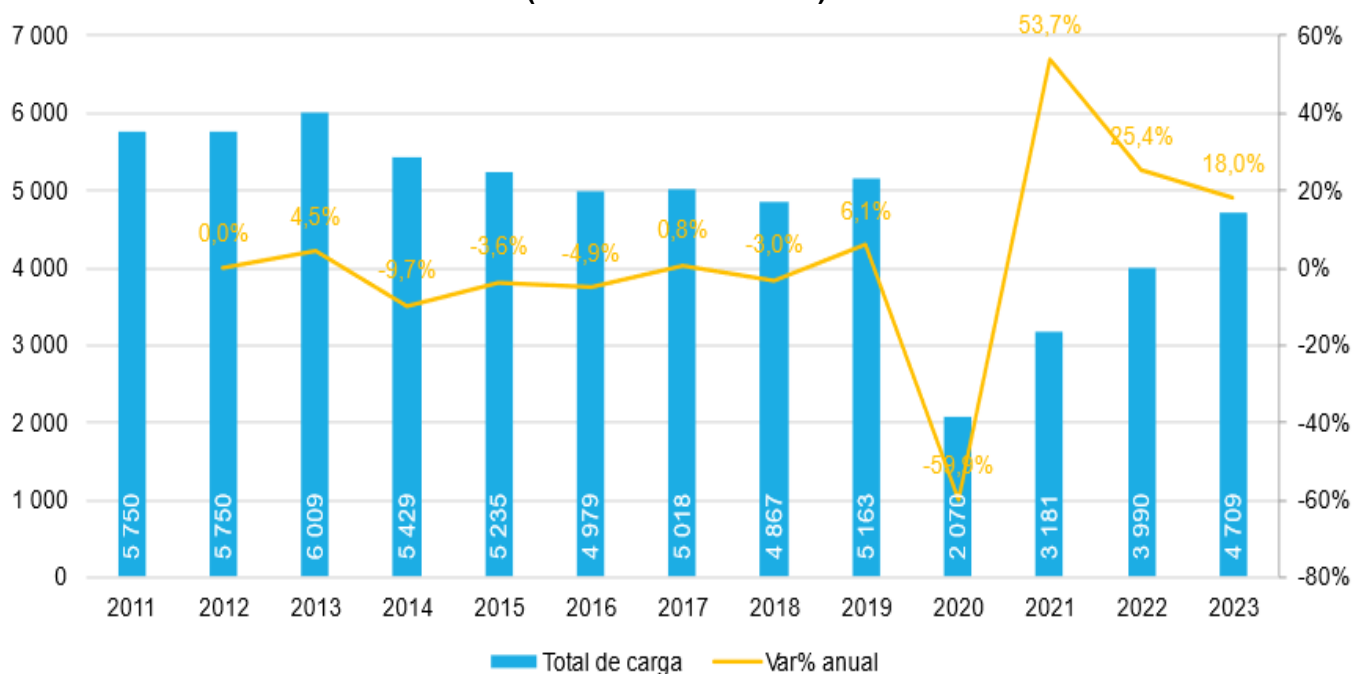
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



c) Tráfico de carga

42. 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 2023, el volumen de carga nacional transportada por AAP representó el 8,7% del volumen de carga nacional movilizada a través de la Red Aeroportuaria Nacional.
43. 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 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 2023, la carga movilizada alcanzó las 4 709 toneladas, valor mayor al registrado en el 2022 en 18,0%, pero aún menor en 8,8% a lo registrado en el 2019.

**Gráfico 3: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2023
(En toneladas métricas)**



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

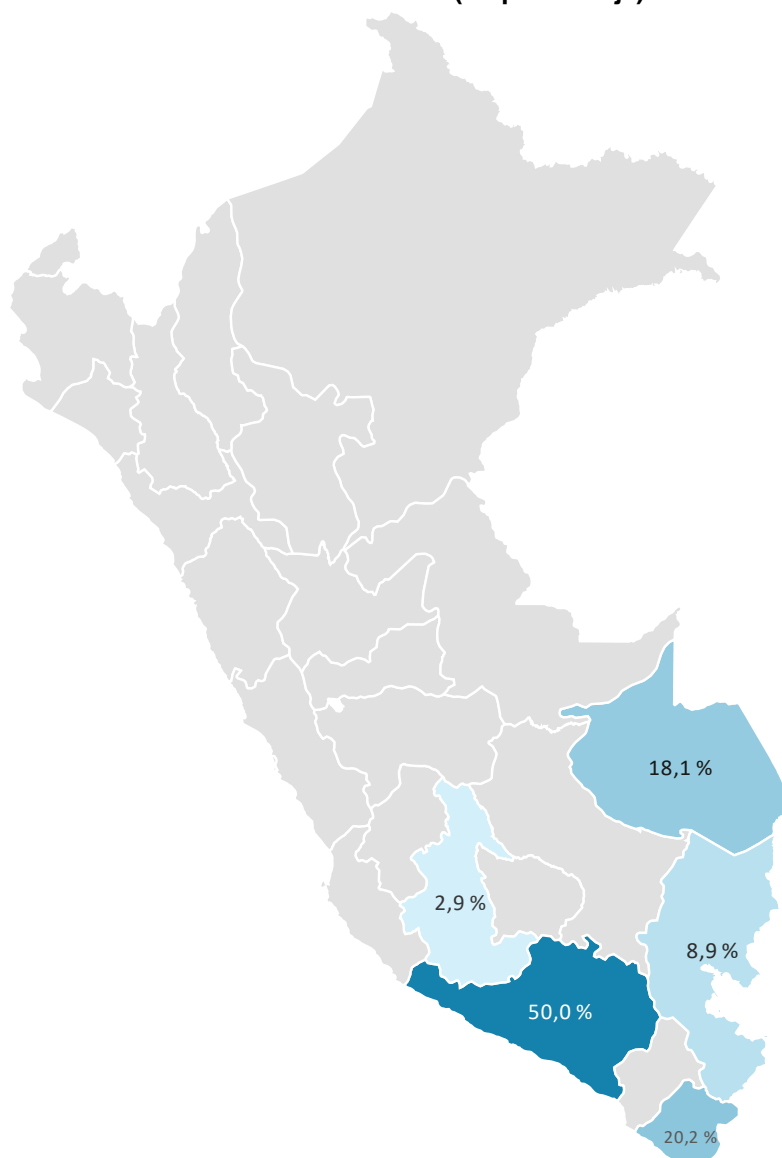
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. 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 (50,0%) en el 2023, seguido de los aeropuertos de Tacna (20,2%), Puerto Maldonado (18,1%) y Juliaca (8,9%).



Ilustración 4: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de carga del año 2023 (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



Cuadro 7: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2023
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	%Part. (2023)	Var% 2023/2019
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968	1 374	1 932	2 352	50%	-3,3%
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71	72	110	134	3%	-28,0%
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314	554	529	420	9%	-52,8%
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695	257	545	647	853	18%	22,7%
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960	459	636	772	949	20%	-1,1%
Total nacional	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 070	3 181	3 990	4 709		-8,8%

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

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. 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

47. 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.
48. 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 6,2% en 2023).

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

Arequipa	Juliaca	Ayacucho
Antojitos de Arequipa Dulce Tradición	La Ibérica	Montefino
La Ibérica	Retablos Arturo Ramos	Warikao
Misti Store	Patio de las Artesanas	Retablos Ramos
Anntarah	Anntarah	Joyería y Filigrama "El Tumi"
Britt Shop	Sol Alpaca	Cefetería Aeropuerto
Sol Alpaca	Antojitos de Arequipa	Deli Express Coffee Shop
Incalpa	Fabelis Dulce Sensación	
Starbucks	Harina de otro costal	
Jirón Perú	1 Break	
Rutta		
Deli Express Gourmet		
Tacna		Puerto Maldonado
Duty Free		Paletas & Souvenirs
Rocchetti		Harina de otro costal
		1 Break

Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú¹⁰

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹⁰ 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.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

49. 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.
50. 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*).

51. 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.
52. 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

53. 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.
54. 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.
55. 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.

56. 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 2023.

Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2023

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	Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna		

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. 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.
58. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2023 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 2023
(en USD, con IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	
<u>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</u>				
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	18,64	18,64	
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	6,73	5,60	
Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Ayacucho	Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna
<u>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u>				
- Hasta 10 TM	Por operación	30,125	22,593	22,593
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	5,592	4,784	4,784
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	6,779	5,816	5,816
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	7,134	6,119	6,119
- Más de 106 TM	Por TM	7,305	6,272	6,272
<u>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u>				
- Hasta 10 TM	Por operación	15,064	11,296	11,296
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	3,256	1,808	1,808
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	4,067	1,883	1,883
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	4,234	1,958	1,958
- Más de 106 TM	Por TM	4,351	2,015	2,015
<u>Servicios a la carga</u>				
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,018	0,018	0,018
<u>Atención en horas extras</u>				
- Con pasajeros	Por hora extra	207,116	131,804	154,398
- Sin pasajeros	Por hora extra	190,168	122,390	148,747
<u>Uso de puentes de embarque</u>				
- Primeros 45 minutos	45 min o fracción	17,665		
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	5,888		

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

59. 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.

