



INFORME DE DESEMPEÑO

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil – CORPAC S.A.

2021

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 2021: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil

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 supervisadas por el Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2022

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	6
I.1. Aspectos generales y composición de la empresa	6
I.2. Principales activos de la empresa y área de influencia.....	6
I.3. Hechos de importancia	8
II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS	8
III. EVOLUCIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE CORPAC	9
III.1. Servicios aeroportuarios.....	9
III.1.1. Tráfico de aeronaves.....	9
III.1.2. Tráfico de Pasajeros	11
III.1.3. Tráfico de Carga.....	13
III.2. Servicios de aeronavegación	14
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	17
IV.1. Régimen tarifario.....	17
IV.2. Régimen de cargos de acceso.....	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1. Inversiones.....	22
V.2. Aporte por regulación.....	24
VI. SITUACIÓN FINANCIERA	24
VI.1. Impacto de la Pandemia COVID-19 en los Estados Financieros de CORPAC.....	24
VI.2. Estado de Resultados Integrales	25
VI.3. Estado de Situación Financiera	27
VI.4. Indicadores Financieros.....	29
VII. CONCLUSIONES	31
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO	32



LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC	6
Tabla 2 Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2021	11
Tabla 3 Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2021	13
Tabla 4 Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2021	14
Tabla 5 Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2021	15
Tabla 6 Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2021.....	19
Tabla 7 Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados, vigentes desde el 2004 ...	20
Tabla 8 Cargos de acceso, 2021.....	22
Tabla 9 Ingresos de actividades ordinarias, año 2020 y 2021	25
Tabla 10 Costo de ventas, año 2020 y 2021	26
Tabla 11 Estado de Resultados Integrales, año 2020 y 2021	26
Tabla 12 Estado de Situación Financiera, año 2020 y 2021	27
Tabla 13 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2020 y 2021.....	28
Tabla 14 Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2020 y 2021	29
Tabla 15 Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2020 y 2021.....	30
Tabla 16 Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2020 y 2021.....	30

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Ámbito de influencia de CORPAC	7
Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2021	10
Gráfico 3 Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2021	10
Gráfico 4 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2021.....	12
Gráfico 5 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2021	12
Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2021	13
Gráfico 7 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2021	14
Gráfico 8 Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2021	16
Gráfico 9 Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2021	23
Gráfico 10 Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2021	24



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene la evaluación del desempeño a diciembre de 2021 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 – Ositrán regula y supervisa las tarifas y la política comercial que aplica CORPAC por la prestación de los servicios aeronáuticos. Al cierre del año 2021, CORPAC cuenta bajo su administración con 30 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente FAP Alejandro Velasco Astete de Cusco, por captar el 72,3% y 69,5% del flujo de pasajeros y carga del total de aeropuertos administrados por dicha empresa, respectivamente.

Durante el año 2021, alrededor de 2,06 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por CORPAC, lo cual significó un incremento de 59,0% con relación al año anterior en que se registraron 1,3 millones de pasajeros; no obstante, los niveles alcanzados aún se mantienen considerablemente por debajo de lo registrado en 2019 (4,7 millones), año previo a la pandemia del COVID-19. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales fue el de mayor proporción (99,9%) durante 2021, apreciándose que el aeropuerto de Cusco concentró el mayor flujo de pasajeros con 72,3% 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 2021, se movilizaron 1880 toneladas, volumen que significó un incremento del 75,4% con relación al año anterior. No obstante, debe notarse que pese a la recuperación, el nivel alcanzando en 2021, se ubicó 37,8% por debajo del volumen de carga movilizad en 2019 (3023,1 toneladas). La totalidad de la carga movilizad en 2021 correspondió al tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró la mayor proporción (69,5%).

En cuanto al número de operaciones, en el año 2021, CORPAC atendió un total 46,8 miles de movimientos de entrada y salida de aeronaves, lo que significó un incremento de 47,4% con respecto al año anterior (31,8 miles). Este incremento en el tráfico de aeronaves es explicado, por la recuperación del sector y avance de la vacunación frente a la pandemia COVID-19¹. El mayor número de operaciones se dio en los aeropuertos de Cusco (30,7%) y Nazca (22,4%).

En cuanto a los servicios de aeronavegación, durante el año 2021, CORPAC brindó Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) en más de 54,3 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y en 30,1 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo que representó un incremento de 60,7% y 18,9% con relación a lo registrado en 2020, respectivamente. Asimismo, la empresa realizó el acompañamiento de las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo peruano, atendiendo un total de 30,9 millones de kilómetros, mostrando un incremento de 32,6% con relación al año anterior.

Las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, en el 2021, presentan los mismos montos que años anteriores, mientras que las tarifas de los servicios de aeronavegación fueron ajustadas 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 norteamericanos.

En el 2021, el monto de las inversiones ejecutadas por CORPAC ascendieron a S/ 51,9 millones, lo que significó un incremento de 26,8% con relación a la inversión ejecutada el año 2020 (S/ 40,9 millones). No obstante, el nivel de inversión ejecutado en 2021, representó un avance 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 Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.



64,7% con relación al presupuesto total proyectado (S/ 51,8 millones), lo que significó una caída de 16,7 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (80,4%).

En cuanto a las transferencias realizadas por CORPAC al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, éstas alcanzaron la suma de S/ 2,28 millones durante 2021, lo que representó una cifra superior de 11,4% con relación a las transferencias efectuadas en 2020 (S/ 2,05 millones), aunque aun inferior en 48,4% a los pagos efectuados en 2019 (S/ 4,42 millones).

Los estados de resultados muestran que CORPAC registró ingresos por un total de S/ 241,5 millones durante el 2021, lo que significó un incremento de 49,6% con relación a los ingresos del año anterior (S/ 161,5 millones), principalmente explicado por el incremento de 43,3% en los ingresos por servicios de aeronavegación, así como por los mayores pagos de la retribución de LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional). Por su parte, los costos totales de CORPAC se incrementaron 12,1% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 264,8 millones a S/ 296,9 millones. En este contexto, se registró un resultado neto negativo de S/ 62,2 millones, situación que muestra una ligera mejora con relación al año anterior en que se registró una utilidad negativa de S/ 74,8 millones.

Asimismo, durante el año 2021, CORPAC presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. El nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido relativamente invariable en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio anterior. No obstante, los niveles de rentabilidad registraron un considerable deterioro, mostrando niveles negativos en 2021.



