

INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	5
I.1 Aspectos generales y composición de la Empresa	5
I.2 Principales activos de la empresa y área de influencia.....	6
I.3 Hechos de importancia	7
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	8
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	9
III.1 Tráfico de Aeronaves.....	9
III.2 Tráfico de Pasajeros	11
III.3 Tráfico de Carga	13
IV. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS	15
IV.1 Tarifas Reguladas.....	15
IV.2 Cargos de Acceso	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1 Evolución de las inversiones	22
V.2 Pagos al Estado.....	24
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL.....	24
VII. SITUACIÓN FINANCIERA	25
VII.1 Estado de resultados	25
VII.2 Estado de situación financiera.....	27
VII.3 Ratios financieros	28
VIII. CONCLUSIONES	31



CUADROS

Cuadro N° 1: Aeropuertos administrados por CORPAC.....	6
Cuadro N° 2: Evolución del tráfico de aeronaves, por aeropuerto 2008 – 2018	11
Cuadro N° 3: Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, 2008 – 2018.....	13
Cuadro N° 4: Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto. 2008 – 2018	15
Cuadro N° 5: Tarifas máximas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, 2017-2018.....	17
Cuadro N° 6: CORPAC: Tarifas máximas de servicios aeroportuarios, 2018	18
Cuadro N° 7: CORPAC: Cargos de acceso de Counters y Oficina, 2018	19
Cuadro N° 8: CORPAC: Cargos de acceso al área común, 2018	20
Cuadro N° 9: CORPAC: Cargos de acceso a rampa, 2018.....	21
Cuadro N° 10: CORPAC: Cargos de acceso de estación de línea, 2018	21
Cuadro N° 11: Inversiones ejecutadas, 2018.....	23
Cuadro N° 12: Estado de Resultados integrales, 2017 - 2018	26
Cuadro N° 13: Estado de situación financiera, 2017-2018	27

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de aeronaves 2008 – 2018.....	9
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico de aeronaves por aeropuerto – 2018.....	10
Gráfico N° 3: Tráfico de pasajeros 2008 – 2018.....	11
Gráfico N° 4: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2017 – 2018.....	12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga 2008 - 2018	14
Gráfico N° 6: Estructura del tráfico de carga, por aeropuerto, 2017 - 2018	14
Gráfico N° 7: Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 - 2018.....	22
Gráfico N° 8: Aporte por Regulación 2008 – 2018.....	24
Gráfico N° 9: Indicadores comerciales 2008-2018	25
Gráfico N° 10: Ratios de rentabilidad.....	29
Gráfico N° 11: Ratios de liquidez	30
Gráfico N° 12: Endeudamiento sobre patrimonio, 2008 - 2018.....	31

ILUSTRACIÓN

Ilustración N° 1: Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC	7
--	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2018 de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC), empresa estatal que presta los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones y control del tránsito aéreo a toda la red aeroportuaria nacional y, además, opera aeródromos y aeropuertos que no han sido concesionados al sector privado.

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica CORPAC en los aeropuertos del Estado. Al cierre del año 2018, CORPAC cuenta bajo su administración con 28 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete de Cusco, por captar más del 83,0% y 82,0% del flujo de pasajeros y carga, respectivamente, del total de aeropuertos administrados por dicha empresa.

Durante el año 2018, 4,5 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por CORPAC, lo cual significó un aumento de 11,3% con relación al año anterior en que se registraron 4,1 millones de pasajeros. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales fue el de mayor proporción (97,4%), apreciándose que el aeropuerto de Cusco concentró el mayor flujo de pasajeros con 80,4% del tráfico nacional total; mientras que en el caso de vuelos internacionales dicho aeropuerto atendió la totalidad de pasajeros.

En el caso del transporte de carga, durante el año 2018, se movilizaron 2 110,5 toneladas, correspondiente a carga nacional. Este volumen significó una reducción del 1,6% con relación al año anterior. La totalidad de la carga correspondió al tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró la mayor parte del volumen de carga movilizada (82,0%).

En cuanto al número de operaciones, en el año 2018 CORPAC registró un total de 100,3 miles de movimientos de entrada y salida de aeronaves, lo que significó un ligero aumento de 1,8% respecto al año anterior (95,7 miles). El mayor número de operaciones se dio en los aeropuertos de Nazca (39,7%) y Cusco (37,3%).

Las tarifas por los servicios de aeronavegación y aeroportuarios, en el 2018, presentan los mismos montos que años anteriores. De igual modo, los cargos de acceso para el uso de infraestructura para brindar los servicios de Counters, Oficinas, Acceso de rampa y Estación de línea, manteniendo un mayor monto en el cargo para el Aeropuerto del Cusco, lo cual se explicaría el mayor tráfico de pasajeros y aeronaves que se movilizan por dicho aeropuerto, lo que implica mayores ingresos a los usuarios intermedios que demandan el acceso.

En el 2018, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/. 81,1 millones, lo que significó un importante aumento de 43,8% con relación a la inversión ejecutada el año 2017 (S/ 56,4 millones), superando en 15,8% la inversión programada (S/ 70 millones). Entre las inversiones de mayor relevancia destacan la renovación y acondicionamiento del sistema eléctrico de la sede central y del aeropuerto del Cusco, la repotenciación de la red de radares secundarios y las inversiones en el marco del convenio institucional con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC).

En cuanto a las transferencias realizadas por CORPAC a favor del OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, éstas alcanzaron la suma de S/. 4,2 millones durante 2018, lo que representó una reducción de 2,6% con relación las transferencias efectuadas en 2017 (S/. 4,3 millones).

CORPAC alcanzó ingresos por un monto de S/ 402,8 millones durante 2018, lo cual representó una ligera reducción de 0,7% respecto al año anterior, generando una utilidad operativa de S/ 87,6 millones (-2,8 %) y una utilidad neta de S/ 65,3 millones (+ 3,0 %). Mostrando con ello, tener una mayor eficiencia de gestión y eficiencia total con relación al año anterior.



El Activo de la Concesión fue de S/ 1 034,0 millones durante 2018. lo que significó un aumento de 7,2% en el valor de los activos respecto al año anterior, principalmente, por el aumento de la cuentas de Efectivo y equivalentes de efectivo (+S/ 30,7 millones) y de Otras cuentas por cobrar (+S/ 31,2 millones). En esa misma línea, el Pasivo Total aumentó en S/ 60,4 millones (+51,7%), como consecuencia del aumento de las Cuentas a pagar de corto y largo plazo. El Patrimonio neto alcanzó el monto de S/ 856,8 millones, lo que significó un ligero aumento de 1,1%, explicado principalmente por el incremento de la Reserva Legal (+34,5%).

Durante 2018, los ratios de rentabilidad alcanzados mostraron que por cada Sol de ingreso, la empresa generó una utilidad neta de S/ 0,16; mientras que por cada Sol invertido el activo presentó un rendimiento de S/ 0,06 y el accionista obtuvo una rentabilidad de S/ 0,08. Los ratios de liquidez, al igual que en años anteriores, registraron valores mayores a la unidad durante 2018, lo cual significa que CORPAC tiene la capacidad de cubrir sus deudas de corto plazo. Finalmente, el ratio de endeudamiento registró un valor de 0,21 durante 2018, lo cual significa que existe un alto nivel de dependencia de financiamiento de terceros.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1 Aspectos generales y composición de la Empresa

1. CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 099. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. Mediante Decreto Legislativo N° 839 del 20 de agosto de 1996, se aprobó la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos. Seguidamente, mediante Resolución Suprema N° 458-97-PCM del 12 de setiembre de 1997 se nombró al primer comité especial encargado de determinar y promover la inversión privada, bajo la forma de concesión, en los aeropuertos administrados por CORPAC.
3. Así, el 21 de agosto de 2000 se aprobó las Bases consolidadas para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Es así que, el 15 de noviembre de 2000, se otorgó la buena pro al consorcio Internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Bechtel Enterprises Services Ltd. y Cosapi S.A.
4. El 22 de enero de 2004, el Comité en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos de Proinversión aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada en los Aeropuertos de la República del Perú. A partir del cual, el 18 de agosto de 2006, se otorgó la buena pro al postor al Consorcio Swissport – GBH Aeropuertos conformado por las empresas GBH investment S.A. y Swissport GBH Perú¹.
5. El 18 de diciembre de 2008 se publicó el Decreto de Urgencia N° 047-2008 mediante el cual se declaró de necesidad nacional y de ejecución prioritaria por parte de Proinversión, entre otros proyectos, el proceso de promoción de la inversión privada del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Es por ello que, el 5 de enero de 2011, el MTC y el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. celebraron el contrato de concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia².

¹ Los aeropuertos concesionados corresponden a:

- Aeropuerto Capitán FAP Pedro Canga Rodríguez
- Aeropuerto Capitán FAP Víctor Montes Arias
- Aeropuerto Capitán FAP Guillermo Concha Iberico
- Aeropuerto Mayor General FAP Armando Revoredo Iglesias
- Aeropuerto Capitán FAP José A. Quiñones González
- Aeropuerto de Chachapoyas
- Aeropuerto Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes
- Aeropuerto Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos
- Aeropuerto Comandante FAP Germán Arias Graziani
- Aeropuerto Coronel FAP Francisco Secada Vignetta
- Aeropuerto Capitán FAP David Abenzur Rengifo
- Aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera

² El cual esta conformado por los aeropuertos:

- Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón
- Aeropuerto Coronel FAP. Alfredo Mendivil Duarte
- Aeropuerto Inca Manco Capac
- Aeropuerto Padre Aldamiz
- Aeropuerto Coronel. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa
- Aeropuerto de Andahuaylas

Cabe señalar que, a la fecha, el Aeropuerto de Andahuaylas sigue siendo administrado por CORPAC. Conforme a lo establecido en la primera adenda al Contrato de Concesión, el plazo de entrega del aeropuerto es de dos años contados desde la fecha en que CORPAC haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado.



6. De acuerdo a la normatividad vigente, las principales funciones de CORPAC son: i) operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo; y, ii) establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.
7. Al 31 de diciembre de 2018, el capital social de CORPAC asciende a S/ 317 290 321, representado por 317 290 321 acciones de Clase “A” y “Clase B” con un valor nominal de S/. 1,00 cada una, siendo el titular del 100% de las acciones el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, FONAFE), en representación del Estado Peruano. A continuación como se detalla la distribución de las acciones³:
- 285 561 290 acciones Clase “A” 90 %
 - 31 729 031 acciones Clase “B” 10 %

I.2 Principales activos de la empresa y área de influencia

8. Al cierre del año 2018, CORPAC cuenta bajo su administración con 17 aeropuertos y aeródromos que registran movimientos comerciales, a nivel nacional, incluido el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete ubicado en la región Cusco, cabe resaltar que la región de San Martín cuenta con cuatro (04) aeródromos, tal como se detalla en el cuadro a continuación:

Cuadro N° 1
Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC

Aeródromo	Localidad	Región
1 Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza	Rodríguez de Mendoza	Amazonas
2 Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Montreuil Morales	Chimbote	Ancash
3 Aeropuerto de Andahuaylas	Apurímac	Apurímac
4 Aeropuerto de Jaén	Jaén	Cajamarca
5 Aeropuerto Tnte. FAP Alejandro Velasco Astete	Cusco	Cusco
6 Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini	Huánuco	Huánuco
7 Aeropuerto de Tingo María	Tingo María	Huánuco
8 Aeropuerto María Reiche Neuman	Nasca	Ica
9 Aeropuerto Francisco Carlé	Jauja	Junín
10 Aeropuerto Manuel Prado	Mazamari	Junín
11 Aeropuerto de Yurimaguas	Yurimaguas	Loreto
12 Aeropuerto de Ilo	Ilo	Moquegua
13 Aeropuerto de Juanjui	Juanjui	San Martín
14 Aeropuerto Juan Simons Vela	Rioja	San Martín
15 Aeropuerto de Saposo	Saposo	San Martín
16 Aeropuerto de Tocache	Tocache	San Martín
17 Aeropuerto Tnte Gral FAP José Gerardo Pérez Pinedo	Atalaya	Ucayali

Fuente: CORPAC.