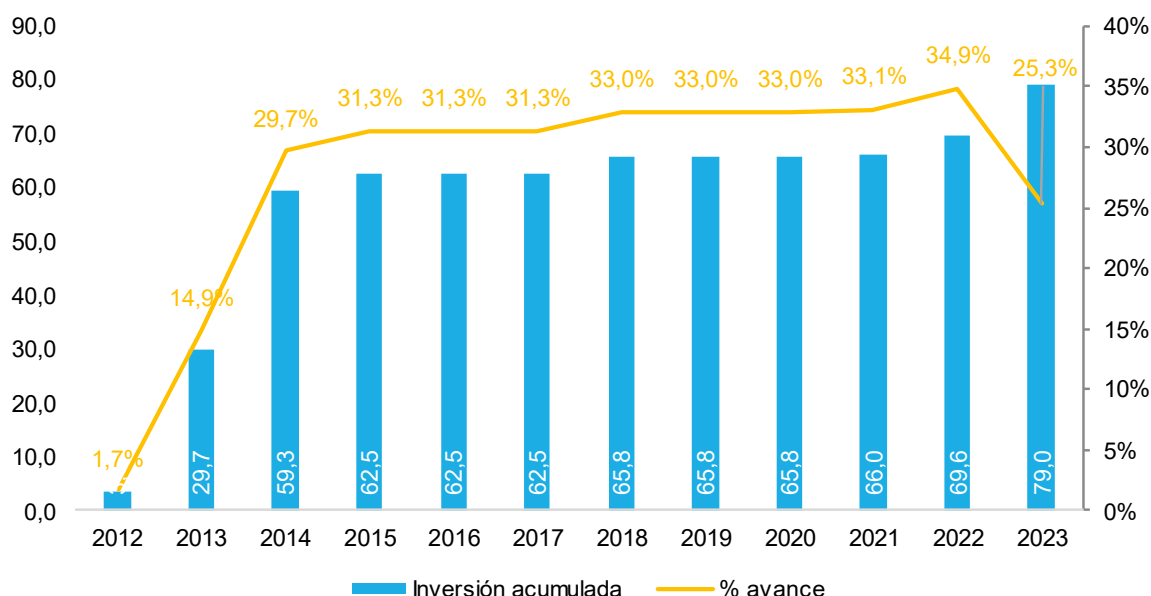


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

60. 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.
61. 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.
62. 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.
63. 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 2023, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 79,0 millones, lo cual representa un avance de 25,3% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 311,7 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 4: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2023
(En millones de USD, incluye IGV)



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

64. Durante el año 2023, las inversiones ejecutadas por el concesionario ascendieron a USD 9,4 millones. En particular, se realizaron Inversiones relacionadas a los EDI de las Obras Nuevas "Optimización de la capacidad operativa del servicio de extinción de incendios" de los aeropuertos de Ayacucho, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca y Tacna.

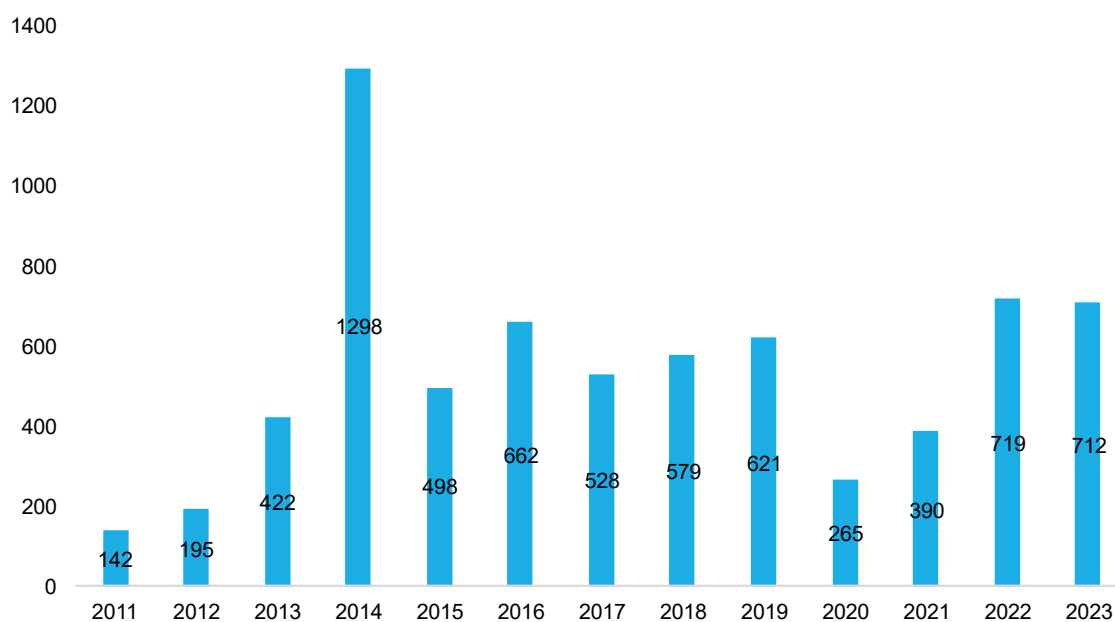


65. Es importante indicar que la Obra “Rehabilitación de lado aire del aeropuerto de Juliaca” aún no inicia su ejecución debido a que el EDI no se encuentra aprobado en su totalidad, habiéndose aprobado solo el Tomo 1 con un presupuesto de USD 119,8 millones, estando pendiente la elaboración del Tomo 2, cuya contratación viene siendo gestionado por representantes del Concedente y Concesionario.
66. Los EDI para la remodelación y ampliación de los actuales terminales de pasajeros de los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, cuyos presupuestos ascienden en total a USD 54 millones, se encuentran en etapa de levantamiento de observaciones para su aprobación por parte de la DGAC del MTC.
67. El EDI para la remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa fue aprobado por la DGAC del MTC en enero de 2024, con un presupuesto de USD 23,9 millones. A la fecha, representantes del Concedente y el Concesionario vienen llevando a cabo las gestiones para licitar la ejecución de la obra.

V.2. Pagos de Aporte por Regulación

68. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM¹¹, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
69. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2023 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 712 355, cifra 0,9% menor al aporte efectuado durante el año 2022.

**Gráfico 5: Aporte por regulación, periodo 2011-2023
(En miles de soles)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹¹ 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

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

VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTM

74. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Así, conforme a lo establecido en dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por AAP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA publicados en la edición más reciente del "*Airport Development Reference Manual*", dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores.
75. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF lleva a cabo¹² 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 Provincia¹³. Los resultados se presentan en el siguiente cuadro:

¹² 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.

¹³ 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 2023

AEROPUERTO DE AREQUIPA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	7.8 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	49%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	1.3 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	3 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	3 m ² /pax ⁽¹⁾	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	2 min	CUMPLE
BAG DROP	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	sin cola	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	sin cola	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	2.8 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	0	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOMÉSTICAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.1 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	68%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	7.7 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	4 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	7.5 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	30%	CUMPLE

AEROPUERTO DE AYACUCHO				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	10.1 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	64%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	2.6 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	2 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m ² /pax	1.3 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	2.1 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 37.5%	67%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m ² /pax	6.0 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	5 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	8.9 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	40%	CUMPLE



AEROPUERTO DE JULIACA

	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	8.8 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	52%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	2.8 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	6 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	10 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	0.5 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.1 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	87%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	2.1 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	11 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	10 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	63%	CUMPLE

AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO

	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	5.40 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	36%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	1.2 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	8 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	1.5 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2.5 min	4 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m ² /pax	1.7 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.7 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 37.5%	72%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m ² /pax	1.7 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	8 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	9 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	160%	CUMPLE



AEROPUERTO DE TACNA

	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	9.0 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	29%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	1.2 m ²	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	9 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	2.0 m ²	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	4 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	9.0 m ²	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	2 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.6 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	111%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	3.7 m ²	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	7 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	30.0 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	100%	CUMPLE

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Como se aprecia en la tabla anterior:

- Los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Puerto Maldonado han sido los aeropuertos del Segundo Grupo que ha cumplido con el 100% de los niveles de servicios medidos en el 2023.
- En el aeropuerto de Juliaca se incumplió uno de los quince niveles de servicio medidos. Este estuvo relacionado con el área mínima por pasajero en el control de seguridad, que registró 0,5m²/pasajero cuando el mínimo es 1,0m²/pasajero.
- En el aeropuerto de Tacna se incumplieron dos niveles de servicio; en el área mínima por pasajero en el *check-in* se registró 1,2m²/pasajero cuando el mínimo es 1,3m²/pasajero, y en el tiempo máximo de espera por pasajero en auto *check-in* se registró 4 minutos cuando el máximo es 2 minutos por pasajero.

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

78. Finalmente, cabe mencionar que ha habido una mejora notable en la medición de los niveles de servicio a comparación del 2022.

VI.1.2. Satisfacción de los usuarios

79. De conformidad con lo establecido en el apéndice 4 del anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar anualmente un “Plan de Mejoramiento de la Calidad”, en el cual se describan los niveles de calidad de los servicios aeroportuarios obtenidos durante el ejercicio. En el marco de dicho plan, el concesionario debe realizar una encuesta a los principales usuarios del aeropuerto (pasajeros y compañías aéreas) sobre la percepción que tienen de la calidad de los servicios brindados. Cabe mencionar que dicha encuesta debe ser realizada por una empresa encuestadora independiente, especializada en el diseño, conducción y evaluación de encuestas.