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. De acuerdo con la normativa vigente, las principales funciones de CORPAC son: i) operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica; ii) Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país; iii) establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobrevuelo; y, (iv) financiar y/o ejecutar proyectos de construcción y remodelación de infraestructura aeroportuaria, conforme al plan de inversión que establezca el MTC.
3. Al 31 de diciembre de 2021, el capital social de CORPAC asciende a S/ 317 290 321, representado por 285 561 289 acciones de Clase "A" (90%) y "Clase B" 31 729 032 (10%) 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 Peruano².

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

4. Al cierre del 2021, CORPAC administra un total de 30 aeropuertos y aeródromos que registran movimientos comerciales, militares y vuelos no regulares, a nivel nacional, incluido el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete, ubicado en la región Cusco, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 1 Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC

Aeropuerto/Aeródromo	Localidad	Región
1 Aeropuerto de Andahuaylas	Apurímac	Apurímac
2 Aeropuerto de Ilo	Ilo	Moquegua
3 Aeropuerto de Jaén	Jaén	Cajamarca
4 Aeropuerto de Juajui	Juajui	San Martín
5 Aeropuerto de Puerto Esperanza	Puerto Esperanza	Ucayali
6 Aeropuerto de Tingo María	Rupa-Rupa	Huánuco
7 Aeropuerto de Tocache	Tocache	San Martín
8 Aeropuerto de Yurimaguas	Yurimaguas	Loreto
9 Aeropuerto de Francisco Carlé	Jauja	Junín
10 Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete	Cusco	Cusco
11 Aeropuerto Juan Simons Vela	Rioja	San Martín
12 Aeropuerto Manuel Prado	Mazamari	Junín
13 Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Montreuil Morales	Chimbote	Áncash
14 Aeropuerto Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo	Atalaya	Ucayali
15 Aeropuerto Hernán Turque Podestá	Moquegua	Moquegua
16 Aeródromo Ciro Alegría	Santa María de Nieva	Amazonas
17 Aeródromo de Breu	Breu	Ucayali
18 Aeródromo de Caballococha	Caballococha	Loreto
19 Aeródromo de Colonia Angamos	Colonia Angamos	Loreto
20 Aeródromo de Galilea	Puerto Galilea	Amazonas
21 Aeródromo de Gueppi	Tnte. Manuel Clavero	Loreto

² CORPAC. Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2021.



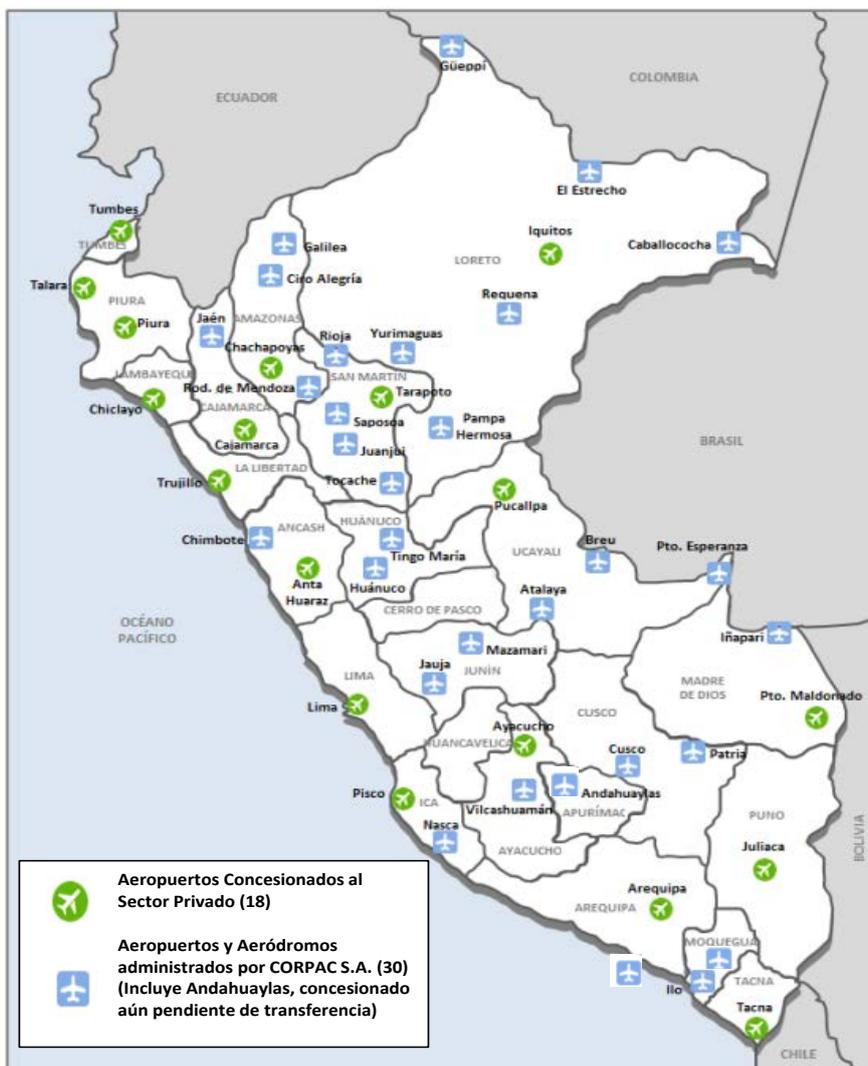
Aeropuerto/Aeródromo	Localidad	Región
22 Aeródromo de Pampa Hermosa	Pampa Hermosa	Loreto
23 Aeródromo de Rodríguez de Mendoza	Mendoza	Amazonas
24 Aeródromo de Saposoa	Saposoa	San Martín
25 Aeródromo de Vilcashuamán	Vilcashuamán	Ayacucho
26 Aeródromo del Estrecho	Putumayo	Loreto
27 Aeródromo María Reiche Neuman	Vista Alegre	Ica
28 Aeródromo Patria	Kosñipata	Cusco
29 Aeródromo Alférez FAP David Figuroa Fernandini	Huánuco	Huánuco
30 Aeródromo de Requena	Requena	Loreto

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Adicionalmente, CORPAC presta servicios de ayuda a la navegación aérea, radiocomunicaciones, control del tránsito aéreo, entre otros, 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).
- Así, el ámbito de influencia de CORPAC se extiende prácticamente a todos los departamentos del Perú, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Ámbito de influencia de CORPAC



Fuente: CORPAC.