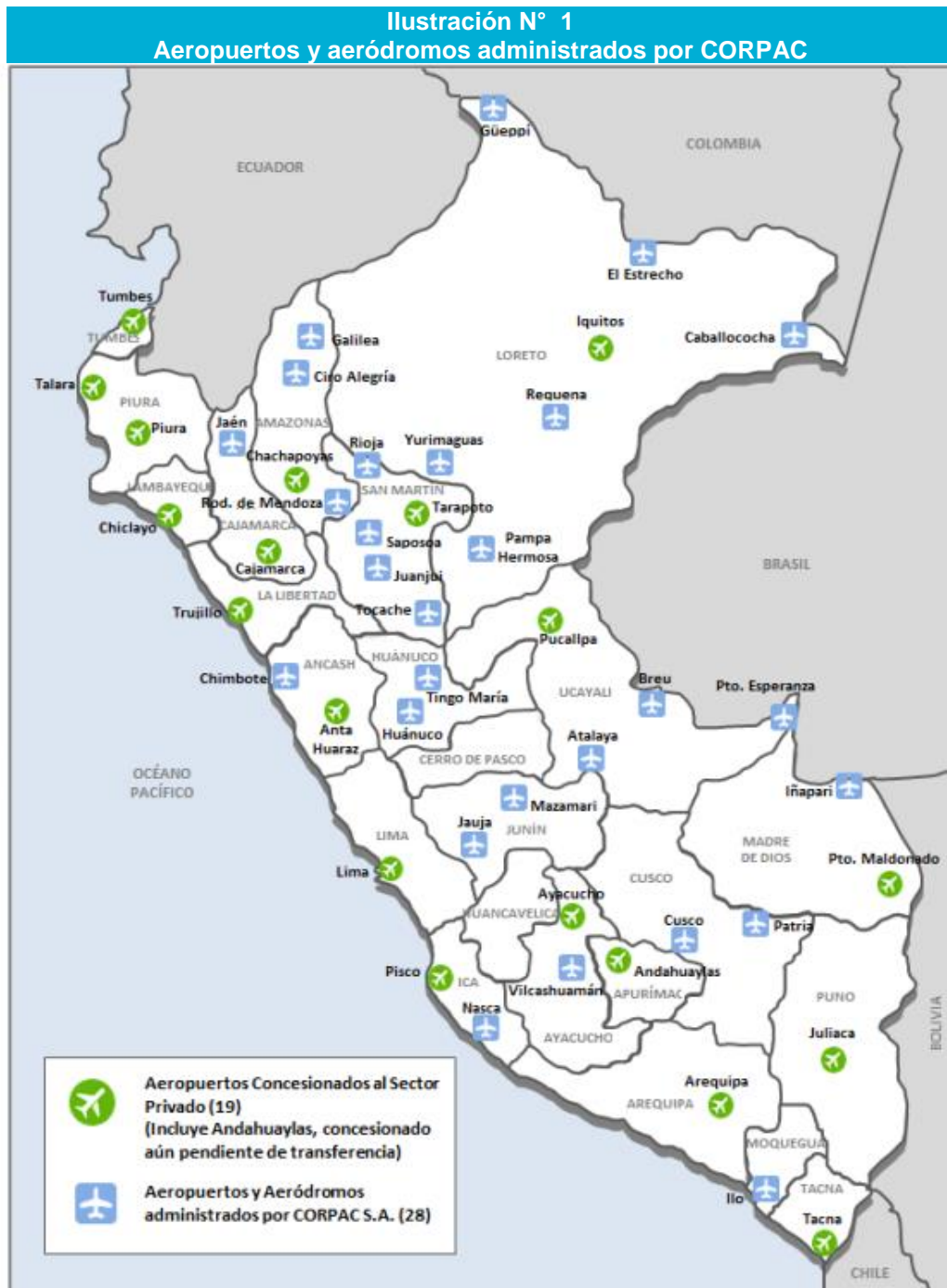
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

9. Adicionalmente, CORPAC cuenta con otros 11 aeródromos locales sin movimiento comercial y brinda servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones y de control del tránsito aéreo en los 18 aeropuertos concesionados al sector privado (12 del primer grupo de aeropuertos de provincia, 5 del segundo grupo de aeropuertos de provincia y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima).

³ CORPAC. Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2018. Disponible en: http://www.corpac.gob.pe/Docs/Transparencia/EFA/EFA_2018_ESPINOZA_ASOCIADOS_AUDITORES_CONSULTORES.pdf



10. Así, el ámbito de influencia de CORPAC se extiende prácticamente a todos los departamentos del Perú, teniendo bajo su administración a un total de 28 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, conforme se muestra a continuación:



Fuente: CORPAC. Memoria Anual 2018

I.3 Hechos de importancia

11. El 27 de julio, mediante Decreto Supremo No. 170-2018-EF⁴, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) autorizó la transferencia financiera en el presupuesto del sector público a

⁴ https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/202734/DS170_2018EF.pdf



favor de CORPAC S.A. por la suma de S/ 33 millones en la fuente de recursos ordinarios, para financiar la ejecución de proyectos de inversión en los aeropuertos de Cusco, Ilo y Moquegua. Los fondos transferidos a favor de CORPAC, se administran en las cuentas del Tesoro Público y los desembolsos son autorizados por el MTC, en atención a los avances de las inversiones ejecutadas de acuerdo a los informes financieros y de avance físico que presente.

12. En junio de 2018, se restablecieron las operaciones comerciales en el Aeropuerto Juan Simons Vela de Rioja, operado por CORPAC, luego de 24 años de haberse suspendido estas operaciones, lo cual permitirá la interconectividad de los pueblos de la Región e impulsar el desarrollo económico y turístico de la zona. Así, el 22 de junio se recibió el primer vuelo de la empresa aérea Wayra Perú.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

13. De acuerdo al objeto social de CORPAC, corresponde a esta empresa ofrecer todos los servicios necesarios para el tránsito efectivo de las aeronaves comerciales que utilizan el espacio aéreo peruano, así como los servicios relacionados para los pasajeros. De este modo los servicios que presta CORPAC se pueden agrupar en dos grandes tipos de servicios:

- **Servicios de aeronavegación:** brindados a todas las aeronaves en vuelo dentro de la red aeroportuaria nacional.

También llamados “servicios lado aire”, están compuestos por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (en adelante, SNAR) y aproximación. El SNAR considera la asistencia que se brinda a las naves durante el vuelo, tanto a aquellas que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que aterrizan en algún aeropuerto del país; comprende los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, y búsqueda y salvamento⁵. El servicio de aproximación consiste en la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos.

Cabe señalar que estos servicios son prestados por CORPAC también en los aeropuertos concesionados al sector privado: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez⁶, el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales⁷ y el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales⁸.

- **Servicios aeroportuarios:** que se brindan en la infraestructura aeroportuaria no concesionados al sector privado y que operan bajo la administración de CORPAC

También llamados “servicios lado tierra”, son brindados en el recinto aeroportuario antes del despegue de una aeronave o después del aterrizaje de la misma, y comprenden tanto los servicios a la aeronave como los servicios al pasajero y a la carga. En su mayoría, estos servicios se encuentran sujetos a regulación tarifaria debido a que son actividades cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial).

Los servicios aeroportuarios son prestados por CORPAC en los aeropuertos cuya operación está a su cargo y comprenden: uso del terminal de pasajeros, aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de naves, iluminación de la pista de aterrizaje,

⁵ Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

⁶ Concesionado el 14 de febrero de 2001 a favor de Lima Airport Partners (Aeropuerto de Lima).

⁷ Concesionado el 11 de diciembre de 2006 a favor de Aeropuertos del Perú S.A. (aeropuertos de Tumbes, Piura, Talara, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Anta y Pisco).

⁸ Concesionado el 5 de enero de 2011 a favor de Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (aeropuertos de Arequipa, Tacna, Juliaca, Ayacucho, Madre de Dios).



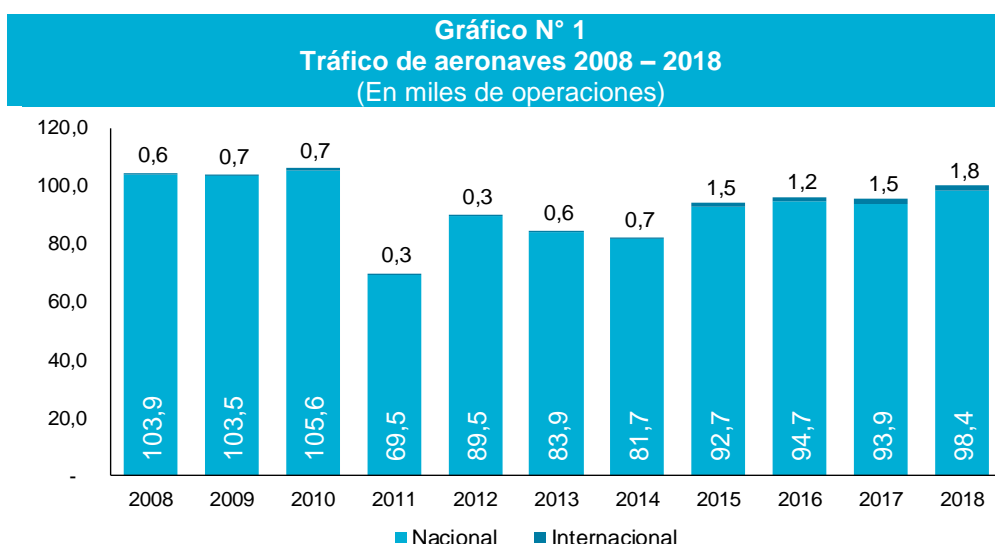
uso de puentes de embarque (provisto sólo en el aeropuerto de Cusco), asistencia en tierra (rampa), uso de instalaciones de carga aérea; y, almacenamiento y despacho de combustible. Estos dos últimos servicios pueden ser prestados por CORPAC o por terceros, en cuyo caso requerirán tener acceso a las instalaciones del aeropuerto.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

14. Durante 2018, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 20,9%, 12,7% y 0,7% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En relación a los vuelos internacionales, dichos aeropuertos tuvieron una participación poco significativa, habiendo concentrado el 2,1% y 1,4% de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que la carga internacional fue prácticamente nula.
15. A continuación se presentará información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2008 - 2018, detallada por los principales aeropuertos⁹.

III.1 Tráfico de Aeronaves

16. CORPAC atiende principalmente vuelos nacionales, apreciándose que dichos vuelos han representado el 99,0% del total de operaciones entre 2008 y 2018, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos operados por CORPAC.
17. Durante el año 2018, CORPAC registró un total de 100,1 miles de movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue (nacional e internacional) en los aeropuertos bajo su administración, cifra superior en 4,9% a los movimientos registrados el año anterior (93,9 miles). Cabe notar que dicha cifra constituye el mayor número de operaciones registrada desde 2011, en que se entregó en concesión los 5 aeropuertos que conforman el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia.



Nota: los años 2008, 2009 y 2010 incluyen los aeropuertos del segundo grupo aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

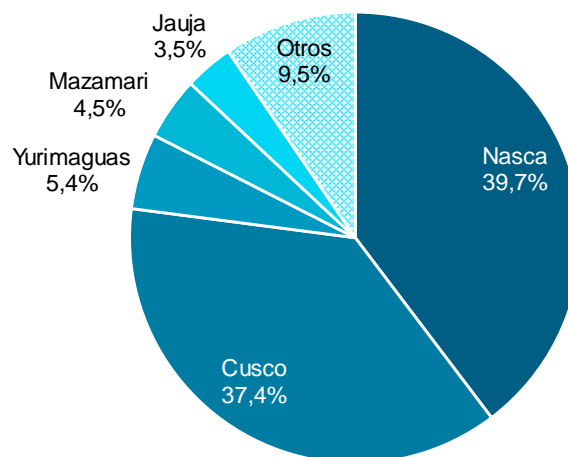
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

⁹ Adicionalmente se ha incluido el Aeródromo de Nazca, debido al importante tráfico de pasajeros que registra.



18. Durante 2018, el aeródromo de Nazca¹⁰ y el Aeropuerto de Cusco registraron el mayor movimiento de aeronaves, habiendo explicado el 39,7% y 37,4% del tráfico total de aeronaves, respectivamente. Debe notarse que en el aeródromo de Nazca se registra tráfico de aeronaves pequeñas (principalmente aquellas que sobrevuelan las líneas de nazca), habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave de 4,8 (similar que el año anterior) y no registra volumen de carga. Lo cual indicaría que su mayor demanda se caracteriza por turistas que buscarían conocer Las Líneas de Nazca, lo cual va en línea con un comportamiento estacional que presenta el tráfico de naves en este aeródromo. En efecto, en los meses de julio y agosto el número de operaciones presenta sus mayores valores respecto al resto de meses, coincidente con un periodo vacacional de los países de Europa.
19. Por su parte, en el aeropuerto del Cusco, el número promedio de pasajeros por aeronave fue alrededor de 100,8 pasajeros (+3,5% que el 2017) y 46,4 kilogramos de carga (-13,9% que el 2017) en dicho periodo. Este aeropuerto, similar al de Nazca, presenta características de estacionalidad, siendo el mes de agosto el que presenta el mayor tráfico de aeronaves¹¹.