80. En ese sentido, durante el año 2023, el Concesionario, a través de la empresa AURUM Consultoría y Mercado, aplicó encuestas a los pasajeros y aerolíneas que hicieron uso de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Tacna, Puerto Maldonado y Juliaca. Los indicadores de calidad percibida, evaluados a través de encuestas, se encuentran limitados entre 0 y 100 puntos y expresan el porcentaje de pasajeros o representantes de las aerolíneas que manifiesta estar satisfecho o muy satisfecho con los aspectos evaluados.
81. A continuación, se presentan los resultados sobre la calidad percibida de los usuarios en los distintos servicios brindados y la infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos durante el año 2023.

a) Percepción de pasajeros

82. La encuesta de percepción de los pasajeros, para cada uno de los aeropuertos del Segundo Grupo, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación:
- Circulación de los pasajeros dentro de la terminal;
 - Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión;
 - Tratamientos de equipajes; y
 - Comunicaciones y accesos.
83. Al respecto, las preguntas estuvieron orientadas a la medición de 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.
84. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros con relación a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.
85. Como se aprecia, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”; sobre todo en el aeropuerto de Juliaca (99,53) y Puerto Maldonado (97,87); mientras que, en lo referido a “Comunicaciones y accesos”, los pasajeros mostraron un menor nivel de satisfacción, principalmente en el aeropuerto de Tacna (90,04).
86. 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 55,6% del tráfico total de pasajeros de la concesión en 2023); mientras que el aeropuerto de Tacna fue el que registró mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.



**Cuadro 13 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2023
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)**

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
CIRCULACIÓN DE PASAJEROS DENTRO DE LA TERMINAL	87,99	87,37	89,77	89,01	95,89
¿Qué tan satisfecho está con la atención en el servicio de cobro TUUA en este aeropuerto?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con el área de check-in de este aeropuerto?	84,27	86,32	90,74	87,30	100,00
¿Qué tan satisfecho está con los servicios prestados en los mostradores de facturación?	88,64	89,56	89,02	88,98	96,05
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la salida?	84,31	n.c.	n.c.	n.c.	98,21
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la llegada?	94,38	n.c.	n.c.	n.c.	92,31
¿Qué tan satisfecho está con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?	97,59	96,70	98,21	94,03	96,97
¿Qué tan satisfecho está con el servicio de inspección de seguridad para sala de embarque?	84,66	84,43	92,86	90,30	95,67
¿Qué tan satisfecho está con los asientos y zonas de espera en salas de embarque?	89,15	90,78	92,94	90,37	95,67
¿Qué tan satisfecho está con las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?	80,89	76,42	78,48	83,06	92,20
¿Qué tan confortable ha sido su espera en la sala de tránsito?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE LA TERMINAL Y EL AVIÓN	92,03	94,88	94,91	94,19	96,97
¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros?	92,03	94,88	94,91	94,19	96,97
TRATAMIENTO DE EQUIPAJES	97,59	95,94	99,53	97,87	97,06
¿Qué tan satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes?	98,90	96,47	100,00	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido por su equipaje?	96,28	95,41	99,06	95,74	94,12
COMUNICACIONES Y ACCESOS	81,07	84,56	84,65	82,06	90,04
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de movilidad reducida?	74,45	81,05	86,83	87,12	85,77
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?	82,00	80,31	84,95	87,94	90,57
¿Qué tan satisfecho está con los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?	88,89	90,04	89,88	91,11	90,04
¿Qué tan satisfecho está con el resto de la señalética del aeropuerto?	82,98	86,83	85,54	84,73	88,55
¿Qué tan satisfecho está con las señales y avisos actuales del aeropuerto?	69,97	82,37	84,34	81,06	80,27
¿Qué tan satisfecho está con la iluminación y climatización del edificio terminal?	85,15	82,58	85,80	91,04	94,35
¿Qué tan satisfecho está con las zonas de espera de uso público y el hall de llegadas o salidas?	82,28	82,08	86,39	84,96	88,16
¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?	79,40	82,60	88,24	79,39	86,28
¿Qué tan satisfecho está con la sala VIP?	75,83	n.c.	75,54	52,94	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido y el respeto del protocolo?	66,67	n.c.	67,35	60,00	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con la calidad de los accesos al aeropuerto (amplitud e iluminación)?	87,60	87,47	90,00	87,12	95,63
¿Qué tan satisfecho está con las indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto?	76,49	84,60	85,03	81,40	92,07
¿Qué tan satisfecho está con la playa vehicular del aeropuerto?	86,09	88,41	89,26	89,92	95,06
¿Qué tan satisfecho está con la seguridad de los accesos al aeropuerto?	85,22	87,97	88,48	88,89	94,35
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?	75,00	82,99	82,17	83,33	89,38
PROMEDIO	89,67	90,69	92,22	90,78	94,99

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Percepción de aerolíneas

87. La encuesta de percepción de las aerolíneas, para cada uno de los aeropuertos, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación:
- Seguridad y operaciones;
 - Gestión de servicios en plataforma;
 - Servicios en área Terminal; e
 - Instalaciones de carga y otros.
88. 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 2023
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)**

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
SEGURIDAD Y OPERACIONES	94,44	100,00	93,33	83,33	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje?	100,00	100,00	93,33	90,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje?	88,89	100,00	100,00	100,00	100,00
¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?	94,44	100,00	86,67	60,00	100,00
GESTIÓN DE SERVICIOS EN PLATAFORMA	74,02	79,62	85,61	85,54	95,00
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?	38,89	31,25	93,33	80,00	83,33
¿Qué tan satisfecho está con la organización y asignación de puestos en plataforma?	88,89	93,75	93,33	90,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora típica?	88,46	88,46	65,38	80,77	97,22
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora punta?	53,85	84,62	76,00	76,92	94,44
¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
SERVICIOS EN ÁREA TERMINAL	79,29	83,33	77,27	80,00	91,43
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica?	75,00	100,00	100,00	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?	62,50	90,00	100,00	93,75	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mangas y vehículos de transporte a la aeronave?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
¿Qué le parece la disponibilidad de oficinas que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	87,50	90,00	100,00	81,25	91,67
¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	87,50	66,67	45,45	68,75	90,48
¿Qué tan satisfecho está con el mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas?	75,00	90,00	90,91	68,75	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la amplitud, acondicionamiento y equipos en los almacenes?	71,43	70,00	50,00	81,25	75,00
INSTALACIONES DE CARGA Y OTROS	54,76	75,19	88,57	64,58	79,56
¿Qué tan satisfecho está con los almacenes de carga aérea disponibles?	71,43	70,00	80,00	68,75	90,00
¿Qué tan satisfecho está con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto?	42,86	77,78	100,00	56,25	75,00
¿Qué tan satisfecho está con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga)?	50,00	77,78	85,71	68,75	73,68
PROMEDIO	75,63	84,53	86,20	78,36	91,50

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. 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 "Instalaciones de carga y otros", las aerolíneas mostraron un menor nivel de satisfacción (72,53 en promedio).

90. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Arequipa (75,63), principalmente en lo referido a instalaciones de carga (54,76); mientras que los aeropuertos de Tacna y Juliaca registraron los mayores niveles de satisfacción, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

VI.2. Reclamos

91. Los reclamos presentados constituyen otro indicador que permite medir el nivel de satisfacción de los usuarios 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.

92. Durante el año 2023, se presentaron 86 reclamos con relación a los servicios e infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos, lo cual representó una caída del 41,9% respecto al año anterior. Del total de reclamos presentados en 2023, el 75,6% estuvo clasificado como otros, donde se encuentran reclamos relacionados con cancelación de vuelos, trato de aerolíneas, entre otros.



Cuadro 15 Reclamos presentados, año 2023

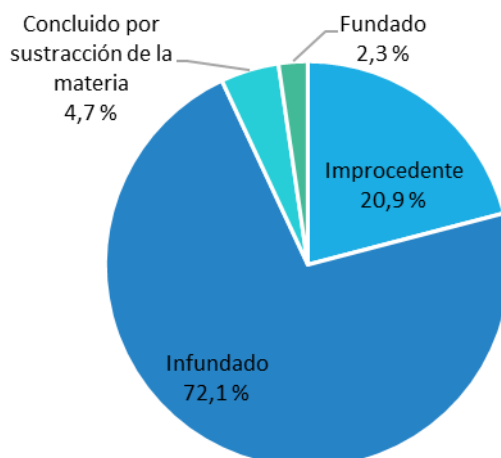
Materia	Reclamos	Participación
Otros	65	75,6%
Información proporcionada a los usuarios	7	8,1%
Facturación o cobro	5	5,8%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	5	5,8%
Calidad y oportuna prestación del servicio	4	4,7%
Total	86	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Cabe señalar que el total de reclamos presentados fueron resueltos durante el 2023, apreciándose que el 72,1% fue declarado como infundado (62 reclamos), el 20,9% fue declarado como improcedente (18 reclamos), 4,7% fueron concluidos por sustracción de la materia (4 reclamos) y el 2,3% restante fueron concluidos como fundados (2 reclamos).

**Gráfico 6: Tipificación de los reclamos, año 2023
(En porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados infundados en el 2023, 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.
95. En cuanto a la participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos en el 2023, se observa que el 37,2% de los reclamos están concentrados en el aeropuerto de Arequipa; seguido del aeropuerto de Tacna (26,7%). En el otro extremo se encontró el aeropuerto de Puerto Maldonado, donde los reclamos resueltos tuvieron la menor participación (8,1%).