I.3. Hechos de importancia

7. En agosto de 2021, mediante Resolución N° 035-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios al pasajero (TUUA) y servicios a la nave (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas) provistos en los aeropuertos de Cuzco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V.
8. El noviembre de 2021, mediante Resolución N° 056-2021-CD-OSITRAN, Se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo.
9. En noviembre de 2021, CORPAC configuró los servidores lógicos MTS que ha permitido la interconexión de los nuevos sistemas AWOS (Aeropuertos de Arequipa, Cusco e Iquitos), lográndose luego de las pruebas técnico-operacionales, que los mensajes que se emiten sean procesados y conmutados en forma normal por el sistema AMHS y el Sistema Banco de Datos. Adicionalmente, en el mes de diciembre CORPAC publicó la convocatoria para la adquisición de un nuevo Sistema de Conmutación de Mensajes (AMHS), que permitirá atender los requerimientos operacionales de la comunidad ATM.

II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS

10. De acuerdo con el 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 pueden agruparse en dos grandes tipos de servicio:

- **Servicios de aeronavegación**

Brindados a todas las aeronaves en vuelo dentro de la red aeroportuaria nacional. Están compuestos por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (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 salvamento³. 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 Chávez⁴, el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales⁵ y el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales⁶.

- **Servicios aeroportuarios**

Brindados en la infraestructura aeroportuaria bajo administración de CORPAC. Se prestan dentro del 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. Estos servicios se encuentran sujetos a regulación tarifaria debido a que son actividades cuya prestación no se realiza en

³ Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

⁴ Concesionado el 14 de febrero de 2001 a favor de Lima Airport Partners (Aeropuerto de Lima).

⁵ 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).

⁶ 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).



condiciones de competencia (efectiva o potencial)⁷.

Los servicios aeroportuarios comprenden: uso del terminal de pasajeros, aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de naves, uso de puentes de embarque (provisto sólo en el aeropuerto de Cusco), uso de instalaciones de carga aérea, asistencia en tierra (rampa), 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. EVOLUCIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE CORPAC

11. Debido a la crisis sanitaria generada por la pandemia del Covid-19 desde principios del año 2020, el tráfico aéreo se vio afectado a nivel mundial, por las medidas de confinamiento, cierre de fronteras impuestas por los distintos gobiernos y la falta de confianza de los usuarios para realizar viajes.
12. Luego de la segunda ola de contagios experimentada en nuestro país a partir del mes de febrero del año 2021, que originó el nuevo establecimiento de cuarentenas focalizadas en diversas regiones del país y el cierre de aeropuertos, entre otras medidas, el movimiento aerocomercial al nivel de operaciones y pasajeros nacionales e internacionales ha venido restableciéndose en los últimos meses del año 2021 en forma gradual y paulatina, pero aún en rutas y frecuencias limitadas.
13. A continuación, se presenta información sobre la evolución de la prestación de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación por parte de CORPAC, la cual ha sido obtenida de la información estadística declarada mensualmente por dicha entidad al Ositrán⁸.

III.1. Servicios aeroportuarios

14. Durante el año 2021, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 17,1%, 12,9% y 4,1% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Con relación a los vuelos internacionales, dichos aeropuertos tuvieron una participación poco significativa, habiendo concentrado el 0,1% y 0,003% de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que la carga internacional fue prácticamente nula.
15. A continuación, se presenta información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2008 - 2021, detallada por los principales aeropuertos⁹.

III.1.1. Tráfico de aeronaves

16. CORPAC atiende principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado el 99,0% del total de operaciones entre 2008 y 2021, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, durante el año 2021, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos administrados por CORPAC.

⁷ Con excepción del servicio de Uso de instalaciones de carga aérea, el cual no se encuentra sujeto a regulación tarifaria o de acceso en la red de aeropuertos de CORPAC.

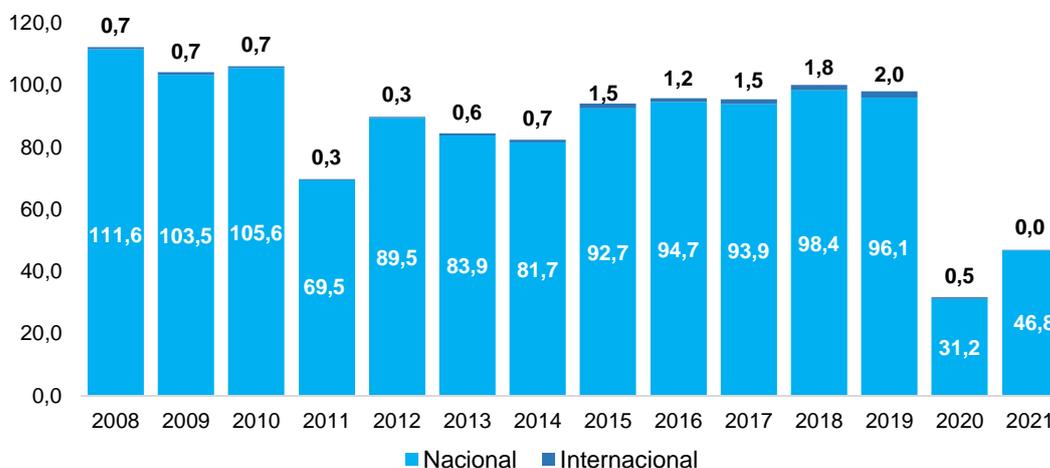
⁸ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso en septiembre de 2013 que, todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

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



17. Durante el año 2021, CORPAC registró un total de 46 849 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue (nacional e internacional) en los aeropuertos bajo su administración, cifra superior en 47,4% a los movimientos registrados el año anterior (31 778). Este incremento del tráfico de aeronaves es explicado por la recuperación del sector frente a la pandemia COVID-19, debido al avance de los procesos de vacunación y al uso de estrategias menos restrictivas para frenar los contagios, lo que ha permitido la gradual reactivación de rutas y frecuencias a nivel nacional. Sin embargo, aun se mantiene una brecha de 52,3% operaciones menos frente a lo registrado en el año 2019.

Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2021
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



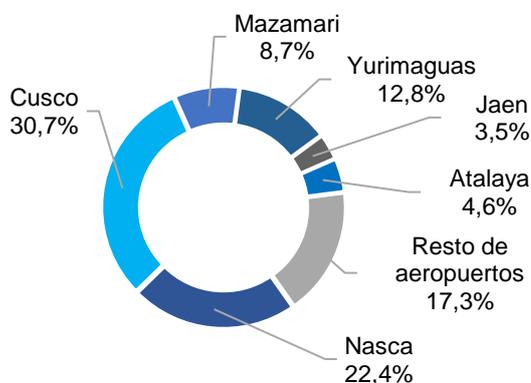
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

18. Durante el año 2021, el aeropuerto de Cusco y el aeródromo de Nasca¹⁰ registraron el mayor movimiento de aeronaves, habiendo explicado el 30,7% y 22,4% del tráfico total de aeronaves en la red administrada por CORPAC, respectivamente.