Gráfico N° 2
Estructura del tráfico de aeronaves por aeropuerto, 2018
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

20. En cuanto a la variación anual del tráfico por aeropuerto, se observa que en 2018, el terminal que concentró el mayor número de operaciones nacionales, Nazca, registró un aumento de 4,5% con relación al año anterior. Dicho año destaca el importante crecimiento de 23,6% en las operaciones nacionales en el aeropuerto de Yurimaguas que pasaron de 4,4 miles a 4,5 miles de operaciones. Asimismo, se destaca por su reducción el aeródromo de Ilo que disminuyó en 30,9%.

¹⁰ Cabe mencionar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 099 Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC es el administrador y explotador del Aeródromo de Nazca hasta que concluya el proceso de transferencia del mismo a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre. No obstante, dicha Municipalidad cobra un derecho de uso de embarque por el importe de S/. 25, dado que usufructúa el terminal de pasajeros desde el año 2007 que incluye los servicios comerciales; mientras que CORPAC está a cargo del servicio de aterrizaje y despegue y los servicios de aeronavegación.

¹¹ Ello podría estar explicado por la demanda derivada del turismo que se realiza al Santuario de Machu Picchu.



Cuadro N° 2
Evolución del tráfico de aeronaves, por aeropuerto, 2008 – 2018
(En miles de operaciones)

Aeropuertos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % prom anual
Nacional	83,5	81,4	80,5	69,5	89,5	83,9	81,7	92,7	93,6	94,2	98,6	1,7%
Nazca ¹	56,7	49,8	38,5	32,2	38,2	34,9	34,5	37,2	37,7	38,1	39,8	-3,5%
Cusco	16,5	17,3	20,1	21,6	25,3	26,4	26,8	31,6	34,0	33,2	35,7	8,1%
Mazamari	1,6	1,8	3,1	2,7	4,0	3,2	4,7	4,5	5,1	5,2	4,5	11,2%
Yurimaguas	2,1	1,8	2,0	1,4	2,3	3,2	4,8	5,7	4,5	4,4	5,5	9,9%
Jauja	0,6	1,2	1,6	1,3	1,7	2,0	2,2	2,6	2,9	3,4	3,5	19,0%
Atalaya	2,1	1,7	2,1	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2	2,3	2,5	2,0%
Huánuco	0,9	1,3	1,6	1,2	1,6	1,6	1,7	2,4	2,3	2,3	2,0	8,3%
Ilo	0,3	0,8	0,7	1,1	1,5	0,9	1,9	1,8	3,2	1,3	0,9	12,0%
Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	1,2	1,4	-
Tingo María	1,0	3,9	8,9	4,2	11,3	8,2	1,9	3,3	1,2	1,0	1,0	-0,4%
Resto ²	0,7	0,7	0,8	0,6	0,4	0,4	0,3	0,8	0,3	1,7	1,8	9,3%
Internacional	0,22	0,30	0,37	0,35	0,29	0,64	0,73	1,49	1,24	1,52	1,76	23,4%
Cusco	0,22	0,30	0,37	0,35	0,29	0,64	0,73	1,49	1,24	1,52	1,76	23,4%
Total	83,7	81,7	80,9	69,8	89,8	84,6	82,4	94,2	94,8	95,7	100,3	1,8%

1/ Aeródromo.

2/ Incluye los aeropuertos de Andahuaylas, Chimbote, Juanjui, Rioja, Tocache, así como los aeródromo Rodríguez de Mendoza (Amazonas), Saposoa (Huallaga), Moyobamba y Uchiza (Tocache).

Fuente: CORPAC.

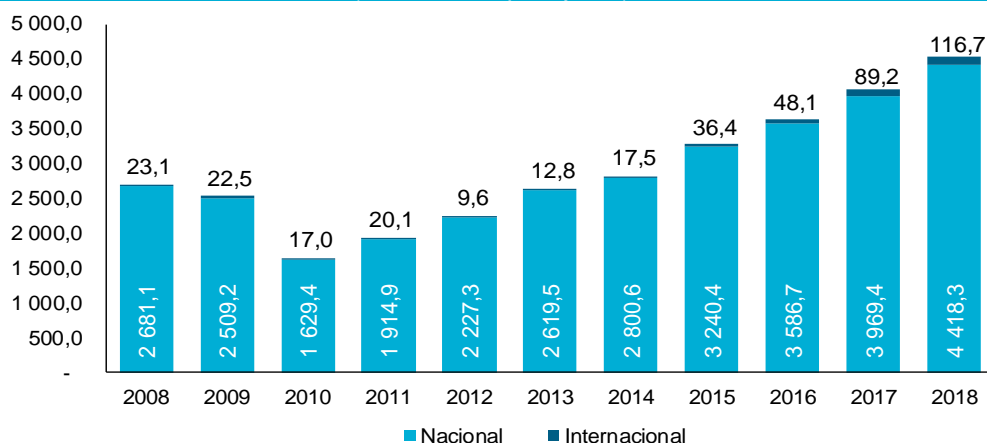
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

21. Al igual que en los años anteriores, el único aeropuerto que recibió tráfico internacional fue el de Cusco, que en 2018 atendió un 15,9% más operaciones que en 2017.

III.2 Tráfico de Pasajeros

22. Durante el año 2018, CORPAC atendió un total de 4,5 millones de pasajeros, lo que significó un importante incremento del orden del 11,7% con respecto al año anterior. El flujo de pasajeros movilizados por la infraestructura aeroportuaria de CORPAC durante 2018, correspondió casi en su totalidad a pasajeros procedentes de vuelos nacionales, los cuales representaron el 97,4% del total de pasajeros usuarios de la red de aeropuertos de la entidad prestadora.

Gráfico N° 3
Tráfico de pasajeros 2008 – 2018
(En miles de pasajeros)



Nota: los años 2008, 2009 y 2010 incluyen los aeropuertos del segundo grupo aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

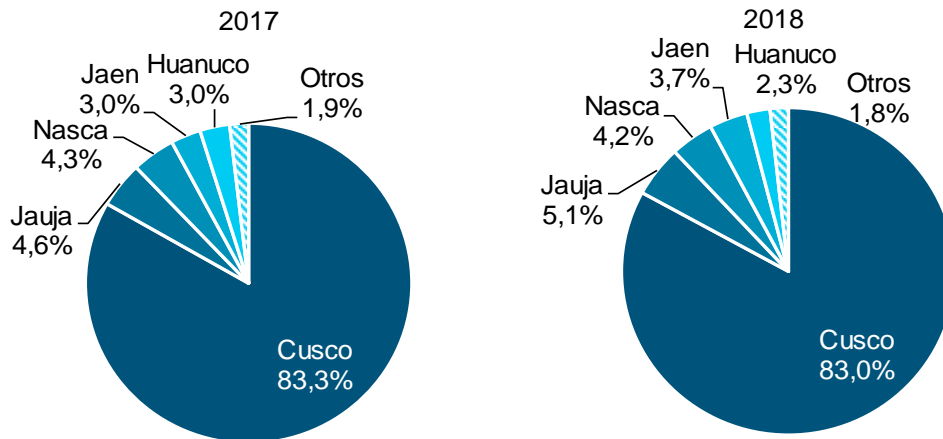
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



23. Tal como se aprecia en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, durante 2018 se mantuvo la tendencia creciente observada desde el año 2011, año en que se entregó en Concesión el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia. Durante 2018, el número de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 11,3% en relación al año anterior; mientras que los pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco se incrementaron 30,8%.
24. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC, habiendo tenido una participación de 83,0% del total de tráfico de pasajeros durante 2018. En segundo y tercer lugar se ubica el aeropuerto de Jauja y el aeródromo de Nazca que explicaron el 5,1% y 4,2% del tráfico total, respectivamente. El resto de aeropuertos administrados por CORPAC ha registrado un flujo reducido de pasajeros.

Gráfico N° 4
Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2017 – 2018
(Porcentaje)



Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

25. En el siguiente cuadro se muestra la evolución del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos y aeródromos operados por CORPAC. Entre 2008 y 2018, el tráfico total de pasajeros registró una tasa de crecimiento promedio anual de 11,3%, apreciando que los pasajeros en vuelos nacionales y vuelos internacionales se incrementaron 11,1% y 29,2%, respectivamente. En dicho periodo, los principales aeropuertos y aeródromos registraron una evolución positiva en el tráfico de pasajeros nacionales, tales como, el de Cusco (+11,4%), Jauja (+47,9%) y Huánuco (+27,4%), salvo por el aeródromo de Nazca que presentó una tasa de crecimiento negativa de 2,4%. Adicionalmente, los aeropuertos de Tingo María, Jauja y Huánuco los que registraron mayor dinamismo.



Cuadro N° 3
Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, 2008 – 2018
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % prom anual
Nacional	1 547,7	1 541,8	1 685,4	1 914,9	2 227,3	2 619,5	2 800,6	3 240,4	3 585,7	3 969,4	4 418,3	11,1%
Cusco	1 243,5	1 275,7	1 430,4	1 659,3	1 915,8	2 295,3	2 469,4	2 852,8	3 161,1	3 290,5	3 646,6	11,4%
Jauja	4,6	8,5	11,2	14,4	23,3	29,8	39,4	51,7	62,0	187,4	229,8	47,9%
Nasca ¹	243,8	214,0	188,1	169,2	173,9	167,1	157,2	166,8	171,7	175,0	191,4	-2,4%
Jaén	-	-	-	-	-	-	-	-	24,6	121,0	168,1	-
Huánuco	9,1	11,9	22,6	31,2	50,3	55,2	62,5	78,4	95,7	119,9	102,1	27,4%
Atalaya	13,8	9,4	10,6	13,0	14,0	13,8	13,1	14,8	16,3	19,5	23,8	5,6%
Tingo María	0,2	0,6	0,1	0,5	6,0	16,4	21,2	26,5	20,4	19,1	21,6	60,7%
Yurimaguas	6,7	4,8	5,5	3,8	6,8	10,0	16,6	28,2	20,0	17,9	19,6	11,4%
Andahuaylas	12,2	12,0	13,7	21,4	35,1	31,0	19,4	19,1	12,8	8,3	8,5	-3,6%
Chimbote	0,7	2,1	2,0	1,3	1,2	0,4	1,1	0,9	0,2	4,7	-	-
Ilo	0,3	0,2	0,2	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	3,6	0,1	-9,2%
Resto ²	12,8	2,5	1,0	0,8	0,4	0,3	0,6	1,0	0,4	2,6	6,7	-6,3%
Internacional	9,0	12,5	17,0	20,1	9,6	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	29,2%
Cusco	9,0	12,5	17,0	20,1	9,6	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	29,2%
Total	1 556,7	1 554,3	1 702,4	1 935,0	2 237,0	2 632,3	2 818,1	3 276,8	3 633,7	4 058,5	4 534,9	11,3%

1 Aeródromo

2 Incluye los aeropuertos de Chimbote, Juanjui, Rioja, Tocache, así como los aeródromos Rodríguez de Mendoza (Amazonas), Saposoa (Huallaga), Moyobamba y Uchiza (Tocache).

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

26. Durante 2018, el número de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó en 11,3% con relación al año anterior (es decir, 449 miles de pasajeros adicionales). Este incremento fue explicado principalmente por el mayor número de pasajeros registrados en los aeropuertos de Cusco, Jaén y Jauja, los cuales se incrementaron 10,8% (356 miles), 38,9% (47 miles) y 22,7% (42 miles). Cabe destacar que, durante 2018, se implementó una nueva ruta a fin de conectar los aeropuertos de Cusco e Iquitos.
27. Por su parte, los pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco registraron un importante incremento de 30,8% en relación al año anterior. El crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales se debe, en parte, a que la aerolínea Avianca comenzó a operar la ruta Cusco – Bogotá a mediados de 2016, así como por el incremento de vuelos directos en las rutas a Bogotá y La Paz. Asimismo, a mediados de 2018, se implementó ruta que conecta las ciudades de Cusco y Santiago de Chile, la cual cuenta con tres vuelos semanales, a través de los cuales se transporta mensualmente cerca de 1 500 pasajeros¹².