**Ilustración 5: Participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos, en el año 2023
(En porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Sanciones

96. 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 Sanciones¹⁴ del Ositrán.
97. Durante el 2023 se le impusieron seis sanciones a AAP relacionadas con el incumplimiento de lo establecido en la cláusula 9.4.1 del Contrato de Concesión. Dichas sanciones, que se encuentran concluidas en segunda instancia, ascendieron en conjunto a 76,9 UIT (S/ 380 457). En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las mencionadas sanciones:

¹⁴ 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 2023**

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta (UIT)
3/01/2023	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del tercer trimestre del 2021 menos el PAMOT del tercer trimestre del 2021 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al tercer trimestre del año 2021	Cláusula 9.4.1. del Contrato de Concesión, y acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del mismo Contrato	8,74
3/01/2023	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del segundo trimestre del 2021 menos el PAMOT del segundo trimestre del 2021 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al segundo trimestre del año 2021	Cláusula 9.4.1. del Contrato de Concesión, y acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del mismo Contrato	4,82
27/12/2023	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del primer trimestre del 2022 menos el PAMOT del primer trimestre del 2022 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al primer trimestre del año 2022.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.	23,15
14/12/2023	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del segundo trimestre del 2022 menos el PAMOT del segundo trimestre del 2022 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al segundo trimestre del año 2022.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.	18,20
14/12/2023	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del tercer trimestre del 2022 menos el PAMOT del tercer trimestre del 2022 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al tercer trimestre del año 2022.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.	12,45
27/12/2023	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha - a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del cuarto trimestre del 2022 menos el PAMOT del cuarto trimestre del 2022 [50%*(PAMOT – IRT)], por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al cuarto trimestre del año 2022.	Numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena y el Acápite 3 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.	9,50

* Registro de sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2023. No se incluyen en este registro aquellas sanciones que quedaron consentidas en el 2024 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

98. 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.

99. Cabe precisar que, a diferencia del año 2022 donde no se le impusieron penalidades a AAP, durante el 2023 se registró un total de dieciocho (18) penalidades. El detalle se muestra a continuación:



Cuadro 177: Penalidades impuestas a AAP en el 2023

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	PENALIDAD IMPUESTA (USD, S/ o UIT)
14/02/2023	Incumplimiento por no ejecutar en el año 2017 la actividad de Sello con Emulsión Asfáltica (Fog Seal) en el Aeropuerto de Juliaca, incluido en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) del año 2017.	Numeral 6.4 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión	100 UIT
20/11/2023	Incumplimiento de Aeropuertos Andinos del Perú S.A. – AAP, por no haber cumplido con ejecutar el año 2021 la actividad de Sello con Emulsión Asfáltica (Fog Seal) en el Aeropuerto de Tacna, incluido en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP 2017-2021) (Primera modificación).	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	5.14 UIT
22/11/2023	No haber cumplido con ejecutar la actividad de mantenimiento periódico Sello con Emulsión Asfáltica (Fog Seal) en el Aeropuerto de Ayacucho correspondiente al año 2017, incluidas en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) 2017-2021.	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	1 UIT
28/12/2023	Incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO Aeropuertos Andinos del Perú, por no cumplir con el plazo de presentación a OSITRAN del Plan de Mejoramiento de la Calidad 2018 (aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna).	Numeral 1, Apéndice 4, Anexo 8 del Contrato de Concesión	1 UIT
23/03/2023	Incumplimiento del Concesionario, referido a haber efectuado con atraso las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento (01 observación del Acta de Inspección no Programada N°006-2020-JCA-GSF-OSITRAN), específicamente respecto al agrietamiento longitudinal de un sector de la calle de rodaje bravo del Aeropuerto de Juliaca, conforme a lo evidenciado en diversas actas de inspección del periodo octubre 2020 a agosto 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00
23/03/2023	Incumplimiento del Concesionario, referido a haber efectuado con atraso las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento (11 observaciones del Acta de Inspección N°009-2022-JCA-GSF-OSITRAN), específicamente respecto de la presencia de desprendimiento de pintura en sectores de hall principal y hall de llegada, teléfono inoperativo en sala de embarque, presencia de piel de cocodrilo y concentración de fisuras en sectores de pista de aterrizaje, presencia de concentración de fisuras en plataforma de aeronaves, así como desperfectos en la camioneta y en el vehículo contraincendios r-19 asignado al Aeropuerto de Juliaca, conforme a lo evidenciado en diversas actas de inspección del periodo enero a octubre 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00
10/03/2023	Incumplimiento del Concesionario, referido a haber efectuado con atraso las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento (14 observaciones del Acta de Inspección N°0139-2021-JCA-GSF-OSITRAN), específicamente respecto de binoculares inoperativos, mejorar el sobreancho de un sector de la vía perimetral, butacas en sala de embarque con deterioro en el respaldar, presencia de fisuras en el techo del SS.HH de varones y mujeres, desprendimientos de puertas en counters, concentración de fisuras y grietas en sectores de la pista de aterrizaje, plataforma de aeronaves y calle de rodaje bravo y presencia de vegetación en márgenes de calle de rodaje alfa y bravo en el Aeropuerto de Juliaca, conforme a lo evidenciado en diversas actas de inspección del periodo septiembre 2021 a noviembre 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00
24/03/2023	Incumplimiento del Concesionario, referido a haber efectuado con atraso las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento (05 observaciones del Acta de Inspección N°0105-2021-JCA-GSF-OSITRAN), específicamente respecto a presencia de fisuras y agrietamiento longitudinal en sectores de la pista de aterrizaje, fisuramiento longitudinal en calle de rodaje bravo, fallas y desperfectos en los vehículos contraincendios r-19 y r-20 asignados al Aeropuerto de Juliaca, conforme a lo evidenciado en diversas actas de inspección del periodo julio 2021 a noviembre 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00
24/02/2023	Incumplimiento del Concesionario, referido a haber efectuado con atraso las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento (07 observaciones del Acta de Inspección N°0076-2021-JCA-GSF-OSITRAN), específicamente respecto de la presencia de agrietamientos y fisuras transversales y longitudinales en sectores de la pista de aterrizaje, falla en limpia parabrisas y ruido inusual en el tablero de instrumentos del vehículo contraincendios r-19 asignado al Aeropuerto de Juliaca, conforme a lo evidenciado en diversas actas de inspección del periodo junio 2021 a noviembre 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00



Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	PENALIDAD IMPUESTA (USD, S/ o UIT)
10/03/2023	Incumplimiento del Concesionario, referido al atraso las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento (12 observaciones del Acta de Inspección N°0179-2021-JCA-GSF-OSITRAN), específicamente respecto a desprendimiento de asfalto en un sector de vía de ingreso de playa de estacionamiento, deterioro de pintura en cerco operativo, presencia de fisuras en muro de control de equipaje rx, concentración de fisuras en sectores de pista de aterrizaje y calle de rodaje bravo del Aeropuerto de Juliaca, así como fallas y desperfectos en los vehículos contraincendios R-19 y R-20, así como la limpieza de la carrocería de la camioneta del Aeropuerto de Juliaca, conforme a lo evidenciado en diversas actas de inspección del período noviembre 2021 a noviembre 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00
29/03/2023	Incumplimiento referido a haber efectuado con atraso el año 2017, 09 actividades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria (lado aire y lado tierra) en el Aeropuerto de Arequipa, actividades contempladas en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) 2017-2021.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000.00
5/05/2023	Incumplimiento de la obligación del Concesionario de mantener los Niveles de Calidad Parcial y Global de los servicios prestados a los usuarios principalmente a los usuarios intermedios como las aerolíneas, lo cual ha sido ocasionado por la insatisfacción de estos y los usuarios finales (pasajeros de las aerolíneas) respecto a la gestión del Concesionario en su calidad de operador y administrador de la infraestructura aeroportuaria. Aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.	Apéndice 4 del Anexo 8, Sistema de Seguimiento Mejoramiento de la Calidad	USD 90 000,00
31/05/2023	Incumplimiento por parte del CONCESIONARIO Aeropuertos Andinos del Perú – AAP, al no haber efectuado las labores de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria e incumplir con las normas mínimas de mantenimiento, específicamente respecto de no retirar la hierba de ambos márgenes de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Juliaca conforme a lo evidenciado en diversas Actas de inspección del periodo Julio 2020 a Agosto 2022.	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión	USD 5000,00
26/10/2023	Incumplimiento con no ejecutar las actividades de mantenimiento, Sello con emulsión asfáltica (Fog Seal) y Perfilado y Compactación de RESA en el Lado aire del Aeropuerto de Tacna, actividades contempladas en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) del año 2017.	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	100 UIT
8/09/2023	Incumplimiento por el Atraso en la Presentación del Plan Anual de Mantenimiento del Año 2015 respecto al Plazo Establecido en el Plan Anual de Supervisión 2014	Numerales 1.79, 14.1.6, 14.1.7 y 14.3.4 del Contrato de Concesión, artículo 24 del Reglamento General de Supervisión y lo dispuesto en el Plan Anual de Sup. del 2014.	USD 3000,00
20/11/2023	Incumplimiento de Aeropuertos Andinos del Perú S.A.– AAP, por no haber cumplido con ejecutar el año 2021 la actividad de Sello con Emulsión Asfáltica (Fog Seal) en el Aeropuerto de Tacna, incluido en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP 2017-2021) (Primera modificación).	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	S/ 23 664,98
22/11/2023	No haber cumplido con ejecutar la actividad de mantenimiento periódico Sello con Emulsión Asfáltica (Fog Seal) en el Aeropuerto de Ayacucho correspondiente al año 2017, incluidas en el Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) 2017-2021.	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	S/ 4 050,00
28/12/2023	Hallazgo sobre el presunto incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO Aeropuertos Andinos del Perú respecto a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM), por no cumplir con el plazo de presentación a OSITRAN del Plan de Mejoramiento de la Calidad 2018 en el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia (aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna).	Numeral 1, Apéndice 4, Anexo 8 del Contrato de Concesión	S/ 4 150