Gráfico 3 Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2021
(En porcentajes de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 Nasca hasta que concluya el proceso de transferencia de este 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.



19. Cabe destacar que en el aeródromo de Nasca solo se registra tráfico de aeronaves pequeñas caracterizadas por movilizar turistas que buscan conocer las Líneas de Nasca, habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave de 4,2 (esto es inferior en 7,8% respecto de lo observado el año anterior). Por su parte, en el aeropuerto del Cusco, se registra tráfico de vuelos comerciales caracterizados por movilizar principalmente turistas nacionales e internacionales, habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave alrededor de 103,5 pasajeros (-2,9% que en el año 2020).
20. En cuanto a la variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que, en 2021, el terminal que concentró el mayor número de operaciones nacionales, Cusco, registró un aumento de 51,4% con relación al año anterior, mientras que, en el caso del aeródromo de Nasca, se observó un incremento de 50,6% respecto de lo registrado en 2020.
21. Cabe señalar que, durante el 2021, las instalaciones que registraron una disminución en las operaciones fueron los aeropuertos de Tingo María (-28,6%), Tocache (-47,2%) y Juanjui (-50,0%).
22. Asimismo, al igual que en los años anteriores, el único aeropuerto que recibió tráfico internacional fue el ubicado en la ciudad de Cusco, el cual registró sólo 15 operaciones durante 2021, lo que representó una considerablemente disminución de 97,2% respecto al año 2020 (530 operaciones), debido a la suspensión de vuelos internacionales en dicho aeropuerto.

Tabla 2 Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2021
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var% Prom. anual	
										2013-2021	2019-2021
Nacional	83 927	81 716	92 687	94 663	93 937	98 370	96 093	31 248	46 820	-7,0%	-30,2%
Nazca ¹	34 944	34 494	37 191	37 716	37 884	39 812	37 488	6 958	10 482	-14,0%	-47,1%
Cusco	26 357	26 816	31 604	33 968	33 181	35 550	33 657	8 975	14 371	-7,3%	-34,7%
Mazamari	3 176	4 694	4 511	5 052	5 228	4 494	5 696	3 657	4 082	3,2%	-15,3%
Yurimaguas	3 235	4 775	5 703	4 492	4 410	5 451	5 535	4 540	5 994	8,0%	4,1%
Jauja	-	-	-	245	976	1 403	2 170	1 162	1 791	-	-9,2%
Atalaya	2 109	2 095	2 086	2 195	2 310	2 508	2 570	1 493	2 137	0,2%	-8,8%
Huánuco	1 560	1 749	2 412	2 321	2 286	1 964	1 340	772	1 991	3,1%	21,9%
Ilo	867	1 856	1 777	3 157	1 343	928	2 274	933	1 378	6,0%	-22,2%
Jaén	2 039	2 226	2 559	2 916	3 417	3 512	2 762	843	1 653	-2,6%	-22,6%
Tingo María	8 162	1 888	3 292	1 233	1 012	998	936	775	553	-28,6%	-23,1%
Resto ²	1 478	1 123	1 552	1 368	1 890	1 750	1 665	1 140	2 388	6,2%	19,8%
Internacional	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	15	-37,4%	-91,4%
Cusco	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	15	-37,4%	-91,4%
Total	84 566	82 444	94 173	95 899	95 457	100 136	98 114	31 778	46 835	-7,1%	-30,9%

Notas:

1/ Aeródromo.

2/ Incluye los demás aeropuertos administrados por CORPAC S.A.

Fuente: CORPAC.

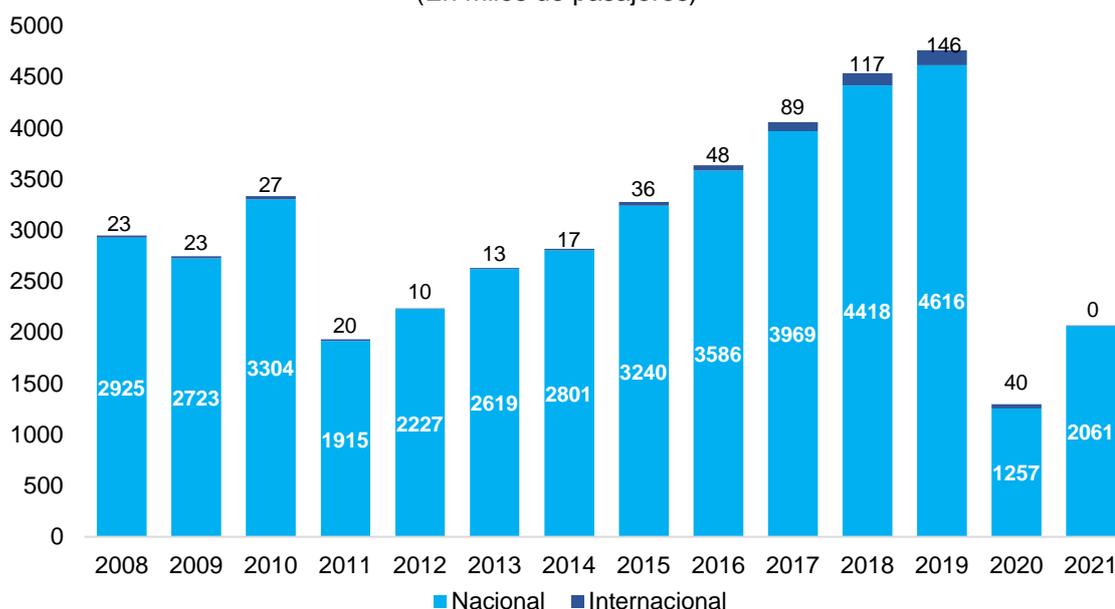
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de Pasajeros

23. Durante el año 2021, CORPAC atendió un total de 2,06 millones de pasajeros, lo que significó un incremento del 59,0% con relación al año anterior. Los pasajeros procedentes de vuelos nacionales representaron el 99,99% del total de pasajeros movilizados a través de la red de aeropuertos de la entidad prestadora.