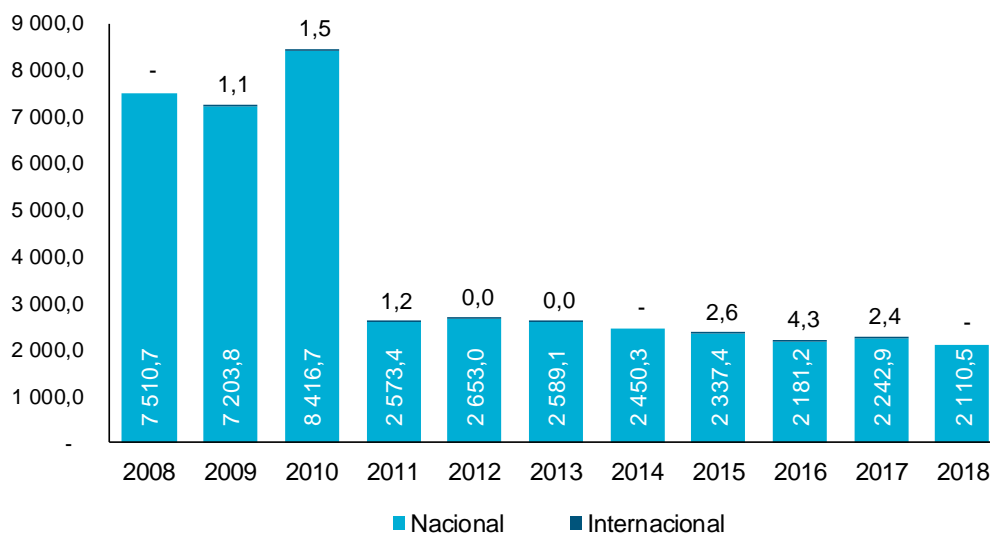
III.3 Tráfico de Carga

28. Durante 2018, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó las 2 110,5 toneladas, lo que representó una reducción de 6,0% con respecto al año anterior. Del total del volumen de carga transportado dicho año, la totalidad de lo movilizado fue en vuelos nacionales.
29. Tal como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico de carga entre los años 2008-2018, se ha visto fuertemente influenciado por la entrega en concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia en el 2011. A diferencia de lo observado con el flujo de pasajeros, el volumen de carga no muestra indicios de recuperación, sino que por el contrario viene mostrando una tendencia decreciente desde 2011.

¹² <http://www.corpac.gob.pe/Main.asp?T=5442>



Gráfico N° 5
Tráfico de carga 2008 - 2018
(En miles de toneladas)



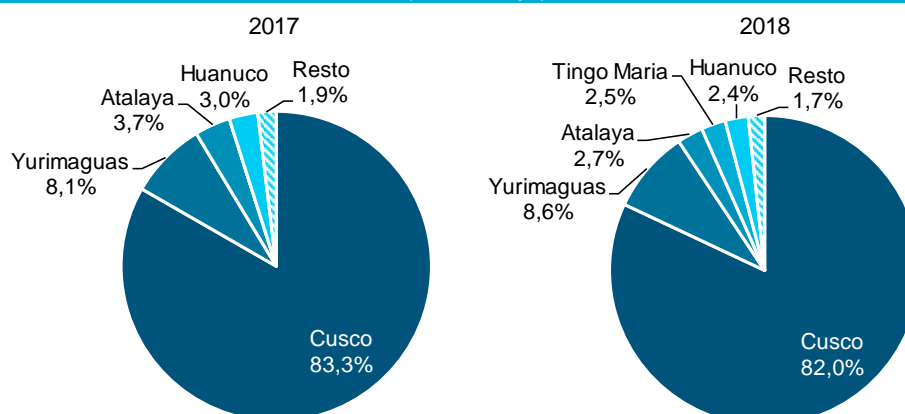
Nota: los años 2008, 2009 y 2010 incluyen los aeropuertos del segundo grupo aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

30. Al igual que en el caso de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC en cuanto al movimiento de carga nacional, habiendo tenido una participación de 82,0% en el volumen total de carga movilizada en vuelos nacionales durante 2018. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Yurimaguas (ubicado en Loreto, es la principal puerta de entrada a la selva alta peruana) y Atalaya (Ucayali), los cuales explicaron el 8,6% y 2,7% del movimiento total de carga, respectivamente. El resto de aeropuertos administrados por CORPAC ha registrado un flujo poco significativo de carga.

Gráfico N° 6
Estructura del tráfico de carga, por aeropuerto, 2017 - 2018
(Porcentaje)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

31. Al analizar la variación anual del tráfico de carga por aeropuerto, se puede identificar que el aeropuerto del Cusco (principal aeropuerto administrado por CORPAC) registró una



reducción del 7,4% luego de haber tenido una importante incremento de 8,4% en el volumen de carga movilizado en vuelos nacionales entre el 2016 y 2017. Entre el resto de aeropuertos bajo administración de CORPAC, que registraron movimiento de carga en 2018, se registraron resultados diversos, así, en el caso del aeropuerto de Yurimaguas, la carga movilizada se aumentó un 0,8% mientras que en los aeropuertos Atalaya, Huánuco y Jauja se observó una reducción del 31,8%, 24,4% 11,1%. Finalmente, durante el 2018, no se movilizó la carga de carácter internacional, mientras que en el 2017 fue de 2,4 toneladas.

Cuadro N° 4
Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto. 2008 – 2018
(En toneladas)

Aeropuertos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % prom anual
Nacional	2 472,9	2 524,5	3 030,9	2 573,4	2 653,0	2 589,1	2 450,3	2 337,4	2 181,2	2 242,9	2 110,5	-1,6%
Cusco	2 263,5	2 166,0	2 673,5	2 492,5	2 422,4	2 352,2	2 219,6	1 974,9	1 723,2	1 868,2	1 730,8	-2,6%
Yurimaguas	0,0	0,0	0,0	0,0	53,9	77,7	124,3	249,0	271,3	181,1	182,5	-
Atalaya	20,8	314,3	334,0	77,8	79,4	82,8	43,1	58,0	80,5	83,5	57,0	10,6%
Tingo Maria	0,1	0,0	0,0	0,0	21,0	5,2	1,4	1,8	2,1	0,0	53,6	87,5%
Huanuco	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	36,4	50,5	34,3	57,0	67,2	50,8	175,7%
Jauja	42,4	4,1	2,4	0,7	4,3	9,5	1,5	5,2	34,8	38,8	34,5	-2,1%
Resto ¹	146,0	40,0	21,0	2,4	42,5	25,2	9,8	14,2	12,2	4,1	1,4	-37,0%
Internacional	0,0	0,1	1,5	1,2	0,0	0,0	0,0	2,6	4,3	2,4	0,0	-
Cusco	0,0	0,1	1,5	1,2	0,0	0,0	0,0	2,6	4,3	2,4	0,0	-
Total	2 472,9	2 524,6	3 032,4	2 574,5	2 653,0	2 589,1	2 450,3	2 340,0	2 185,5	2 245,3	2 110,5	-1,6%

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS

IV.1 Tarifas Reguladas

32. Hasta mediados de mayo del 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran establecidas por MTC a través de Resoluciones Ministeriales. En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo a las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.
33. Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios bajo el ámbito de la regulación (es decir, aquellos servicios en los que no existe posibilidad de competencia)¹³. La resolución alcanzó a los servicios de aeronavegación (aquellos prestados a aeronaves en vuelo en toda la red aeroportuaria peruana) y los servicios aeroportuarios (aquellos que se prestan a aeronaves en tierra y a los pasajeros y que implican la provisión de infraestructura, en los terminales administrados por CORPAC).
34. La revisión integral del sistema tarifario de CORPAC en 2004 tuvo como objetivo establecer nuevos niveles de tarifas máximas que permitan: i) separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos; ii) cubrir los costos de los servicios aeronáuticos; iii) corregir las distorsiones que produce la existencia de discriminación por el ámbito geográfico de los vuelos; y, iv) hacer explícitos las transferencias y subsidios entre servicios y entre unidades de negocio.

¹³ Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M.360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996; R.M. 0075-81-TC/AE, de fecha 15 de setiembre de 1981; R.M. 504-91 TC/15.12, de fecha 16 de julio de 1991; y R.M. 502-98 MTC/15.12, de fecha 7 de diciembre de 1998.



35. Así, mediante la revisión tarifaria del 2004, el OSITRAN estableció seis unidades de negocio en la estructura de tarifas máximas. La primera unidad está conformada por los servicios de aeronavegación, los cuales constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio, constituidas por grupos de aeropuertos, fueron determinadas sobre la base del tráfico anual de pasajeros registrado, tal como se muestra a continuación:

- Grupo I: Aeropuerto de Cusco
- Grupo II: Aeropuertos de Arequipa e Iquitos
- Grupo III: Aeropuertos de Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo
- Grupo IV: Aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara Grupo V: 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC.

36. Cabe mencionar que, la tarifa de sobrevuelo fue liberada de la regulación tarifaria, lo que significa que CORPAC podía establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y parte de la inversión. No obstante, como se verá a continuación, en 2014 se volvió a establecer una tarifa para los servicios de sobrevuelo, por haberse verificado la ausencia de condiciones de competencia en la prestación de dicho servicio.

a) Tarifas de los servicios de aeronavegación

37. Las tarifas para los servicios de aeronavegación establecidas en 2004, estuvieron vigentes hasta el 2014, año en el cual se desarrolló el proceso de revisión tarifaria para SNAR y el servicio de Aproximación, así como la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo, el cual se encontraba desregulado desde 2004¹⁴. Así, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de octubre de 2014, Ositrán determinó las tarifas máximas de los siguientes servicios: (i) SNAR, (ii) servicio de Aproximación; y (iii) servicio de Sobrevuelo¹⁵.

38. En el marco de dicho procedimiento se dispuso que dichas tarifas tendrían un periodo de vigencia de 3 años, durante el cual debían ser actualizadas anualmente por la inflación peruana en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (Soles) y por la inflación estadounidense en el caso de las tarifas establecidas en dólares de los Estados Unidos de América. Asimismo, se estableció que a mitad del periodo regulatorio se revisarían las tarifas, así como todos los factores y variables utilizados por el Ositrán para la determinación tarifaria¹⁶.

39. En el año 2017 y mediante Resolución del Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN se aprobaron las tarifas de SNAR, servicio de Aproximación y servicio de Sobrevuelo los cuales tendrán una duración de cuatro (04) años y se ajustaran por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR Nacional y servicio de

¹⁴ El 2 de agosto de 2013, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional- AETAI solicitó a Ositrán se inicie de oficio la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo. El 2 de enero de 2014, CORPAC solicitó la revisión tarifaria del SNAR y el servicio de Aproximación. En atención a dichas solicitudes, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2014-CD-OSITRAN del 20 de febrero de 2004, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria para el SNAR y el servicio de Aproximación. Posteriormente, mediante la Resolución N° 013-2014-CD-OSITRAN del 1 de abril de 2014, Ositrán dispuso, de oficio, el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo. Mediante Resolución N° 021-2014-CD-OSITRAN del 4 de junio de 2014, se aprobó a acumulación de ambos procedimientos.

¹⁵ La metodología usada para el cálculo de las tarifas de los servicios de aeronavegación que presta CORPAC se basó en el costo del servicio, a fin de garantizar los principios de eficiencia y sostenibilidad de la oferta, de acuerdo al Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA).

¹⁶ Las razones para llevar cabo la referida revisión se derivan de lo siguiente: (i) no existe certeza respecto a cuáles serán los efectos de la reducción de la tasa de crecimiento de la economía en el tráfico de pasajeros y las operaciones de las aeronaves; (ii) es necesario monitorear el cumplimiento del Plan de Inversiones de CORPAC, de manera de verificar la eficiencia en la ejecución del gasto de capital; y, (iii) no existe certeza respecto al monto de las inversiones que CORPAC debería ejecutar para equipar el Aeropuerto de Chinchero (Cusco), y que deberían comenzar a realizarse en el año 2018.



Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos en el caso de los servicios cobrados en dólares (SNAR Internacional y servicio de Sobrevuelo).

40. En el Cuadro N° 5 se detalla la lista de tarifas máximas para el SNAR, servicio de Aproximación y Sobrevuelo que estuvieron vigentes en el 2018. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por CORPAC en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados al sector privado). Estas tarifas se encuentran en función del Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave. Asimismo, el mismo cuadro muestra un incremento en todos los servicios de aeronavegación. Sin embargo, se observa que dentro de cada servicio la tarifa que se encuentra en función del peso no se modifica para todos los intervalos en peso. Por ejemplo, el servicio SNAR Nacional (Más de 70 TM hasta 105 TM) pasó de S/ 0,86 en el 2017 a S/ 0,87 en el 2018.