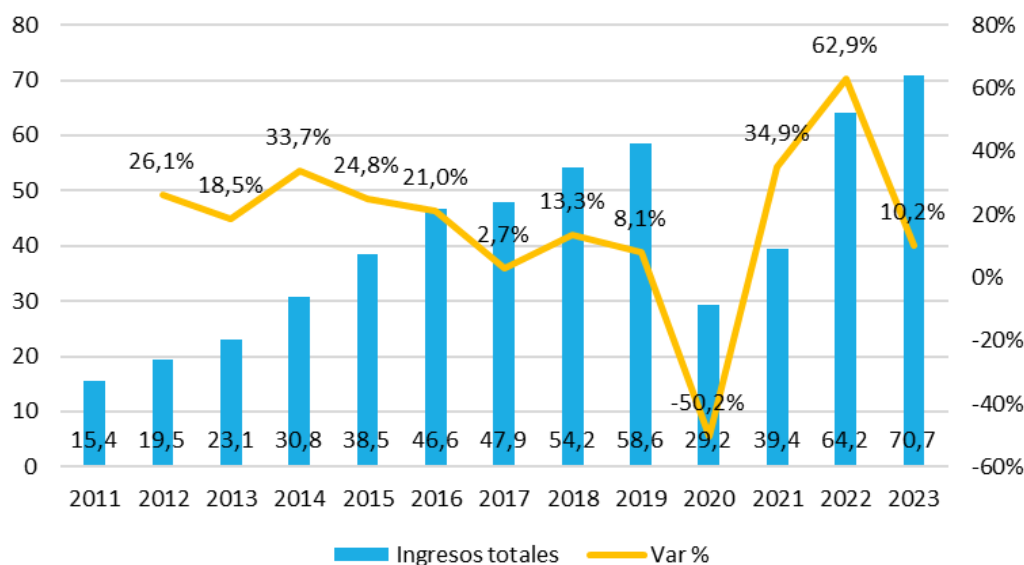
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII. INDICADORES COMERCIALES

100. 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 2023 los ingresos mostraron una recuperación total al alcanzar los S/ 70,7 millones, un 10,2% mayor a lo registrado en el 2022 y un 20,7% mayor a lo registrado en el año 2019 (prepandemia)

Gráfico 7: Evolución de los ingresos totales, 2011-2023
(En millones de soles)



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

101. 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.
102. 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 2022 y 2023 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

103. 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.

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

**Cuadro 18: Ingresos por servicios, periodo 2019-2023
(Expresado en miles de Soles)**

Ingresos por prestación de servicios	2019	2020	2021	2022	2023
Servicios regulados	40 981	15 428	28 130	46 674	51 936
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	27 583	9624	18 573	31 118	36 057
Tarifa de aterrizaje y despeje	7936	3063	5229	8724	9977
Acceso a rampa-operador	1799	697	1286	2078	2300
Atención de aeronaves fuera de horario regular	1436	786	1426	2511	1285
Alquileres regulados	1307	868	1059	1374	1365
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	325	80	52	240	348
Tarifa de embarque y desembarque de mangas	314	128	261	339	275
Tarifa por uso de instalaciones de carga	221	94	155	211	143
Tarifa de estacionamiento de aeronaves	60	88	89	79	186
Servicios no regulados	17 630	13 781	11 262	17 498	18 812
Arrendamiento de locales comerciales	6773	1969	2825	4120	4396
Espacios para almacenes, antenas y otros	2895	1793	2878	3579	3716
Estacionamiento vehicular	2987	1103	1391	3454	3858
Espacios publicitarios	3107	970	1459	2434	2813
Ingresos vehículos porta valores	436	336	428	460	484
Reembolso de servicios básicos	209	158	211	243	338
Aporte del Concedente	0	6558	0	0	0
Otros	1223	894	2070	3208	3207
Total ingresos de operación	58 611	29 209	39 392	64 172	70 748

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. En el 2023, los ingresos totales constituidos por i) los servicios regulados, y ii) los servicios no regulados, alcanzaron los S/ 70,7 millones, monto 10,2% mayor que lo registrado en el 2022 (S/ 64,2 millones). Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos regulados se incrementaron en 11,3% frente a lo registrado en el 2022, esto es en S/ 5,3 millones, ascendiendo a S/ 51,9 millones (S/ 46,7 millones en el 2022) y representando el 73,4% de los ingresos totales; mientras que, los ingresos por servicios no regulados se incrementaron en un 7,5%, esto es en S/ 1,3 millones, ascendiendo a S/ 18,8 millones en el 2023 (S/ 17,5 millones en el 2022) y representando el 26,6% 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/ 36,1 millones y representando el 51% del total de ingresos por servicio, habiéndose incrementado 15,9% con respecto al año 2022, en el cual se recaudó S/ 31,1 millones, monto que representó el 14,1% de los ingresos totales. En cuanto a los servicios no regulados, los ingresos por *Arrendamiento de locales comerciales* ascendieron a S/ 4,4 millones y representaron el 6,2% de los ingresos totales, habiéndose incrementado en S/ 276 000 en relación con lo registrado en el 2022 (S/ 4,1 millones); asimismo, los ingresos por *Espacios para almacenes, antenas y otros* durante el ejercicio 2023 ascendieron a S/ 3,7 millones, representando el 5,3% de los ingresos totales, lo que determina un incremento de alrededor de S/ 137 000 en relación con lo registrado en el 2022 (S/ 3,6 millones).



106. En lo que respecta a los costos de servicios, en el 2023 se registró S/ 54,7 millones, incrementándose 5,6% con respecto a los S/ 51,8 millones registrado en el 2022. Al respecto, el principal rubro es el de *Servicios prestados por terceros*, el cual ascendió a S/ 21,9 millones en el año 2023, representando el 40,1% del total de costos de servicios, determinando una reducción de 11,2% frente a lo registrado en el 2022 (S/ 24,7 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 29,7% del total de costos de servicios; este rubro mostró un crecimiento de 15,1% (S/ 1,1 millones), al pasar de S/ 14,1 millones en el año 2022 a S/ 16,2 millones en el año 2023.

**Cuadro 19: Costos de prestación de servicios 2019-2023
(Expresado en miles de Soles)**

Costos de servicios	2019	2020	2021	2022	2023
Servicios prestados por terceros	15 534	8749	14 410	24 720	21 945
Pago por exceso ingresos regulados mant & operación	13 118	3309	5806	14 104	16 236
Gasto de personal	10 193	7140	6458	8332	9409
Amortización de intangible de la concesión	3514	3511	2679	2679	2679
Cargas diversas de gestión	1206	1070	1372	1471	3001
Depreciación	738	570	399	365	846
Amortización	150	211	186	60	353
Deterioro de cuentas por cobrar	0	0	0	0	254
Otros menores	662	248	1	103	0
Total costos	45 115	24 808	31 311	51 834	54 723

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Con relación a los gastos de administración, estos se incrementaron en 6,9%, al pasar de S/ 15,0 millones en el 2022 a S/ 16,0 millones en el 2023. Entre sus componentes, el rubro principal fue el de Gastos de personal, el cual tuvo una participación del 37,5% en el 2023 sobre los gastos de administración totales; este rubro mostró un incremento de 38,6% al pasar de S/ 4,3 millones en el 2022 a S/ 6,0 millones en el 2023. En segundo lugar, se encontró el rubro de *Servicios prestados por terceros*, con una participación de 36,3%, mostrando una reducción de 23,2% al pasar de S/ 7,5 millones a S/ 5,8 millones.

**Cuadro 20: Gastos de administración 2019-2023
(Expresado en miles de Soles)**

Gastos de administración	2019	2020	2021	2022	2023
Servicios prestados por terceros	5428	5007	4872	7549	5796
Gastos de personal	3586	3551	3940	4321	5991
Tributos y contribuciones	1125	703	1158	1571	2331
Seguros y otros	740	616	565	1146	1863
Depreciación	0	362	308	232	0
Amortización	118	158	176	133	0
Estimación de cobranza dudosa	700	0	0	0	0
Deterioro de cuentas por cobrar	0	0	296	0	0
Total	11 697	10 397	11 315	14 952	15 981

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 2023, el Contrato de Concesión contempló un PAMO anual de USD 5,2 millones, equivalente a S/19,2 millones (USD 4,8 millones equivalente S/ 18,0 millones durante el año 2022); que la Compañía recibiría de los ingresos regulados. En 2023 y 2022, los ingresos regulados ascendieron a S/ 51,9 millones y S/ 46,7 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, el saldo por pagar por este concepto es de USD 8,0 millones (equivalente a S/ 29,8 millones) y USD 3,7 millones (equivalente a S/ 14,0 millones), respectivamente, y se presentan en el rubro "Cuentas por pagar al Estado Peruano" en el estado de situación financiera.



108. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos se incrementaron en 63,8%, al pasar de S/ 1,3 millones en el año 2022 a S/ 2,1 millones en el año 2023, esta variación se explica principalmente por el incremento de los *Servicios prestados por terceros* en 89,2%, al pasar de S/ 528 000 en el año 2022 a S/ 999 000 en el año 2023.

**Cuadro 21: Gastos de ventas 2019-2023
(Expresado en miles de Soles)**

Gastos de venta	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos de personal	892	589	629	746	1034
Servicios prestados por terceros	611	243	274	528	999
Cargas diversas de gestión	56	57	24	12	74
Total	1559	889	927	1286	2107

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

109. De esta manera, en lo que respecta a los Resultados Integrales del ejercicio 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 16,0 millones, lo que significó un incremento de 29,9% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 12,3 millones). Por otro lado, las pérdidas de operación disminuyeron, al pasar de -S/ 7,1 millones en el año 2022 a -S/ 2,0 millones en el 2023; esto es explicado principalmente por el aumento de los ingresos por prestación de los servicios.
110. Asimismo, se observa que la pérdida neta se ha incrementado en el año 2023, al pasar de -S/ 5,3 millones en el año 2022 a -S/ 10,6 millones en el año 2023. Este resultado es explicado por el incremento del impuesto a la renta y por los costos de servicio.

**Cuadro 22: Resultados Integrales 2019-2023
(Expresado en miles de Soles)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos por prestación de servicios	58 611	29 209	39 392	64 172	70 748
Costos de servicio	-45 115	-24 808	-31 311	-51 834	-54 723
Utilidad Bruta	13 496	4401	8081	12 338	16 025
Gastos de administración	-11 697	-10 397	-11 315	-14 952	-15 981
Gastos de ventas	-1559	-889	-927	-1286	-2107
Otros ingresos	780	34	383	515	43
Otros gastos	-20 099	-13 013	-4988	-3665	0
Utilidad de operación	-19 079	-19 864	-8 766	-7 050	-2 020
Ingresos financieros	548	722	894	904	784
Gastos financieros	-4853	-5920	-5907	-6065	-6954
Ingresos extraordinarios	0	0	0	5872	0
Diferencia de cambio neta	65	-4159	-3886	1040	363
Utilidad antes de impuesto a la renta	-23 319	-29 221	-17 665	-5 299	-7 827
Impuesto a la renta	-2873	-2795	2970	43	-2808
Utilidad (pérdida) neta del año	-26 192	-32 016	-14 695	-5256	-10 635

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

111. Finalmente, en lo que respecta al EBITDA¹⁶, ha demostrado una mejora considerable. Aunque todavía no ha alcanzado un EBITDA positivo, la significativa reducción en las pérdidas indica una tendencia de mejora continua. En el ejercicio 2023, el EBITDA fue de -S/ 821 000, lo que representa una mejora de S/ 5,4 millones con respecto al ejercicio del año previo. Esta mejora se explica por una notable reducción de las pérdidas operativas.

¹⁶ EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



Cuadro 233: EBITDA, periodo 2019-2023
(En miles de Soles)

	2019	2020	2021	2022	2023
Utilidad Operativa	-19 079	-19 864	-8766	-7050	-2020
Depreciación	738	932	707	597	846
Amortización	268	369	362	193	353
EBITDA	-18 073	-18 563	-7697	-6260	-821

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.2. Estado de Situación Financiera

112. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2019-2023).

Cuadro 24: Estado de Situación Financiera 2019-2023
(Expresado en miles de Soles)

ACTIVO	2019	2020	2021	2022	2023
Efectivo y equivalente de efectivo	9888	4828	4320	18 202	2852
Cuentas por cobrar comerciales	5323	2798	5092	6135	6040
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	41	31	16	11	0
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1417	1546	1828	1663	1616
Cuentas por cobrar diversas	9149	13 693	22 708	12 345	17 743
Gastos contratados por anticipado	340	908	1356	1385	2063
Total Activo Corriente	26 158	23 804	35 320	39 741	30 314
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	7262	7696	16 744	47 501	59 523
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	100	1000	915	1122	2527
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 759	26 759	26 759	26 759
Activos intangibles del contrato de concesión	56 172	40 180	37 501	34 823	32 144
Instalaciones, mobiliario y equipo	10 263	9885	5445	4642	5905
Activo por Derecho de Uso, neto	0	0	0	1399	1158
Otros activos, neto	2754	2680	2455	2548	2173
Impuesto a las ganancias diferido	3986	1191	4161	4204	1396
Total Activo No Corriente	107 296	89 391	93 980	122 998	131 585
TOTAL ACTIVO	133 454	113 195	129 300	162 739	161 899
Obligaciones financieras	16 593	21 134	23 347	4128	5381
Cuentas por pagar al Estado Peruano	3428	3513	8957	14 063	29 828
Cuentas por pagar comerciales	9268	9044	25 247	32 322	24 063
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6130	1573	326	6275	2011
Cuentas por pagar diversas	2632	3298	9574	6823	3825
Total Pasivo Corriente	38 051	38 562	67 451	63 611	65 108
Obligaciones financieras	35 992	40 388	40 556	45 673	38 988
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	700	5357	11 555	8853	12 498
Cuentas por pagar diversas	6238	6573	2118	2540	3281
Total Pasivo No Corriente	42 930	52 318	54 229	57 066	54 767
TOTAL PASIVO	80 980	90 880	121 680	120 677	119 875
Capital social	142 006	163 830	163 830	183 847	203 528
Capital adicional	20 555	722	722	20 403	10 830
Resultados acumulados	-110 087	-142 237	-156 932	-162 188	-172 334
TOTAL PATRIMONIO NETO	52 474	22 315	7 620	42 062	42 024
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	133 454	113 195	129 300	162 739	161 899

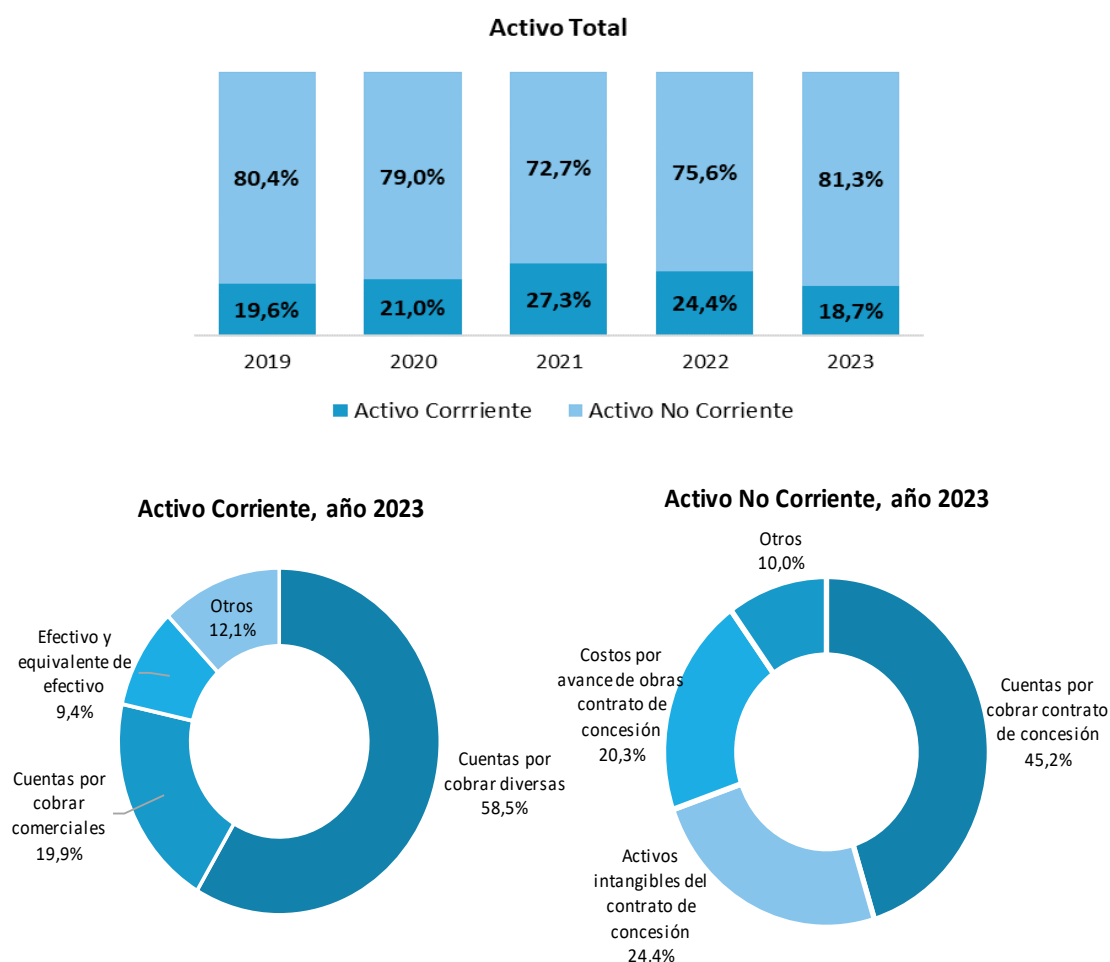
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



113. Al respecto, en el caso particular del año 2023, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales ascendieron a S/ 161,9 millones, lo cual representó una reducción de S/ 840 000 (-0,5%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho total se encontró compuesto en un 81,3% por activos no corrientes, mientras que el 18,7% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2023 estos se componían principalmente de Cuentas por cobrar diversas, con una participación de 58,5%, seguido de las Cuentas por cobrar comerciales y Efectivo y equivalente de efectivo, con participaciones de 19,9% y 9,4%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2023 estuvieron conformados principalmente por Cuentas por cobrar por el contrato de concesión, con una participación de 45,2%, en tanto que los Activos intangibles presentaron una participación de 24,4%.