Gráfico 4 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2021
(En miles de pasajeros)



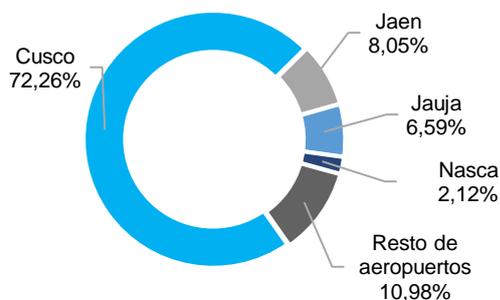
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. Tal como se aprecia en el gráfico anterior, desde el 2011, año en que se entregó en Concesión el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia, hasta el 2019, se mantuvo una tendencia creciente en el número de pasajeros; sin embargo, al 2021 aun se observa una brecha de 55,3% menos pasajeros nacionales y de -99,9% pasajeros internacionales.
25. Como se observa en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC, habiendo tenido una participación de 72,3% del total de tráfico de pasajeros durante 2021. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Jaén, Jauja y Nazca, que explicaron el 8,1%; 6,6% y 2,2% del tráfico total, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 11,0% del tráfico total de pasajeros observado durante el año 2021.

Gráfico 5 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2021
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. En la siguiente tabla se muestra la evolución del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos y aeródromos operados por CORPAC desde el año 2013. Tal como se observa, el tráfico total de pasajeros registró un crecimiento sostenido hasta el 2019. Sin



embargo, producto de la pandemia del COVID 19, la tasa de crecimiento promedio anual 2013-2021 paso a -3,0% y la del promedio anual 2019-2021 a

Tabla 3 Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2021
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var% Prom. anual	
										2013-2021	2019-2021
Nacional	2 619,5	2 800,6	3 240,4	3 585,7	3 969,4	4 418,3	4 615,9	1 257,2	2 061,3	-3,0%	-33,2%
Cusco	2 295,3	2 469,4	2 852,8	3 161,1	3 290,5	3 646,6	3 760,6	974,1	1 489,5	-5,3%	-37,1%
Jauja	29,8	39,4	51,7	62,0	187,4	229,8	228,4	77,4	135,8	20,9%	-22,9%
Nasca ¹	167,1	157,2	166,8	171,7	175,0	191,4	195,0	31,4	43,6	-15,5%	-52,7%
Jaén	-	-	-	24,6	121,0	168,1	283,7	92,1	166,0	-	-23,5%
Huánuco	55,2	62,5	78,4	95,7	119,9	102,1	48,1	23,4	99,0	7,6%	43,4%
Atalaya	13,8	13,1	14,8	16,3	19,5	23,8	24,3	12,3	18,8	3,9%	-12,1%
Tingo María	16,4	21,2	26,5	20,4	19,1	21,6	24,4	5,4	9,9	-6,1%	-36,3%
Yurimaguas	10,0	16,6	28,2	20,0	17,9	19,6	17,8	17,7	26,3	12,8%	21,7%
Andahuaylas	31,0	19,4	19,1	12,8	8,3	8,5	0,1	0,1	0,0	-56,1%	-29,3%
Chimbote	0,4	1,1	0,9	0,2	4,7	-	-	-	-	-100,0%	-
Ilo	0,2	0,2	0,2	0,6	3,6	0,1	32,6	19,4	60,2	99,4%	35,8%
Resto ²	0,3	0,6	1,0	0,4	2,6	6,7	1,0	3,9	12,1	59,7%	254,1%
Internacional	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	0,0	-60,2%	-99,3%
Cusco	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	0,0	-60,2%	-99,3%
Total	2 632,3	2 818,1	3 276,8	3 633,7	4 058,5	4 534,9	4 761,5	1 296,7	2 061,3	-3,0%	-34,2%

Nota:

1/ Aeródromo.

2/ Incluye los demás aeropuertos administrados por CORPAC S.A.

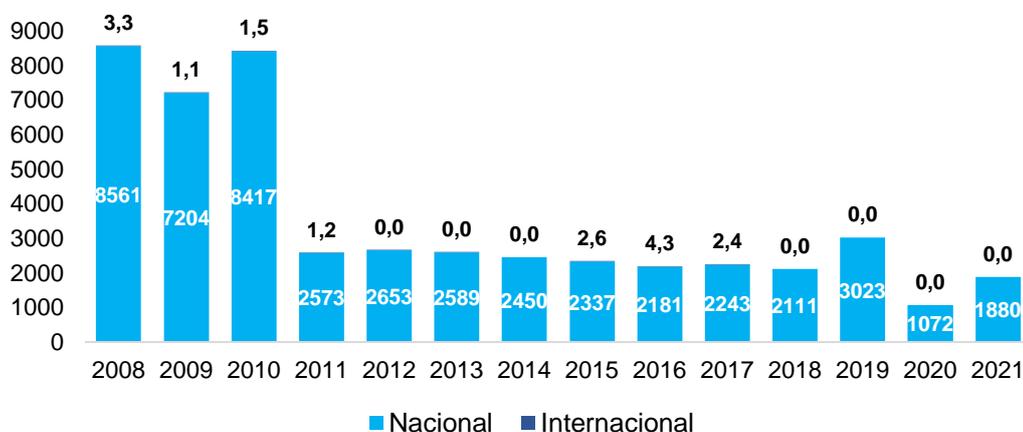
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3. Tráfico de Carga

27. Durante 2021, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó las 1880 toneladas, lo que representó un incremento de 75,4% con relación a lo registrado el año anterior. Cabe señalar que el 100% del volumen total de carga se movilizó a través de vuelos nacionales.
28. Tal como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico de carga entre los años 2008-2021, se ha visto fuertemente impactado 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 viene mostrando una tendencia decreciente desde el año 2011 (a excepción del año 2019).

Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2021
(En toneladas)



Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

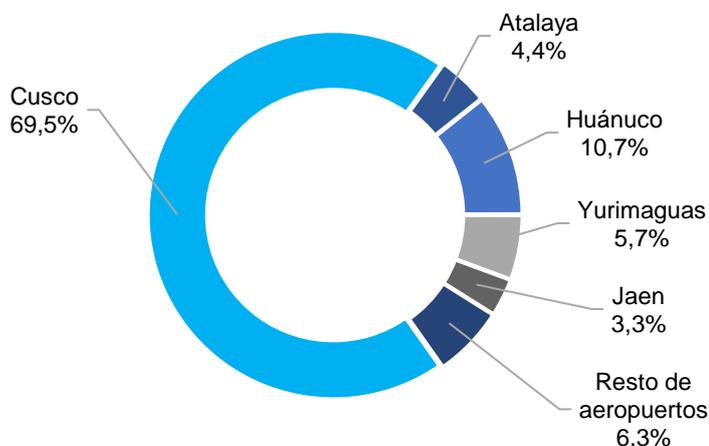
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



29. Al igual que en el caso del tráfico de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el año 2021, el aeropuerto de Cusco fue el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC en cuanto al movimiento de carga nacional, habiendo tenido una participación de 69,5% en el volumen total de carga movilizada en vuelos nacionales. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Huánuco e Yurimaguas, a través de los cuales se movilizaron el 10,7% y 5,7% del total de la carga, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 14,1% del volumen total de carga movilizada.