Cuadro N° 5					
Tarifas máximas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, 2017-2018					
PMD	Unidad de cobro	Desde:		Desde:	
		10/11/2017	10/11/2018	10/11/2017	10/11/2018
		SNAR Nacional		SNAR Internacional	
		(En soles, sin IGV)		(En dólares, sin IGV)	
Hasta 5,7 TM	Por km recorrido	0,16	0,16	0,07	0,07
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por km recorrido	0,29	0,29	0,13	0,13
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por km recorrido	0,32	0,32	0,14	0,14
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por km recorrido	0,43	0,44	0,19	0,19
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por km recorrido	0,66	0,67	0,28	0,29
Más de 105 TM	Por km recorrido	0,86	0,87	0,38	0,39
Cobro máx. por cargo mín.	Uso de espacio aéreo	14,45	14,65	6,68	6,83
		Aproximación			
		(En soles, sin IGV)			
Hasta 10 TM	Por tm	3,04	3,08		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tm	3,41	3,45		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tm	3,79	3,84		
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tm	4,17	4,22		
Más de 105 TM	Por tm	4,56	4,62		
Cobro máx. por cargo mín.	Uso de espacio aéreo	7,60	7,70		
		Sobrevuelo			
		(En dólares, sin IGV)			
Hasta 55 TM	Por km recorrido			0,18	0,18
Más de 55 TM hasta 115 TM	Por km recorrido			0,27	0,28
Más de 115 TM hasta 200 TM	Por km recorrido			0,54	0,55
Más de 200 TM	Por km recorrido			0,80	0,82

Fuente: CORPAC – Tarifario 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

41. Cabe indicar que adicionalmente, CORPAC aplica una tarifa especial por vuelos de prueba y/o entrenamiento, para aquellas escuelas de aviación que cuenten con el permiso de operación y el certificado de la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, que es establecida por la entidad prestadora y que en 2018 ascendió a USD 122.45 anuales (mas IGV), similar al 2017, y cubre los servicios SNAR, Aproximación, Aterrizaje y despegue, y estacionamiento.

b) Tarifas de los servicios aeroportuarios

42. En cuanto a los servicios aeroportuarios, el Cuadro N° 6 muestra las tarifas máximas que puede cobrar CORPAC en los terminales aéreos bajo su administración, las mismas que



fueron fijadas en mayo de 2004, encontrándose vigentes desde dicho año sin ninguna modificación o actualización por inflación y agrupadas en Grupo I, Grupo III y Grupo V.

Cuadro N° 6
CORPAC: Tarifas máximas de servicios aeroportuarios, 2018
(En USD, no incluye IGV)

Servicio	Unidad de Cobro	Grupo I	Grupo III	Grupo V
Tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA)				
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,60	2,92	2,92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	-	10,00
Aterrizaje y despegue internacional diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) 1/				
Hasta 10 TM	Por operación	16,00	-	4,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	-	1,70
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3,60	-	2,00
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,79	-	2,17
Más de 105 TM	Por tonelada	3,88	-	2,22
Aterrizaje y despegue nacional diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) 2/				
Hasta 10 TM	Por operación	8,00	4,00	2,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	1,73	0,86	0,67
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	2,16	0,90	0,70
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	2,25	0,94	0,73
Más de 105 TM	Por tonelada	2,31	0,96	0,75
Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D)				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	2,5% de	2,5% de	2,5% de
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	Aterrizaje y	Aterrizaje y	Aterrizaje y
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	Despegue	Despegue	Despegue
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	por hora	por hora	por hora
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción			
Otros servicios				
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	30,00	-	-

1/ y 2/ Aterrizaje y Despegue Nocturno - Nocturno: 15% adicional de las tarifas diurnas. Aterrizaje y Despegue Diurno – Nocturno o viceversa: 7,5% adicional de las tarifas diurnas.

Fuente: CORPAC – Tarifario 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.2 Cargos de Acceso

43. Otro ámbito regulado por el OSITRAN es el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos de CORPAC que es considerada una facilidad esencial¹⁷. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2006-CD/OSITRAN¹⁸, el OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de CORPAC, donde se

¹⁷ El artículo 9 del RETA define el concepto de facilidad esencial:

“Artículo 9 Facilidad Esencial.

Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se considera Facilidad Esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.”

¹⁸ Modificada por Resolución N° 022-2011-CD-OSITRAN, emitida el 4 de julio de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 12 de julio de 2011.



definen las facilidades esenciales y se determina los siguientes servicios esenciales prestados en la infraestructura administrada por CORPAC:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio / terceros);
- Abastecimiento de combustible;
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje; y,
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.

44. El Cuadro N° 7 muestran los contratos de acceso vigentes en el 2018 para brindar el servicio esencial de Counter y para el acceso a Oficinas. En dicho cuadro se observa que el Aeropuerto del Cusco tiene el mayor número de contratos de acceso que el resto de aeropuertos, en particular, cuenta con ocho (08) contratos de acceso de Counter y Oficina.

Cuadro N° 7 CORPAC: Cargos de acceso de Counters y Oficina, 2018 (En USD, no incluye IGV)									
Empresa	Counter				Oficina				
	De:	Hasta:	Unidad	Cargo	De:	Hasta:	Metros Cuadrados	Unidad	Cargo
Cusco									
Avianca Perú S.A.					10/08/2018	31/12/2019	89,0	M2	17,70
Cía. de Servs. de Transp. Aéreo Amazonas Suc. del Perú	01/01/2018	31/12/2019		2,26	01/01/2018	31/12/2019	23,0	M2	17,70
Lan Perú S.A.	01/01/2018	31/12/2019		2,26	01/01/2018	31/12/2019	190,0	M2	17,70
LC Busre S.A.C.	01/01/2018	31/12/2019		2,26	01/01/2018	31/12/2019	19,0	M2	17,70
Peruvian Air Line S.A.	01/01/2018	31/12/2019		2,26	15/01/2018	31/12/2019	57,0	M2	17,70
Servicios Aereos de los Andes S.A	01/01/2018	31/12/2019		2,26	01/01/2018	31/12/2019	64,0	M2	17,70
Star up S.A.	30/01/2018	31/12/2019		2,26	30/01/2018	31/12/2019	57,0	M2	17,70
Trans American Airlines S.A.	28/03/2018	31/12/2019		2,26	28/03/2018	31/12/2019	58,0	M2	17,70
Viva Airlines Perú S.A.C.	25/01/2018	31/12/2019		2,26					
Huánuco									
LC Busre S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Mensual	140,63	01/07/2018	30/06/2019	11,0	M2	5,28
Star Up S.A.	01/07/2018	30/06/2019		140,63	19/06/2017	18/06/2018	17,1	M2	5,28
Jaén									
Lan Perú S.A.	26/09/2018	25/09/2019	Mensual	152,14	26/09/2017	25/09/2018	25,0	M2	5,28
Viva Airlines Perú S.A.C.	13/12/2018	12/12/2019		152,14					
Jauja									
Lan Perú S.A.	01/07/2017	30/06/2018		140,63	01/07/2017	30/06/2018	21,35	M2	5,28
Peruvian Air Line S.A.C.	14/03/2018	31/12/2018	Mensual	140,63	14/03/2018	31/12/2018	13,00	M2	5,28
LC Busre S.A.C.	01/01/2018	31/12/2018		140,63	01/01/2018	31/12/2018	13,00	M2	5,28
Tingo María									
Acta S.A.	17/06/2018	16/06/2019	Mensual	140,63	17/06/2018	16/06/2019	18,0	M2	5,28
LC Busre S.A.C.	24/10/2017	23/10/2018		140,63	24/10/2017	23/10/2018	18,0	M2	5,28

Fuente: Contratos de acceso de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

45. De otro lado, se observa distintos cargos para el servicio de Counter por aeropuerto, por ejemplo, en el aeropuerto del Cusco el cargo es de USD 2,26 por hora o fracción; sin embargo, en los aeropuertos de Huánuco, Jauja y Tingo María el monto es de USD 140,63 mensuales por Counter. De las empresas listadas en el cuadro anterior, todos corresponden a contratos nuevos¹⁹.

46. En cuanto al acceso para contar con oficinas dentro de los aeropuertos, el Cuadro N° 7 también muestra diferencias en los cargos del aeropuerto del Cusco respecto al resto. En

¹⁹ Cabe precisar que si bien son contratos nuevos, muchas de estas empresas ya contaban con contratos de acceso previamente a los referidos en el Cuadro N° 7. Es decir, la continuidad de los usuarios intermedios en los aeropuertos se ha dado a través de nuevos contratos y no mediante adendas.



efecto, en el Aeropuerto de Velasco Astete el metro cuadrado tiene un cargo de USD 17,7, en cambio, en el resto de los aeropuertos el cargo es de USD 5,28 por metro cuadrado.

47. Estas diferencias, en cuanto al número de contratos y los cargos de acceso en el aeropuerto del Cusco respecto al resto de aeropuertos administrados por CORPAC estaría explicada por el mayor tráfico (naves, pasajeros y carga) que se presenta en dicho aeropuerto. En efecto, como se ha visto en párrafos anteriores, más del 80% del tráfico de pasajeros y carga en CORPAC se concentra en el aeropuerto del Cusco y más del 30% de aeronaves que aterrizan/despegan en los aeropuertos de CORPAC lo realizan en el Cusco. Ello genera que los espacios en dicho aeropuerto sea más atractivo para los que desean brindar los servicios esenciales por los mayores ingresos que puedan percibir estos.
48. Otro de los servicios esenciales que se brindan dentro de los aeropuertos son los servicios de rampa o asistencia en tierra. A diferencia de los cargos anteriores, para brindar los servicios de rampa los usuarios intermedios pagan por dos conceptos: (i) el acceso por áreas comunes²⁰ y (ii) por el área requerida para el estacionamiento de los equipos utilizados para brindar el servicio esencial.
49. Sobre el cargo de acceso para el área común este se paga en función del Peso Máximo de Despegue. Al respecto, el Cuadro N° 8 muestra que el aeropuerto de Cusco presenta un mayor cargo por el área común que el resto de los aeropuertos, salvo para el caso que el PMD sea mayor a 105 toneladas.

Cuadro N° 8 CORPAC: Cargos de acceso al área común, 2018 (En USD, no incluye IGV)		
PMD TM	Cusco	Huánuco - Jaén - Jauja - Rioja-Tingo María - Yurimaguas
Hasta 10 TM	2,5	2,0
Más de 10 hasta 35	11,5	10,0
Más de 35 hasta 70	27,5	21,0
Más de 70 hasta 105	38,0	36,0
Más de 105	56,0	62,0

Fuente: Contratos de acceso de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

50. En el caso del cargo por área de estacionamiento, al igual que en el caso anterior, el monto para el aeropuerto del Cusco es de USD 4,30 por m² lo que representó un monto superior entre 11,7% y 309,5% respecto al resto de los aeropuertos (Ver Cuadro N° 9). Asimismo, como se observa en el cuadro siguiente, el aeropuerto del Cusco presenta el mayor número de contratos vigentes en el 2018, cuatro (04) contratos, respecto al resto de aeropuertos.

²⁰ Son consideradas como áreas comunes: rampa, área de parqueo de equipos y áreas y vías de tránsito interno.



Cuadro N° 9
CORPAC: Cargos de acceso a rampa, 2018
(En USD, no incluye IGV)

Empresa	Acceso a rampa				
	De:	Hasta:	Unidad	M2	Cargo
Cusco					
Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.	08/01/2018	31/12/2019	M2	167,00	4,30
Huanuco					
LC Busre S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	M2	12,50	2,00
Talma Servicios Aeroportuarios S.A.	01/03/2018	28/02/2019	M2	35,50	2,00
Jaén					
Talma Servicios Aeroportuarios S.A.	20/09/2017	19/09/2018	M2	133,00	2,00
Jauja					
Talma Servicios Aeroportuarios S.A.	01/06/2018	31/05/2019	M2	243,65	2,00
LC Burse S.A.C.	01/01/2018	31/12/2018	M2	12,00	1,05
Rioja					
Despegar J&S Travel E.I.R.L.	25/07/2018	25/07/2019	M2	17,00	1,05
Tingo María					
ATSA S.A.	17/06/2018	16/06/2019	M2	15,00	1,05
Yurimaguas					
Servicios Aéreos Tarapoto EIRL	01/01/2018	31/12/2018	M2	6,00	3,85
Servicios Aéreos Ruiz EIRL	01/01/2018	31/12/2018	M2	4,00	3,85

Fuente: Contratos de acceso de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

51. Finalmente, existe el acceso a la facilidad esencial estación de línea la cual consiste en el uso de la infraestructura, por parte del usuario intermedio, para guardar las herramientas, equipos, suministros, componentes y materiales que serán utilizados para brindar a sus aeronaves el servicio de mantenimiento de aeronaves en línea. Al igual que en las facilidades esenciales anteriores, el aeropuerto del Cusco presenta el mayor número de contratos y los mayores cargos de acceso.