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

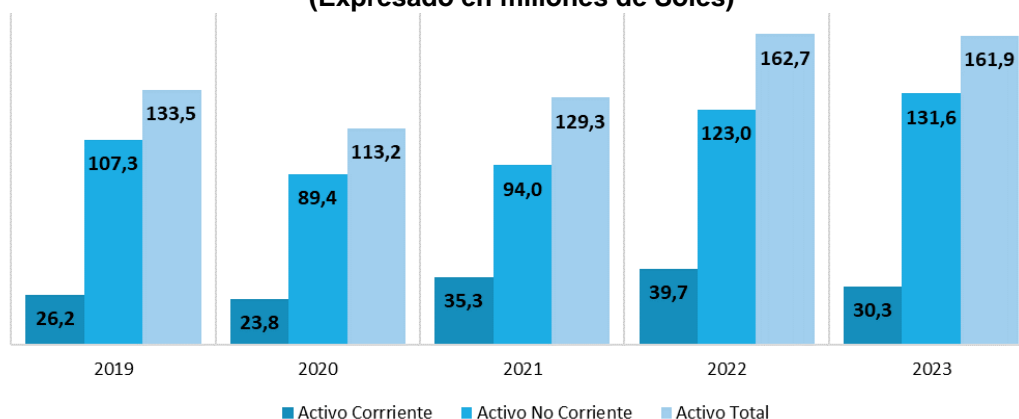


Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

114. Respecto a la evolución de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles ya que estos devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano, siendo el año 2023 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente. En el año 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (S/ 162,7 millones). Sin embargo, en el 2023 se observa una ligera disminución del 0,5% en activo total respecto al año anterior. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a 3,9%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes, que crecieron a una tasa anual promedio del 4,2% a lo largo de este periodo.



**Gráfico 9: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2019-2023
(Expresado en millones de Soles)**



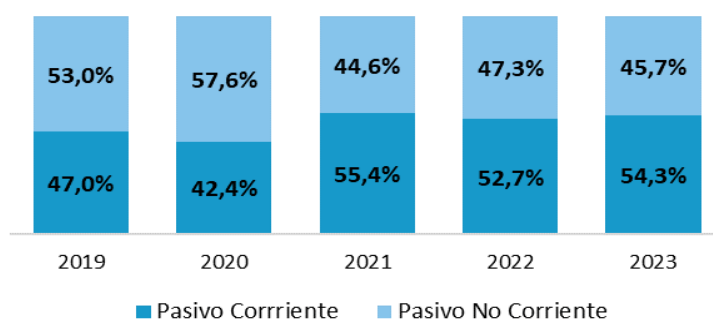
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

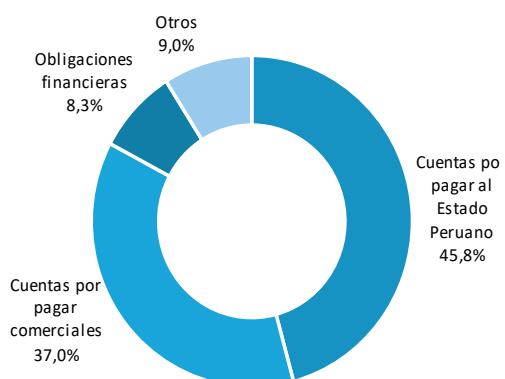
115. Por otro lado, con relación a los pasivos totales, al cierre del año 2023 estos ascendieron a S/ 119,9 millones, lo cual representó una reducción de S/ 802 000 (-0,7%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho total se encontró compuesto en un 54,3% por pasivos corrientes, mientras que el 45,7% restante lo conformaron los pasivos no corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2023 estos se conformaron principalmente de Cuentas por Pagar al Estado Peruano, con una participación de 45,8%, seguido de Cuentas por pagar comerciales y Obligaciones financieras, con participaciones de 37,0%, 8,3%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2023 estuvieron compuestos por Obligaciones financieras, con una participación de 71,2%, y por Cuentas por pagar a entidades relacionadas, con una participación de 22,8%.

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

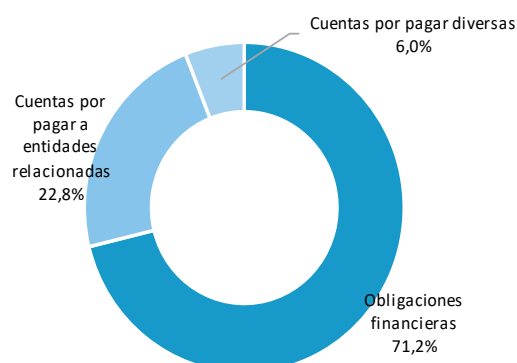
Pasivo Total



Pasivo Corriente, año 2023



Pasivo No Corriente, año 2023



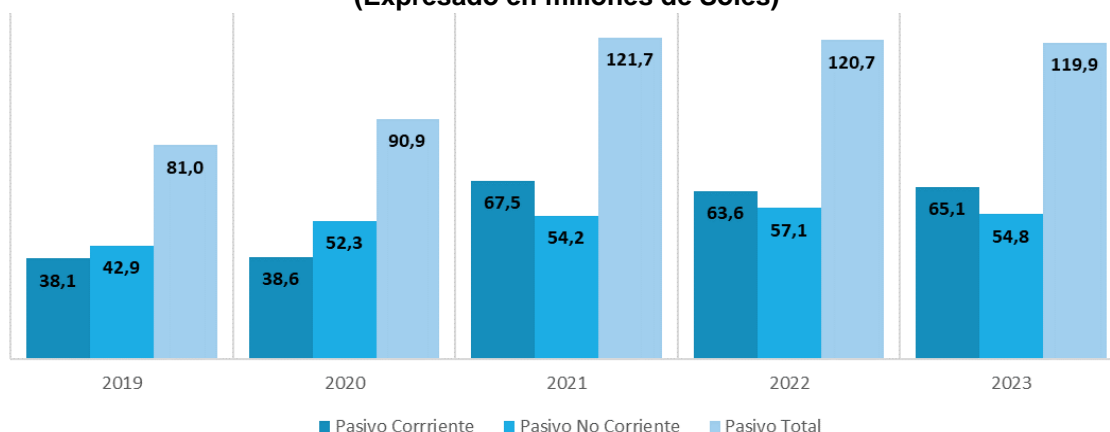
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



116. Respecto a la evolución de los pasivos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2019 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos corrientes de la empresa, particularmente las cuentas por pagar comerciales, siendo el año 2021 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo corriente. En el año 2021 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (S/ 121,7 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el 2023 (S/ 119,9 millones). Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a 8,2%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes, que crecieron a una tasa anual promedio del 4,2% a lo largo de este periodo, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos corrientes a lo largo de dicho periodo (11,3% anual, en promedio).

**Gráfico 11: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2019-2023
(Expresado en millones de Soles)**

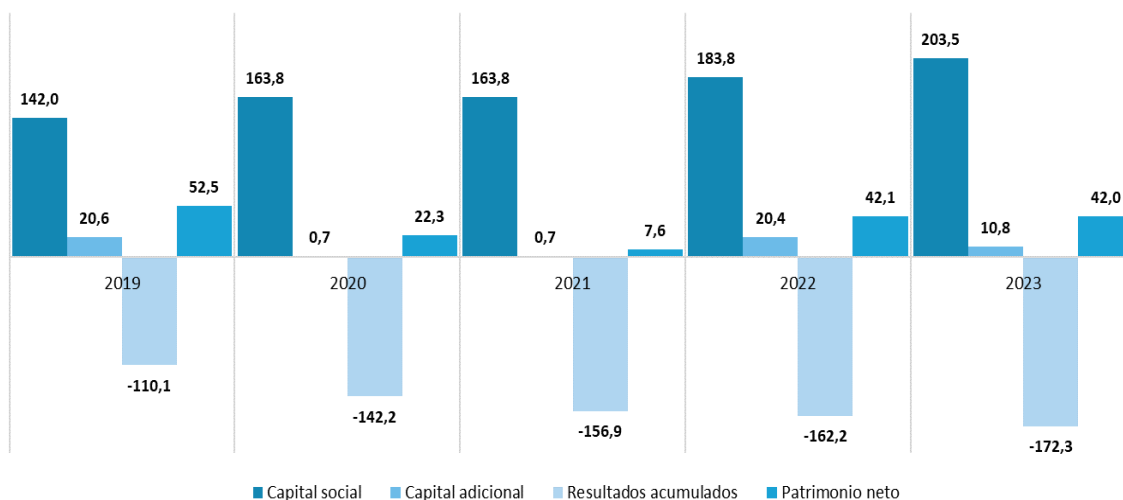


Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

117. Finalmente, el patrimonio neto experimentó fluctuaciones significativas desde el 2019. Entre 2019 y 2021, se contrajo 85,5%, al pasar de S/ 52,5 a S/ 7,6 millones. En 2022 experimentó un significativo aumento de 453%, alcanzando un nivel de S/ 42,1 millones, el cual prácticamente se ha mantenido durante 2023 (S/ 42,0 millones). Cabe notar que, el patrimonio se compone principalmente de un capital social que ha mostrado un crecimiento constante y significativo, pasando de S/ 142,0 millones en el 2019 a S/ 203,5 millones en 2023.