Gráfico 7 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2021
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Al analizar la variación anual del tráfico de carga por aeropuerto durante el año 2021 se puede identificar que el aeropuerto de Cusco registró un aumento de 76,9% con relación al año 2020; observándose un comportamiento similar en el resto de los aeropuertos bajo administración de CORPAC, a excepción de Jauja. Así, en los aeropuertos de Huánuco y Atalaya, la carga movilizada aumento en un 135,2% y 170,1% en el 2021 respecto al 2020, respectivamente. Cabe subrayar que, al igual que lo observado en el año 2020, no se movilizó carga en vuelos internacionales.

Tabla 4 Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2021
(En toneladas)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var% Prom. anual	
										2013-2021	2019-2021
Nacional	2 589,1	2 450,3	2 337,4	2 181,2	2 242,9	2 110,5	3 023,1	1 071,7	1 880,1	-3,9%	-21,1%
Cusco	2 352,2	2 219,6	1 974,9	1 723,2	1 868,2	1 730,8	1 736,3	739,0	1 307,6	-7,1%	-13,2%
Yurimaguas	77,7	124,3	249,0	271,3	181,1	182,5	152,5	126,6	106,9	4,1%	-16,3%
Atalaya	82,8	43,1	58,0	80,5	83,5	57,0	800,2	30,9	83,5	0,1%	-67,7%
Huánuco	36,4	50,5	34,3	57,0	67,2	50,8	184,7	85,6	201,4	23,8%	4,4%
Jauja	9,5	1,5	5,2	34,8	38,8	34,5	11,5	19,4	9,5	0,0%	-9,1%
Andahuaylas	24,7	9,7	13,5	12,1	3,9	1,4	-	0,33	0,33	-41,8%	-
Resto ¹	5,7	1,5	2,4	2,2	0,2	53,6	137,9	69,7	170,9	53,0%	11,3%
Internacional	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-	-	-
Cusco	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-	-	-
Total	2 589,1	2 450,3	2 340,0	2 185,5	2 245,3	2 110,5	3 023,1	1 071,7	1 880,1	-3,9%	-21,1%

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios de aeronavegación

31. La navegación aérea se sustenta en una red que sirve a todas aquellas aeronaves que empleen el espacio aéreo nacional bajo control llamado Región de Información de Vuelo Lima (FIR¹¹ Lima). Al respecto, CORPAC es la entidad prestadora encargada de prestar

¹¹ Siglas de *Flight Information Region*.



exclusivamente los servicios de aeronavegación dentro de la FIR Lima, tales como el SNAR, el servicio de aproximación y el servicio de sobrevuelo.

32. Como se indicó anteriormente, el SNAR considera las ayudas a las naves que prestan servicios en rutas nacionales e internacionales, mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país. Por su parte, el servicio de aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas, mientras que el servicio de sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano.
33. Durante el año 2021, CORPAC brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 54,3 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 30,1 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó un aumento de 60,5% y 18,7%, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2020. Al analizar la evolución desde el 2014 hasta el 2021, se observa una caída en la cantidad de kilómetros atendidos con SNAR, de manera que entre 2014 y 2021 se presenta un crecimiento promedio anual de -2,5% en el caso de los vuelos nacionales y de -9,7% en el caso de los vuelos internacionales en los que se brindó acompañamiento.
34. Tal como se aprecia en la siguiente tabla, a lo largo de los últimos años la cantidad de kilómetros controlados mediante el SNAR Nacional supera la cantidad de kilómetros de SNAR Internacional, siendo dicha diferencia del orden del 12%, en promedio. No obstante, para ambos casos, la mayor cantidad de kilómetros facturados se concentra en torno a las aeronaves de entre 70 y 105 TM de Peso Máximo de Despegue (PMD), con una participación del 66,4% y 46,2% del total de kilómetros en el 2021, respectivamente.

Tabla 5 Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2021

Periodo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var% Prom. anual	
									2014-2021	2019-2021
Snar Nacional (Miles de km)	64 766	72 783	75 797	77 211	81 462	87 666	33 852	54 336	-2,5%	-21,3%
Hasta 5,7 TM	4 547	7 081	6 981	7 380	7 481	9 230	3 977	5 808	3,6%	-20,7%
Más de 5,7 hasta 10 TM	1 028	1 043	1 155	1 268	1 886	2 072	2 012	2 380	12,7%	7,2%
Más de 10 TM hasta 35 TM	5 131	4 804	3 667	3 845	3 460	2 209	990	2 410	-10,2%	4,4%
Más de 35 TM hasta 70 TM	36 160	37 548	33 876	27 050	26 120	22 573	5 609	7 651	-19,9%	-41,8%
Más de 70 TM hasta 105 TM	17 897	22 306	30 115	37 667	42 513	51 577	21 261	36 084	10,5%	-16,4%
Más de 105 TM	4,29	0,86	3,97	0,73	1,29	4,43	2,45	3	-5,7%	-19,7%
Snar Internacional (Miles de km)	61 102	66 097	71 452	77 441	81 222	81 325	25 291	30 018	-9,7%	-39,2%
Hasta 5,7 TM	248	637	473	475	478	479	347	434	8,3%	-4,8%
Más de 5,7 hasta 10 TM	927	663	950	637	636	738	351	712	-3,7%	-1,8%
Más de 10 TM hasta 35 TM	1 211	1 614	1 309	1 125	1 172	1 235	377	540	-10,9%	-33,8%
Más de 35 TM hasta 70 TM	8 348	8 364	9 057	9 212	6 096	6 228	1 915	2 948	-13,8%	-31,2%
Más de 70 TM hasta 105 TM	29 465	32 535	36 234	43 177	50 361	50 318	12 461	13 872	-10,2%	-47,5%
Más de 105 TM	20 902	22 285	23 431	22 815	22 479	22 328	9 839	11 511	-8,2%	-28,2%
Sobrevuelo (Miles de km)	37 505	38 787	41 754	44 104	45 841	45 320	23 259	30 938	-2,7%	-17,4%
Hasta 55 TM	1 339	1 372	1 548	1 760	1 911	1 738	1 199	1 983	5,8%	6,8%
Más de 55 TM hasta 115 TM	13 967	13 710	14 581	15 800	16 907	15 751	5 252	7 661	-8,2%	-30,3%
Más de 115 TM hasta 200 TM	13 247	10 507	6 718	3 932	4 527	4 227	2 401	3 516	-17,3%	-8,8%
Más de 200 TM	8 952	13 197	18 908	22 611	22 495	23 603	14 407	17 777	10,3%	-13,2%
Aproximación (Miles de TM)	3 030	3 336	3 532	3 652	3 966	4 224	1 538	2 581	-2,3%	-21,8%
Hasta 10 TM	49	57	64	71	72	72	54	83	7,9%	7,8%
Más de 10 TM hasta 35 TM	114	116	93	82	74	53	14	46	-12,2%	-6,6%
Más de 35 TM hasta 70 TM	1 897	1 954	1 712	1 394	1 396	1 227	334	456	-18,4%	-39,0%
Más de 70 TM hasta 105 TM	969	1 208	1 661	2 104	2 421	2 871	1 136	1 995	10,9%	-16,6%
Más de 105 TM	1,44	0,30	2,44	1,40	2,83	1,37	0,23	1,00	-5,1%	-14,8%

Fuente: CORPAC.