Cuadro N° 10
CORPAC: Cargos de acceso de estación de línea, 2018
(En USD, no incluye IGV)

Empresa	Estación de Línea				
	De:	Hasta:	Unidad	M2	Cargo
Cusco					
Lan Perú S.A.	01/01/2018	31/12/2019	M2	137,0	8,00
Trans American Airlines S.A.	28/03/2018	31/12/2019	M2	51,0	8,00
Star Up S.A.	30/01/2018	31/12/2019	M2	32,0	8,00
Peruvian Air Line S.A.	15/01/2018	31/12/2019	M2	54,0	8,00
Servicios Aereros de los Andes S.A.C.	01/01/2018	31/12/2019	M2	45,0	8,00
Jaen					
Lan Perú S.A.	26/09/2018	25/09/2019	M2	32,3	2,54
Jauja					
Lan Perú S.A.	01/07/2017	30/06/2018	M2	29,7	2,54
Peruvian Air Line S.A.	14/03/2018	31/12/2018	M2	26,6	2,57
Tingo María					
LC Busre S.A.C.	01/01/2018	31/12/2018	M2	9,0	2,57
Yurimaguas					
Servicios Aéreos Tarapoto EIRL	01/01/2018	31/12/2018	M2	26,0	3,85

Fuente: Contratos de Acceso de CORPAC.

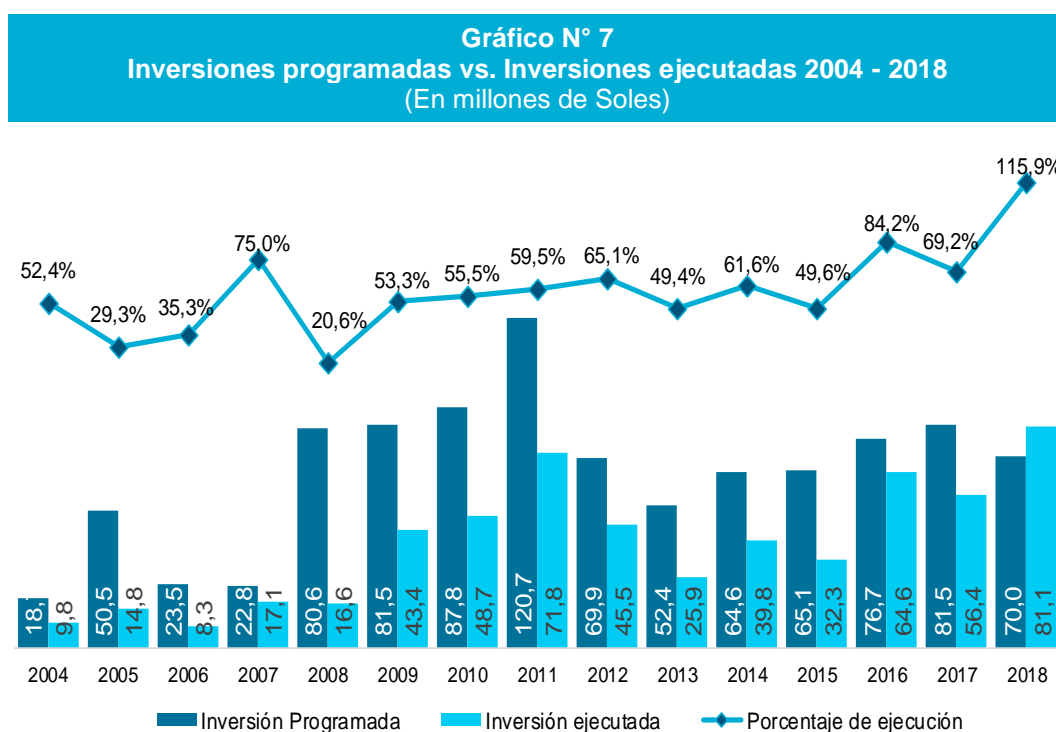
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1 Evolución de las inversiones

52. Durante el 2018, CORPAC puso especial énfasis al desarrollo del proceso de modernización de los sistemas y equipos utilizados para la prestación de servicios, así como el desarrollo de obras de infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de incrementar el nivel de seguridad operacional y la calidad de los servicios que se brindan.
53. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por CORPAC entre 2004 y 2018. Como se puede apreciar, a lo largo de dicho periodo la inversión ejecutada se ha ubicado en niveles por debajo de la inversión inicialmente programada, salvo por lo acontecido en el 2018. En efecto, entre 2004 y 2017, la inversión ejecutada representó a lo más el 84,2% de inversión programada (2016); sin embargo, en el 2018 la ejecución correspondió al 115,9% de lo programado.



Fuente: CORPAC: Informes Desempeño 2017 y Evaluación Presupuestal y Financiera de CORPAC - 2018.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

54. En cuanto a la inversión programada acumulada esta ascendió a S/. 966,3 millones, entre el 2004 y 2018, de los cuales se ejecutó solo el 59,6% (S/. 576,1 millones).
55. En relación a los principales gastos de capital ejecutados durante 2018, CORPAC se concentró en gastos no vinculados a proyectos²¹. Es así que, el principal gasto en capital en el 2018, y que concluirá en el 2019, consistió en la renovación y acondicionamiento del sistema eléctrico de la sede central y aeropuerto del Cusco la cual tiene una presupuesto contractual de S/ 88,7 millones. Estas inversiones permitirán renovar e implementar un sistema eléctrico de acuerdo a las necesidades actuales y futuras de los usuarios del sistema de aeronavegación, mayor eficiencia en la gestión del tránsito aéreo, así como el control entre el Centro de Control SCADA y las subestaciones.

²¹ De acuerdo a la Memoria anual 2018 CORPAC
http://www.corpac.gob.pe/Docs/Memorias_CORPAC/Memoria2018.pdf



56. Del mismo modo, se encuentra en plena ejecución la repotenciación de la red de radares secundarios cuyo presupuesto contractual es de USD 8,7 millones con lo cual se incorporará avances tecnológicos en radar y la funcionalidad de ADS-B y, cuya inversión concluirá en el 2020.
57. Como un tercer importante gasto en capital en el 2018 se puede mencionar las inversiones realizadas en el marco del Convenio de Cooperación Institucional CORPAC – MTC, el cual consistió en la adquisición de 01 vehículo de rescate SEI para el Aeropuerto de Moquegua, cuya recepción se encuentra programada para el 2019. Asimismo, se efectuaron estudios de ingeniería y se iniciaron la elaboración de los expedientes técnicos, requeridos para las obras programadas en los aeropuertos de Cusco, Ilo y Moquegua.
58. Finalmente, también se pueden destacar la adquisición de 02 torres de control móviles para asegurar la continuidad en el servicio ATS, la adquisición de 03 sistemas ATIS (Sistemas Automáticos de Información Terminal) y la culminación, en el aeropuerto del Cusco, del *overhaul* de los cuatro puentes de embarque.
59. En el siguiente cuadro se aprecia en detalle los rubros en los cuales CORPAC efectuó las inversiones ejecutadas para el año 2018, diferenciado por gastos de capital y proyectos de inversión, apreciándose que el único componente de ejecución de inversiones ha estado ligado a gastos de capital.

Cuadro N° 11
Inversiones ejecutadas, 2018
(En miles de soles)

Descripción	Ejecución
A. Proyectos de Inversión	0,0
B. Gastos de capital no ligados a Proyectos	81 110,2
1. Equipos de comunicaciones	2 975,8
2. Equipo de electricidad	6 362,3
3. Equipos de radioayudas	1 261,6
4. Equipos de grupos electrógenos	112,4
5. Sistema VHF-AA y medios de transmisión	0,0
6. Equipos de terminal aeropuertos de provincias	5 821,2
7. Equipos de seguridad	1 991,6
8. Equipos de salvamento y extinción de incendios	6 593,8
9. Equipos de informática	6 831,2
10. Equipos de meteorología	147,2
11. Sistema de vigilancia aérea	658,3
12. Torre de control móvil	1 946,8
13. Renovación y acondicionamiento del sistema eléctrico de la Sede Central y Cusco.	37 180,5
14. Inversiones convenio de cooperación institucional CORPAC S.A. – MTC (D.U. -006-2018)	7 555,5
15. Repotenciación de la red de radares secundarios	7 830,5
16. Otras inversiones	641,5

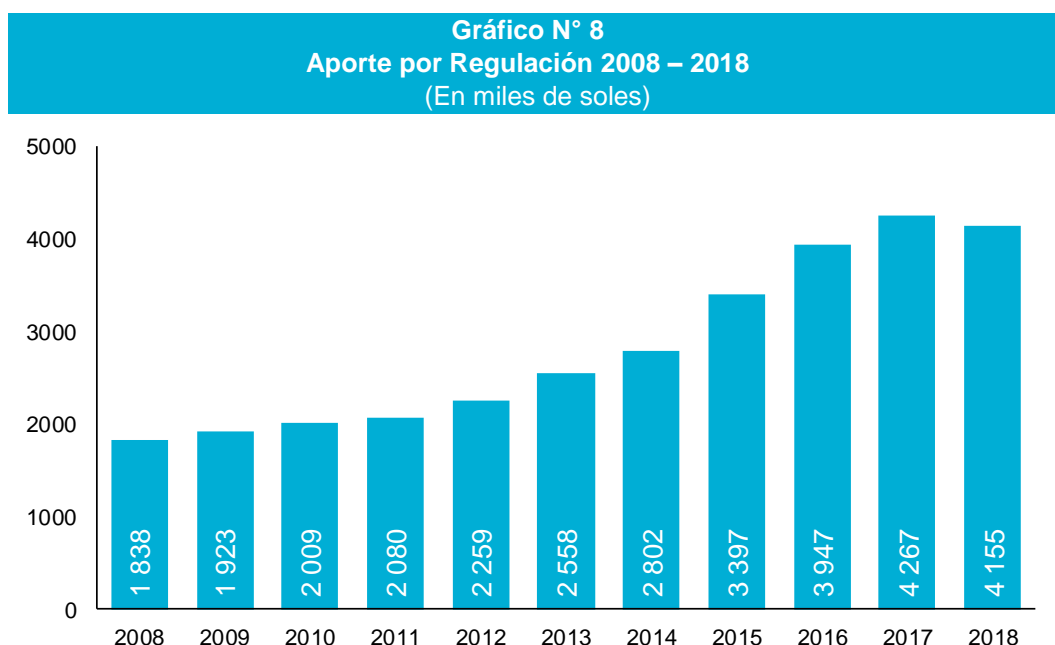
Fuente: Memoria Anual CORPAC 2018

60. Durante el 2018, según el Memoria Anual de CORPAC no se programaron proyectos de inversión. En torno a los estudios de pre-inversión, se iniciaron los estudios del Proyecto “Sistema de Navegación Aérea de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, en coordinación con el operador del referido aeropuerto, así como con la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC.



V.2 Pagos al Estado

61. En línea con la reducción en los ingresos percibidos por CORPAC, en el año 2018, el pago que correspondió transferir a favor del OSITRÁN por concepto de aporte por regulación, ascendió a S/ 4,2 millones, cifra 2,6% menos que el aporte efectuado el año anterior (S/ 4,3 millones).