**Gráfico 12: Evolución del patrimonio neto empresa, periodo 2019-2023
(Expresado en millones de Soles)**



Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



VIII.3. Indicadores financieros

Análisis de ratios de liquidez

118. 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.
119. En particular, la reducción del activo corriente en 23,7% frente al incremento del pasivo corriente en 2,4% del ejercicio 2022 al 2023, han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁷ se reduzca de 0,62 a 0,47. De la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida¹⁸, el cual pasó de 0,60 en el 2022 a 0,43 en el 2023.

Cuadro 255: Ratios de liquidez, 2019-2023

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Liquidez clásica	0,69	0,62	0,52	0,62	0,47
Prueba ácida	0,68	0,59	0,50	0,60	0,43
Liquidez absoluta	0,26	0,13	0,06	0,29	0,04

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁹ (también llamado ratio de prueba defensiva), se observa un comportamiento más pronunciado que el de los ratios anteriores, pues este indicador se redujo aún más, pasando de 0,29 en el año 2022 a 0,04 en el año 2023.

Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

121. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2023 sigue reflejando la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro 266: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2019-2023

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Deuda - Patrimonio	154,3%	407,3%	1596,9%	286,9%	285,3%
Endeudamiento del Activo	60,7%	80,3%	94,1%	74,2%	74,0%
Calidad de la Deuda	47,0%	42,4%	55,4%	52,7%	54,3%
Índice de Solvencia	1,6	1,2	1,1	1,3	1,4

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

122. El ratio Deuda/Patrimonio²⁰ muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 285,3 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota una ligera mejora en el nivel de apalancamiento con relación a lo registrado en el ejercicio 2022, donde por cada S/ 286,9 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio; esta situación es explicada por una reducción del pasivo total en 0,7%.
123. El ratio endeudamiento del activo²¹ en el ejercicio 2023 indica que de todo el activo total, un 74,0% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido levemente frente al nivel de 74,2% que tuvo en el 2022, lo cual denota un incremento del financiamiento del activo con recursos propios.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²¹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



124. El ratio de calidad de la deuda²² muestra que en el 2023 el 54,3% del total de la deuda corresponde a pasivo de corto plazo; dicho ratio mostró un incremento con relación a lo registrado en el 2022, 52,7%; ello es explicado por el incremento del pasivo corriente en 2,4%.
125. Finalmente, el índice de solvencia²³ para el ejercicio 2023 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,4 de activo total. En el 2022 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,3 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 2022 al 2023 el nivel de solvencia de la empresa aumentó.

Análisis de los ratios de rentabilidad

126. 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 2023 y 2022.

Cuadro 277: Ratios de rentabilidad, 2019-2023

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Margen Bruto	23,0%	15,1%	20,5%	19,2%	22,7%
Margen Operativo	-32,6%	-68,0%	-22,3%	-11,0%	-2,9%
Margen Neto	-44,7%	-109,6%	-37,3%	-8,2%	-15,0%
Margen EBITDA	-30,8%	-63,6%	-19,5%	-9,8%	-1,2%
ROE	-49,9%	-143,5%	-192,8%	-12,5%	-25,3%
ROA	-19,6%	-28,3%	-11,4%	-3,2%	-6,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

127. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁴ se incrementó al pasar de 19,2% en el ejercicio 2022 a 22,7% en el ejercicio 2023. Con respecto al margen operativo²⁵ y el Margen EBITDA²⁶, estos se incrementaron de -11,0% y -9,8%, respectivamente, en el 2022 a -2,9% y -1,2%, respectivamente, en el año 2023; ello indica que la empresa mejoró el nivel de pérdidas operativas frente a los resultados del año anterior.
128. De otro lado, el margen neto²⁷ se contrajo, pasando de -8,2% en el 2022 a -15,0% en el 2023, lo que indica que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 15,0. De manera similar, el ROE²⁸ que mide la rentabilidad del patrimonio de la empresa, disminuyó significativamente, ya que en el 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 25,3 de pérdida neta, en comparación de los S/ 12,5 de pérdida neta en el 2021. Además, la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁹ también se redujo, pasando de -3,2 en el 2022 a -6,6% en el 2023. Estas disminuciones en los indicadores se explican principalmente por la reducción considerable de la utilidad neta, la cual se redujo en 102,34% respecto al 2022.

²² El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁸ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²⁹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



IX. CONCLUSIONES

129. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2023, 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 2023, las principales aerolíneas que operaron en el Segundo Grupo de Aeropuertos fueron LATAM Airlines (63,2%), Sky Airlines (15,3%) y JetSmart (7,2%).
- (ii) Durante el año 2023 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 27 694 operaciones, cifra 6,6% superior a lo registrado durante el año 2022, en tanto que el número de pasajeros fue 9,7% mayor que lo observado en el año previo y logrando superar el tráfico de pasajeros observado en el año 2019 por 0,5%. Asimismo, se experimentó un crecimiento de los volúmenes de carga atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 3990 toneladas en 2022 a 4709 toneladas en 2023, es decir, un incremento del 18,0%. Es importante precisar que, al cierre del 2023 aún no se han alcanzado los valores registrados pre-pandemia (2019) en el caso de operaciones y carga; estando por debajo en 9,1% y 8,8%, 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 TUA Nacional e Internacional experimentaron un incremento respecto de las tarifas del año 2022, 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 2023, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 79,0 millones, lo cual representa un avance de 25,3% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 311,7 millones), habiéndose efectuado reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán durante el año 2023 por un valor de USD 9,4 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/ 712 355, monto ligeramente menor en 0,9% con relación al aporte efectuado durante el año 2022.
- (vi) En lo que concierne al desempeño operativo, durante el año 2023, se resolvieron un total de 86 reclamos, de los cuales el 72,1% fue declarado como infundado (62 reclamos), el 20,9% fue declarado como improcedente (18 reclamos), 4,7% fueron concluidos por sustracción de la materia (4 reclamos) y el 2,3% restante fue declarado como fundado (2 reclamos). De otro lado, en cuanto a las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción con respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido 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 10,2% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 64,2 millones a S/ 70,7 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, así en el 2023 ascendieron a S/ 54,7 millones, que representa un incremento de S/ 2,9 millones con relación a lo registrado en el 2022.
- (viii) Asimismo, al cierre del año 2023, los activos totales de AAP se redujeron en 0,5% pasando de S/ 162,7 millones en el 2022 a S/ 161,9 millones en el año 2023. Esta disminución se explica principalmente por la reducción del rubro *Efectivo y equivalente de efectivo*, que disminuyó 84,3% respecto al 2022. Además, se observa que el patrimonio de la empresa



disminuyó ligeramente en 0,1%. Sin embargo, su participación en relación con el activo total aumentó de 25,8% en el 2022 a 26,0% en 2023; 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, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ha mejorado.
- (x) Por último, en relación con los indicadores de rentabilidad del Concesionario, los márgenes operativos se redujeron y, por consiguiente, se incrementó la pérdida neta del ejercicio ascendiendo a S/ -10,6 millones al cierre del 2023, siendo este un aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa que ha determinado el incremento de pérdidas de generación de valor con relación al capital y los activos de la empresa de un ejercicio a otro.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">▪ Arequipa – Arequipa;▪ Ayacucho – Ayacucho;▪ Juliaca - Puno;▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios;▪ Tacna – Tacna;▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).	Cláusula 5.7.1. (p. 35) Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 4 de enero de 2013. <i>Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato.</i>▪ Adenda 2: 6 de agosto de 2013. <i>Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato.</i>▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015. <i>Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22 del Contrato).</i>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público-Privada Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	Prórroga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	Cláusula 4.3 (p. 32-33)
7	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO): $MO = PPO_i + VPAMO_i$	TUO Bases Numeral 7.2 (p. 33)
8	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p. 49)
9	Capital social mínimo	US\$ 6 100 000 de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión.	Cláusula 1.22 (p. 07) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión.▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente.	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso.Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil.Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, el Concedente se compromete de retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere.	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none">El derecho de concesión.Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales.Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario.	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none">Obras obligatorias:<ul style="list-style-type: none">Obras de rápido impacto (primeros 12 meses)Obras de seguridad (primeros 24 meses)Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses).Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses).Obras del periodo remanente:<ul style="list-style-type: none">Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses)Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo)Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado 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. a) De Conciencia: Controversias Técnicas. b) De Derecho: Controversias No Técnicas. - Internacional - superior a US\$ 10 millones. - Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones.	Cláusula 16.4. (p. 119-120) Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo acuerdo.▪ Incumplimiento del concesionario.▪ Incumplimiento del concedente.▪ Decisión unilateral del concedente.▪ Fuerza mayor o caso fortuito.	Cláusula 15 (p. 107-114)
20	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none">▪ Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso 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 Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2. (p. 91-92)
22	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ International Standards Organization (ISO) ▪ International Airline Transport Association (IATA) ▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ▪ Airport Council International (ACI) ▪ Federal Aviation Administration (FAA) ▪ Transport Security Administration (TSA) 	Cláusula 1.54. (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. ▪ Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos. ▪ Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA. 	Cláusula 1.121 (p. 20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p. 222-227)
24	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI. ▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25	PPO	<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)



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

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo	2011-2023

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

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

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

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

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

Nota:

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

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
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
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marín – Practicante