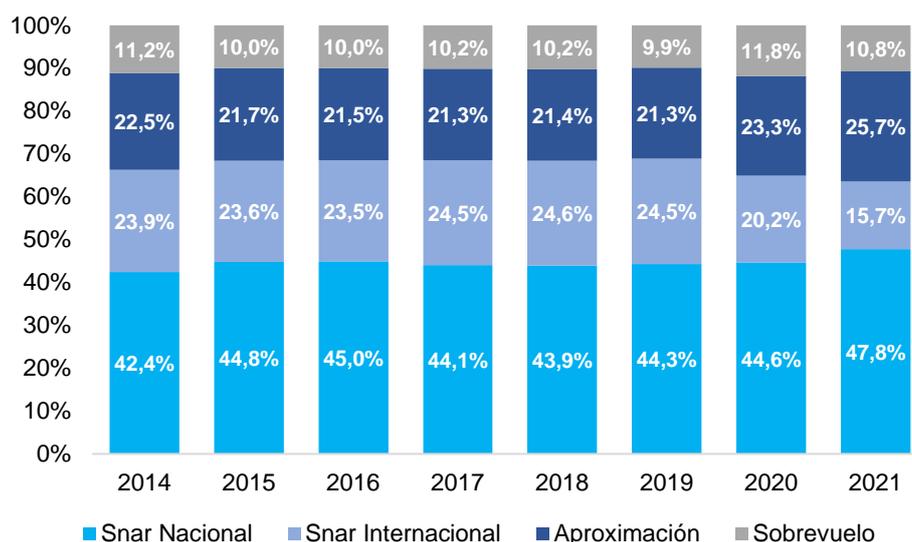
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. En lo que respecta al acompañamiento a las aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima, durante el año 2021, CORPAC atendió 30,93 millones de kilómetros, lo cual significó un aumento de 33,0% respecto de lo reportado en el año 2020. Sin embargo, al analizar la evolución del número de kilómetros de sobrevuelo durante el periodo 2019-2021, se observa tasa de crecimiento promedio anual de -17,4%.



36. Por su parte, en el caso del servicio de aproximación, debemos indicar que este es facturado en función del PMD de las aeronaves, expresado en toneladas métricas (TM). Así, durante el año 2021, CORPAC facturó alrededor de 2,58 millones de toneladas métricas, volumen superior en 67,8% a lo observado en el año 2020. Destacan la participación de las aeronaves de entre 70 y 105 TM, las cuales concentraron el 77,3% del total de toneladas facturadas durante el año 2021.
37. Por otra parte, el número de operaciones facturadas de los servicios de aeronavegación fue de 213,8 mil operaciones en 2021, cifra 49,9% superior a lo registrado en el 2020. De este total, el 47,8% correspondió a operaciones de SNAR Nacional, seguido de las operaciones de aproximación (25,7%), operaciones de SNAR Internacional (15,7%) y sobrevuelo (10,8%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 8 Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2021
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Como se aprecia en el gráfico anterior, las operaciones de sobrevuelo presentan una participación menor en comparación con el resto de los servicios de aeronavegación; así, entre los años 2014 y 2021, la participación de dicho servicio fue, en promedio, del 10,5% del total de operaciones, encontrándose durante el año 2021 en torno a las 23 mil operaciones. Cabe señalar que dicha situación refleja la dinámica del tráfico aéreo dentro de la FIR Lima, presentándose una mayor cantidad de vuelos que conectan las diferentes ciudades del país y, por ende, una mayor demanda de los servicios de SNAR y aproximación, versus un menor tráfico relativo de aeronaves cuyo plan de vuelo atraviesa el espacio aéreo peruano.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Régimen tarifario

39. Hasta mediados de mayo del 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran establecidas por el MTC a través de Resoluciones Ministeriales. En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo con las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.
40. 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)¹². 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).
41. 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.
42. Así, mediante la revisión tarifaria del 2004, el Ositrán 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 Nasca, 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 aeródromos restantes administrados por CORPAC.
43. Cabe mencionar que, en dicha oportunidad, 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**
44. Las tarifas para los servicios de aeronavegación establecidas en 2004 estuvieron vigentes hasta el 2014, año en el cual se llevó a cabo el proceso de revisión tarifaria para los servicios de SNAR y Aproximación, así como la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo,

¹² 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.



el cual se encontraba desregulado desde 2004¹³. 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) Aproximación; y (iii) Sobrevuelo.¹⁴

45. 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 norteamericana 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 tarifaria¹⁵.
46. En el año 2017, y mediante Resolución del Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, estableciendo una vigencia de cuatro (04) años, periodo en el cual se ajustarán anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR Nacional y servicio de Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos en el caso de los servicios cobrados en dólares (SNAR Internacional y servicio de Sobrevuelo).
47. En dicha revisión se modificó la estructura tarifaria del servicio de SNAR (Nacional e Internacional), introduciendo la categoría de cobro por Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave de "Hasta 5,7 TM", debido a que alrededor del 80% de las aeronaves que pagaban la tarifa de SNAR de la categoría "Hasta 10 TM" correspondían a aeronaves pequeñas, además de que el 37,2% de las aeronaves presentaban un PMD de entre 1 y 2 TM. Cabe indicar que la introducción de una escala tarifaria dentro del servicio de SNAR (Nacional e Internacional) permitió diferenciar a las naves pequeñas de las grandes con relación al pago por el servicio dentro de la categoría de PMD que va de 0 a 10 TM.
48. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las tarifas máximas para el SNAR, Aproximación y Sobrevuelo que estuvieron vigentes en el periodo 2014-2021. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por CORPAC en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados).

¹³ 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ Las razones para llevar cabo la referida revisión se derivan de lo siguiente:

- (i) No existía certeza respecto de cuáles serían 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) Era 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 existía certeza con 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.