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

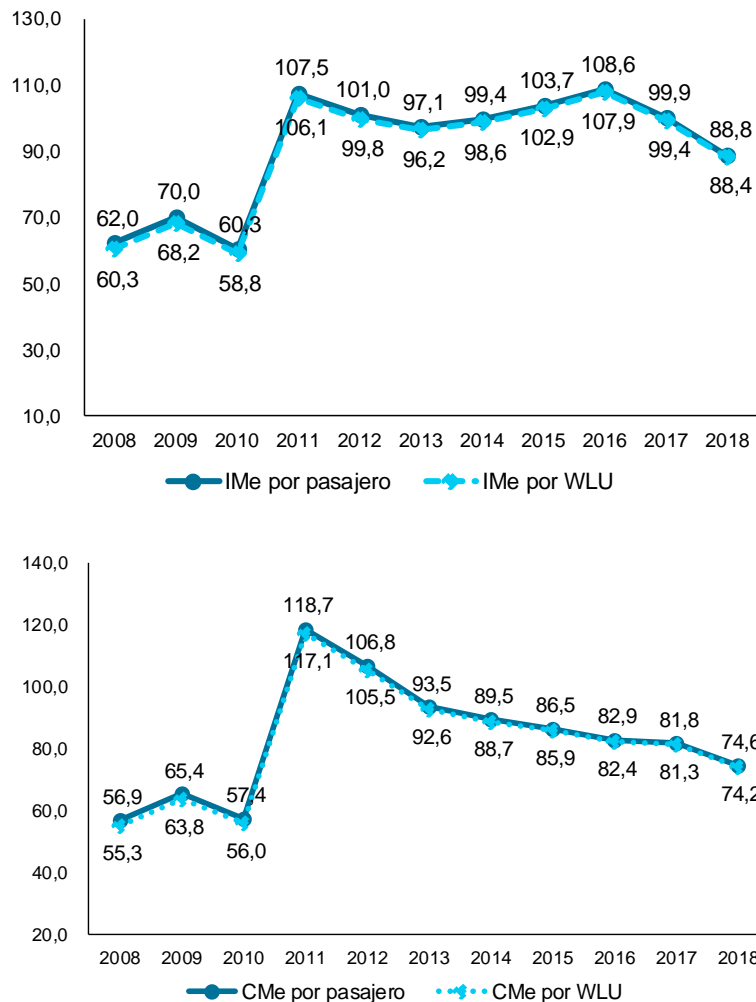
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL

62. Los principales ingresos de CORPAC provienen de tres fuentes: (i) servicios de aeronavegación (SNAR, aproximación y sobrevuelo); (ii) servicios aeroportuarios; y, (iii) retribución por concesión de aeropuerto²². Los servicios de aeronavegación comprenden los ingresos facturados por servicios de SNAR, servicios de aproximación y aterrizaje y despegue. Los servicios aeroportuarios comprenden los ingresos por pago del TUUA, carga y descarga, estacionamiento, servicio de rampa, acceso a infraestructura y otros. Por su parte, la retribución por concesión está compuesta por el 50% del servicio de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA Internacional obtenidos por LAP.
63. En el año 2018, como se mencionó el tráfico de pasajeros se incrementó en 11,7% en comparación con el 2017, mientras que, los ingresos cayeron en 0,7% relación con el año anterior, ello se vio reflejado en la caída del ingreso medio, por pasajero y por WLU, alcanzando ambos indicadores los S/ 88,8 y S/ 88,4, respectivamente. Tales cifras resultaron menores en 11,1% y 11,0% a los valores alcanzados el año anterior, respectivamente.

²² Cabe mencionar que, con el Oficio N° 663-2005-EF/93.11 de fecha 30 de diciembre de 2005, en relación al tratamiento contable de los ingresos por la retribución que percibe CORPAC, el MEF confirmó que ambos conceptos deben ser reconocidos como Ingresos ordinarios u operacionales.



Gráfico N° 9
Indicadores comerciales 2008-2018
(En Nuevos Soles)



Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

64. Por su parte, los costos operativos más gastos administrativos se incrementaron en 1,9% entre 2017 y 2018, porcentaje inferior al crecimiento del tráfico de pasajeros (11,7%); por lo que el costo promedio por pasajero y el costo promedio por WLU se redujeron en 8,8% y 8,7%, respectivamente.
65. De este modo, durante 2018, el ingreso promedio por pasajero y por WLU superó el costo promedio (por pasajero y por WLU), lo cual indicaría que los ingresos recaudados por CORPAC fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos.

VII. SITUACIÓN FINANCIERA

VII.1 Estado de resultados

66. Durante 2018, CORPAC registró ingresos por un total de S/ 402,8 millones, lo que significó una ligera reducción de 0,7% con relación a los ingresos del año anterior (S/ 405,5 millones). Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación representaron el 57,5% de los ingresos totales de CORPAC, siendo el SNAR el más importante, al explicar



el 88% del total de ingresos por servicios de aeronavegación. Por su parte, los pagos efectuados por LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional) representaron el 34,9% de los ingresos de CORPAC, seguido por los servicios aeroportuarios que representaron el 7,7% de los ingresos.

67. Cabe mencionar que, la reducción de los ingresos operacionales de CORPAC en 2018, se explica básicamente por lo menores ingresos por el servicio de SNAR que representó el 50,5% del total de ingresos. En efecto, entre 2017 y 2018, los ingresos por SNAR se redujeron 9,8%, al pasar de S/ 225,5 millones a S/ 203,3 millones. Por su parte, los ingresos por los otros servicios como TUUA, Aterrizaje/despegue y Aproximación presentaron incrementos de 13,1%, 13,1% y 4,8%, respectivamente. Asimismo, los ingresos por concepto de transferencia de los ingresos de la TUUA Internacional y Aterrizaje/despegue de LAP²³ establecido en el marco de las Bases de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez se incrementaron en 9,9% y 9,8%, respectivamente.
68. Por su parte, los costos de ventas se incrementaron en S/ 10 324,9 (+3,7%), producto, principalmente, de un incremento en las provisiones para el servicio de aeronavegación que comprenden los gastos por depreciación, amortización de intangibles, provisión de litigios, entre otros. Estos costos se incrementaron en 81,1% al pasar de S/ 20,3 millones en el 2017 a S/ 36,8 millones en el 2018. Dentro de los servicios aeroportuarios se puede destacar por sus ingresos el gasto en personal cuya variación alcanzó el 20,1% (S/ 4,1 millones adicionales).
69. Lo anterior generó que la utilidad bruta de la entidad prestadora se reduzca en un 10,6% respecto al año anterior, pasó de S/ 123,8 millones en el 2017 a S/ 110,7 millones en el 2018.

Cuadro N° 12
Estado de Resultados integrales, 2017 - 2018
(En miles de Soles)

Concepto	2018	2017
Ventas netas	402 757	405 493
Costo de ventas	(292 042)	(281 717)
Utilidad bruta	110 715	123 776
Gastos de administración	(46 121)	(50 156)
Otros ingresos operativos	22 982	16 504
Utilidad operativa	87 576	90 125
Ingresos financieros	10 116	11 890
Diferencia de cambio (ganancia neta)	3 375	1 874
Gastos financieros	(476)	(555)
Diferencia de cambio (pérdida)	(3 637)	(8 348)
Utilidad antes de impuesto a la renta	96 955	94 987
Gasto por impuesto a las ganancias	(31 644)	(31 592)
Utilidad del periodo	65 311	63 394

Fuente: EEFF auditados 2018 - CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. En esa misma línea, CORPAC presentó una utilidad operativa de S/ 87,6 millones monto inferior en S/ 2,5 millones que el año anterior. Ello muestra una mayor eficiencia en la gestión de la Concesión, toda vez que la relación costos operativos sobre los ingresos fue menor en el 2018 con relación al año anterior. Ello significa que en el 2018 por cada dólar

²³ En el caso del Servicio de Aterrizaje/despegue la transferencia será del 50% de los ingresos de LAP y en el caso de la TUUA internacional el porcentaje de transferencia es de 20%.



de ingresos generados, los costos operativos asociados han sido menores que en el 2017, lo que refleja una mayor eficiencia en los gastos de administración y de ventas.

71. Finalmente, la utilidad neta alcanzó el monto de S/ 65,3 millones, cifra mayor en 3,0% que en el 2017. Dicha utilidad indica una mayor eficiencia total de la Concesión toda vez que la relación de los costos del servicio más gastos operacionales y gastos no operaciones sobre los ingresos son menores en el 2018 que en el 2017. Es decir, el costo de generar cada dólar de ingreso se redujo en el último año.

VII.2 Estado de situación financiera

72. Al analizar el Estado de Situación Financiera de CORPAC correspondiente al año 2018, se aprecia que el activo total se incrementó en 7,2% con relación al 2017. Dicha variación estuvo explicada por el incremento, tanto del Activo Corriente (+9,3%) como del Activo No Corriente (+6,2%).

Cuadro N° 13					
Estado de situación financiera, 2017-2018					
(En miles de Soles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	167 878	137 140	Obligaciones financieras	31	414
Inversiones Financieras	130 191	139 530	Cuentas a pagar comerciales	57 995	27 045
Cuentas a cobrar comerciales, neto	29 117	21 994	Otras cuentas por pagar	14 130	15 911
Otras cuentas por cobrar, neto	7 511	5 318	Cuentas por pagar a relacionadas	4 373	3 365
Cuentas a cobrar a relacionadas	435	357	Pasivo por impuesto a las ganancias	1 701	3 963
Inventarios, neto	5 290	6 921	Beneficios a los empleados	23 585	18 363
Gastos pagados por anticipado	136	347			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	340 558	311 607	TOTAL PASIVO CORRIENTE	101 814	69 061
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Otras cuentas por cobrar	32 949	1 728	Obligaciones financieras	-	36
Propiedades, planta y equipo, neto	646 994	638 342	Otras cuentas por pagar	32 135	-
Activos intangibles	13 462	12 979	Pasivos por impuesto a las ganancias diferidas	25 162	28 854
			Provisiones	18 088	18 887
			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	75 386	47 778
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	693 406	653 048	TOTAL PASIVO	177 200	116 839
			PATRIMONIO		
			Capital	317 290	317 290
			Capital adicional	196 308	195 443
			Reserva Legal	24 708	18 368
			Resultados acumulados	318 458	316 714
			TOTAL PATRIMONIO	856 764	847 816
TOTAL ACTIVO	1 033 964	964 655	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	1 033 964	964 655

Fuente: EEFF auditados 2018 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

73. Los Activos Corrientes representaron una participación 32,9% del total de Activos, entre los cuales se destaca los activos Efectivo y equivalentes de efectivo y Inversiones Financieras que representaron 16,2% y 12,6% del Activo total, respectivamente. Adicionalmente, estos activos exhibieron comportamientos distintos, mientras el primero tuvo un aumento de 22,4% producto, principalmente, del aumento de la Cuenta Corriente Operativas como consecuencia una transferencia del MTC para proyectos de inversión. Por su parte, las Inversiones Financieras presentaron una reducción de 6,7% como consecuencia de una disminución de los depósitos a plazo que se redujo en S/ 9,3 millones.



74. De forma similar, los Activos No Corrientes presentaron un incremento de 6,2% producto del aumento del activo Otras cuentas por cobrar de S/ 31,2 millones. Ello comprende principalmente a pagos adelantados a diversas empresas por la prestación de servicios como la renovación del sistema eléctrico de media y baja tensión en los Aeropuertos Internacionales de Lima y Cusco, repotenciación de la red de radares secundarios y la adquisición de nueve (09) vehículos contra incendio²⁴.
75. En cuanto a los Pasivos, durante 2018, el Pasivo Corriente se incrementó 47,4% en relación con el año anterior. Ello a causa de un importante aumento de las Cuentas a pagar comerciales que creció en 114,4% (+S/ 30,9 millones) debido al aumento en las deudas por servicios como servicios de seguridad y vigilancia, servicio de centro de datos, adquisición, instalaciones y configuración de discos de almacenamiento, reubicación y acondicionamiento del data center de producción entre otras.
76. De manera similar, la parte no corriente del pasivo se incrementó 51,7% con relación a 2017, debido al aumento de Otras cuentas por pagar (+S/ 32,1 millones) conformado por el saldo de la transferencia realizada por el MTC por S/ 33,0 millones para la ejecución de proyectos de inversión y/o inversiones de optimización, de ampliación marginal, de reposición y de rehabilitación de los cuales se ha ejecutado S/ 864,7 miles²⁵.
77. Finalmente, al final del 2018, el patrimonio registró un ligero incremento de 1,1% en comparación con el 2017, debido básicamente al crecimiento de la cuenta de reservas legales, pues el resto de cuentas se mantuvieron estables o tuvieron incrementos aun menores.

VII.3 Ratios financieros

- **Ratios de rentabilidad**

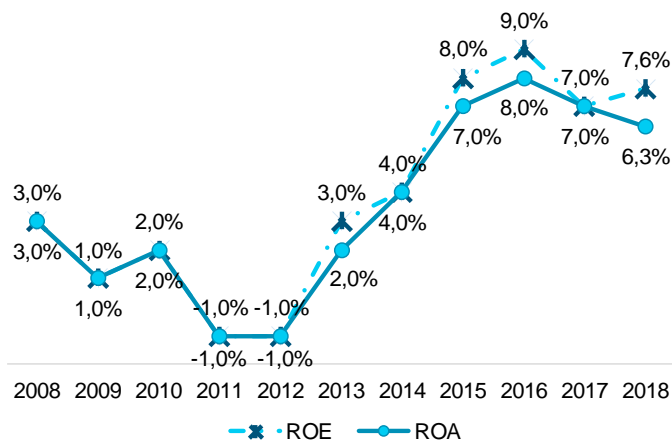
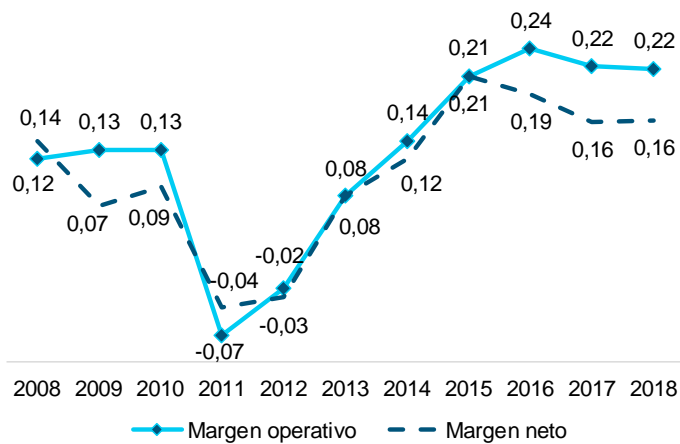
78. Los ratios de rentabilidad miden la capacidad de la empresa de generar utilidad a partir de la inversión realizada. En general se aprecia que, los ratios margen operativo y neto mantienen el mismo nivel que el año 2017. Esto es, en el 2018, cada dólar por concepto de ingreso generó S/ 0,22 de utilidad operativa y S/ 0,16 de utilidad neta. Sin perjuicio de ello, el Gráfico N° 10 también muestra que desde el 2011 existió un incremento continuo en dichos ratios hasta alcanzar sus máximos valores en el 2015 y 2016.
79. Por su parte, como se aprecia en el siguiente gráfico, los ratios ROE (rentabilidad del accionista) y ROA (rentabilidad de los activos) presentaron distintos comportamientos durante 2018. Por un lado, la rentabilidad del accionista (ROE) se incrementó ligeramente entre 2017 y 2018, al pasar de 7,0% a 7,6% en el 2018. Por otro lado, en dicho periodo, la rentabilidad de los activos (ROA) se redujo en 0,7 puntos porcentuales, al pasar de 7,0% a 6,3%.
80. El ROA y ROE registrados durante 2018, muestran que por cada Sol invertido por el accionista, se generó una rentabilidad de S/ 0,08 y los activos rindieron S/ 0,06.
81. Finalmente, al igual que el margen operativo y neto, desde el 2011 los ratios ROE y ROA presentaron continuos aumentos hasta alcanzar su máximo valor en el 2016.

²⁴ Ver Estados Financieros Auditados 2018, CORPAC.

²⁵ Dicha transferencia fue autorizada mediante Decreto Supremo N° 006-2018 y Decreto Supremo N° 170-2018-EF.



Gráfico N° 10
Ratios de rentabilidad



Fuente: Estados Financieros Auditados CORPAC, 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios del Ositrán.

• Ratios de liquidez

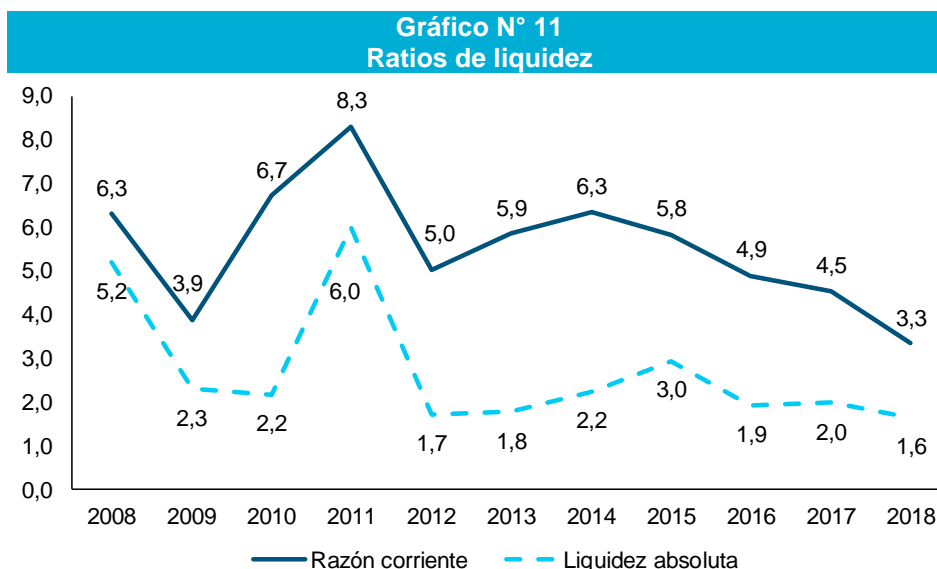
82. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello que, se compara dicho pasivo con los activos que son más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar una Razón corriente mayor a la unidad, toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuente con el efectivo necesario para dicha acción.
83. Al respecto, el Gráfico N° 11 muestra la evolución de la razón corriente y de la liquidez absoluta desde el 2008 al 2018. Como se aprecia, la razón corriente o ratio de liquidez clásico ha seguido una tendencia decreciente en los últimos años, registrando un nivel de 3,3 en 2018, lo que significa que los activos corrientes representan tres veces las deudas de corto plazo. Por tanto, ante cualquier necesidad de cobertura de dichas deudas existen los suficientes activos líquidos para ello.
84. En esa misma línea, el ratio liquidez absoluta²⁶ muestra una reducción en su valor desde el 2011, año en el que alcanzó el máximo valor de los últimos 10 años. Durante 2018, este

²⁶ El ratio liquidez absoluta corresponde a la división entre el activo más líquido como lo es la cuenta Efectivo y cuenta de efectivo y el Pasivo corriente.



ratio registró un nivel de 1,6, valor inferior al año anterior (-17,0%). Dicho valor significa que, ante cualquier eventualidad que surja en CORPAC que implique la necesidad de cubrir sus deudas corto plazo, la cuenta Efectivo y cuenta de efectivo tiene la suficiente cantidad para cubrir todo el pasivo corriente.

85. Sin perjuicio de lo anterior, los valores mostrados parecen indicar un exceso de liquidez de parte CORPAC. Es decir, la empresa tendría sobredimensionado sus activos corrientes.



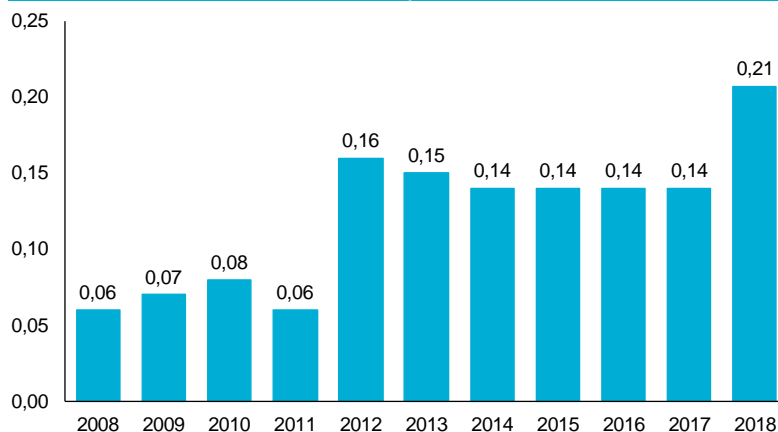
Fuente: Estados Financieros Auditados CORPAC, 2018 y anteriores.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios del Ositrán.

- **Ratios de endeudamiento**

86. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; mientras que cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50% (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60% (mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
87. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el indicador de solvencia registrado en 2018, muestra que la empresa mantiene un bajo nivel de endeudamiento con terceros. En efecto, el ratio indica que por cada sol aportado por el dueño de la empresa, ésta mantiene solo 0,21 soles de deudas con terceros.



Gráfico N° 12
Endeudamiento sobre patrimonio, 2008 - 2018



Fuente: Estados Financieros Auditados CORPAC, 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios del Ositrán.

VIII. CONCLUSIONES

88. De la evaluación del desempeño durante 2018, de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. se puede concluir lo siguiente:

- (i) En 2018, CORPAC ha mantenido una importante participación, en términos de pasajeros y movimiento de aeronaves de vuelos nacionales, habiendo concentrado el 12,7% y 20,9%, de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Del total de aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, el aeropuerto del Cusco fue el que registró el mayor flujo de pasajeros, al representar cerca del 83% de los pasajeros movilizadas por dicha entidad prestadora.
- (ii) Durante 2018, el tráfico de aeronaves y de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC se incrementó 4,9% y 11,7% con relación al año anterior, respectivamente; mientras que, por el contrario, el tráfico de carga registró una reducción de 6,0%.
- (iii) Durante 2018, CORPAC aplicó las tarifas máximas fijadas por el OSITRAN en 2014, para los servicios SNAR (nacional e internacional), aproximación y Sobrevuelo, las cuales fueron actualizadas por inflación. Asimismo, en 2018 CORPAC mantuvo las tarifas máximas que el OSITRAN fijó en 2004 para el TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento entre otros. En 2018, los servicios de alquiler de counters y oficinas, así como de los espacios para el estacionamiento del servicio de rampa, así como la prestación de dicho servicio se encontraban también regulados por el OSITRAN, bajo el mecanismo de cargos de acceso, habiéndose mantenido en un nivel similar al del 2014.
- (iv) En lo que respecta a inversiones, el total de estas realizadas por CORPAC en el 2018 ascendió a S/. 81,1 millones, monto que significó un importante incremento de 43,8% con relación a las inversiones ejecutadas en 2017 y un 115,9% de ejecución con relación al presupuesto para inversiones con el que dicha empresa contaba (S/. 70,0 millones). El mayor monto de inversiones ejecutadas en 2018 fue destinado a gastos de capital relacionados a la renovación y acondicionamiento del sistema eléctrico de la Sede Central y Cusco, repotenciación de la red de radares secundarios e inversiones convenio de cooperación institucional CORPAC S.A. – MTC (D.U. -006-2018). Cabe destacar que, durante 2018, el MEF aprobó una transferencia de S/ 33 millones a CORPAC para ejecutar inversiones en los aeropuertos de Cusco, Ilo y Moquegua.



- (v) En el 2018, CORPAC transfirió a favor del OSITRAN por concepto de aporte por regulación un total de S/ 4,2 millones, monto que registró una reducción de 2,6% en relación con el aporte transferido el año anterior (S/ 4,3 millones).
- (vi) El Estado de situación financiera muestra que el Activo de la empresa alcanzó el valor de S/ 1 034,0 millones durante 2018, lo que significó un aumento de 7,2% con relación al año anterior, como consecuencia de mayor efectivo en la cuenta de CORPAC (S/ 167,9 millones) y un incremento de Otras cuentas por cobrar (S/ 32,9 millones). En línea similar, los Pasivo se incrementó en 47,4% en relación al 2017, producto del aumento de las deudas de corto (114,4%) y largo plazo (51,7%). Finalmente, el patrimonio registró un ligero incremento de 1,1% en comparación con el 2017, debido básicamente al crecimiento de la cuenta de reservas legales, pues el resto de cuentas se mantuvieron estables o tuvieron incrementos aun menores.
- (vii) Los Estados de resultados muestran ingresos en el 2018 por un monto de S/ 402,8 millones (-0,7%), lo cual generó una utilidad operativa de S/ 87,6 millones (-2,8%) y un Utilidad neta de S/ 65,3 millones (+3,0%). Mostrando con ello, tener una mayor eficiencia de gestión y eficiencia total.
- (viii) Durante 2018, los ratios financieros mostraron una disminución en el rendimiento de la Concesión, ROA, y un incremento de la rentabilidad de los accionistas respecto al 2017. Así, mientras en el 2017, por cada Sol invertido en la infraestructura aeroportuaria la empresa y el accionista obtenían S/ 0,07; en el 2018, la empresa obtuvo S/ 0,06 y accionista S/ 0,08 por cada Sol invertido. En contraste con lo anterior, el margen neto (0,16) y operativo (0,22) se mantuvieron estables al año anterior.
- (ix) Los ratios de liquidez muestran una reducción de sus valores desde el 2015; sin embargo, sigue manteniendo valores mayores a la unidad por lo que CORPAC mantiene activos corrientes que pueden cubrir sus deudas de corto plazo ante una eventual necesidad. Sin perjuicio de ello, el ratio de liquidez corriente estaría también mostrando un posible exceso de fondos que no generan rentabilidad a la empresa. Finalmente, el grado de endeudamiento indica que, en el 2018 al igual que años anterior, no existe una gran dependencia de parte de CORPAC de financiamiento de terceros para el funcionamiento de la empresa.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
**Gerente de Regulación y
Estudios Económicos**

Sandra Queija de La Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Andrea Raza Herrera – Practicante