**Tabla 6 Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2021
(No incluye IGV)**

Servicios	Unidad de cobro	Vigente desde							
		Oct-14	Oct-15	Oct-16	Nov-17	Nov-18	Nov-19	Nov-20	Nov-21
SNAR Vuelos nacionales (En Nuevos soles)									
Hasta 5,7 TM	Por kilómetro recorrido	0,30	0,31	0,32	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,30	0,31	0,32	0,29	0,29	0,30	0,31	0,33
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,33	0,34	0,35	0,32	0,32	0,33	0,34	0,36
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro recorrido	0,45	0,47	0,48	0,43	0,44	0,45	0,46	0,48
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,69	0,72	0,74	0,66	0,67	0,68	0,69	0,73
Más de 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,89	0,92	0,95	0,86	0,87	0,89	0,91	0,96
Cobro máximo por cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	14,90	15,48	15,96	14,45	14,64	14,91	15,18	15,97
SNAR Vuelos internacionales (En USD)									
Hasta 5,7 TM	Por kilómetro recorrido	0,15	0,15	0,15	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,15	0,15	0,15	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,17	0,17	0,17	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro recorrido	0,23	0,23	0,23	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,34	0,34	0,34	0,28	0,29	0,29	0,29	0,31
Más de 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,45	0,45	0,46	0,38	0,39	0,40	0,41	0,43
Cobro máximo por cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	7,96	7,96	8,08	6,68	6,83	6,95	7,05	7,43
Servicio de aproximación (En Nuevos Soles)									
Hasta 10 TM	Por tonelada	2,89	3,00	3,10	3,04	3,08	3,14	3,20	3,37
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	3,25	3,38	3,48	3,41	3,45	3,51	3,57	3,76
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3,61	3,75	3,87	3,79	3,84	3,91	3,98	4,19
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,97	4,13	4,25	4,17	4,22	4,30	4,38	4,61
Más de 105 TM	Por tonelada	4,34	4,51	4,65	4,56	4,62	4,71	4,80	5,05
Cobro máximo por cargo mínimo	Por entrada y salida	7,23	7,51	7,75	7,60	7,70	7,84	7,98	8,40
Servicio de sobrevuelo (En USD)									
Hasta 55 TM	Por kilómetro recorrido	0,22	0,22	0,22	0,18	0,18	0,18	0,18	0,19
Más de 55 TM hasta 115 TM	Por kilómetro recorrido	0,33	0,33	0,33	0,27	0,28	0,28	0,28	0,30
Más de 115 TM hasta 200 TM	Por kilómetro recorrido	0,65	0,65	0,66	0,54	0,55	0,56	0,57	0,60
Más de 200 TM	Por kilómetro recorrido	0,96	0,96	0,97	0,80	0,82	0,83	0,84	0,89

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Cabe mencionar que, el 12 de agosto de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, indicando que su solicitud se enmarca en el numeral (iii) del artículo 10 del RETA. En particular, señaló que los factores exógenos que justifican la revisión extraordinaria son: (i) la caída en los ingresos por la prestación de los servicios de aeronavegación; y, (ii) la caída de las transferencias efectuadas por la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. como contraprestación por los servicios brindados en el AIJCH debido a la pandemia por COVID 19, así como la mayor celeridad con la cual van a realizarse inversiones como consecuencia de la ampliación del AIJCh.
50. El 10 de noviembre de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo, prestados por CORPAC. A la fecha, Ositrán se encuentra elaborando su propuesta tarifaria en el marco de lo establecido en el RETA.
51. El 07 de abril de 2022, mediante Resolución N° 011-2022-CD-OSITRAN¹⁶, se aprobó la “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.”, la cual fue publicada para recibir los comentarios de las partes interesadas.

¹⁶ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/011-2022-cd-ositrان.pdf>



52. Cabe mencionar que, a fin de que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria y garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, la propuesta tarifaria emplea la metodología de costo de servicio prevista en el RETA. De acuerdo con la metodología de costo de servicio, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.

b) Tarifas de los servicios aeroportuarios

53. En cuanto a los servicios aeroportuarios, la siguiente tabla 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 (Cusco), Grupo III (Nazca) y Grupo V (Otros aeropuertos no concesionados).

Tabla 7 Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados, vigentes desde el 2004-2021 (En USD, no incluye IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Grupo I	Grupo III	Grupo V
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)				
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,6	2,92	2,92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10	-	10
Aterrizaje y despegue internacional diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) 1/				
Hasta 10 TM	Por operación	16	-	4
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	-	1,7
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	3,6	-	2
Más de 70 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	4	2
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,73	0,86	0,67
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,16	0,9	0,7
Más de 70 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 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	Aterrizaje y	Aterrizaje y	Aterrizaje y
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	Despegue	Despegue	Despegue
Más de 70 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 puentes de embarque	Por hora o fracción	30	-	-

Nota: 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.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Cabe mencionar que, el 03 de mayo de 2021, mediante Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V¹⁷.
55. Así, el 17 de agosto de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC sobre los siguientes servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V: (i) Servicios al pasajero: Tasa Única

¹⁷ En particular, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.



de Uso del Aeropuerto (TUUA), (ii) Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, (iii) Estacionamiento y Mangas.

56. El 14 de enero de 2022, mediante Resolución N° 002-2022-CD-OSITRAN¹⁸, se aprobó la publicación de la “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, a fin de recibir los comentarios de las partes interesadas. La metodología empleada para la formulación de las tarifas propuestas es la de Costo de Servicio. Con dicha metodología se busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.
57. Cabe mencionar que, el 07 de abril de 2022, mediante Resolución N° 012-2022-CD-OSITRAN¹⁹, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.

IV.2. Régimen de cargos de acceso

58. Otro ámbito regulado por el Ositrán es el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura administrada por CORPAC que es considerada una Facilidad Esencial²⁰. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2006-CD/OSITRAN²¹, el Ositrán aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de CORPAC, donde se definen las facilidades esenciales y se determina los siguientes servicios esenciales prestados en la infraestructura a su cargo:
- 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.
59. Al respecto, en el caso del alquiler de mostradores de *check-in*, vinculado al servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, en el aeropuerto del Cusco el cargo de acceso se cobra por hora o fracción, mientras que en los demás aeropuertos se cobra un monto mensual por mostrador. Por otro lado, en el caso del alquiler de oficinas dentro de los aeropuertos, el cargo de acceso es cobrado mensualmente por metro cuadrado alquilado.
60. También 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.
61. Finalmente, 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

¹⁸ <https://www.gob.pe/institucion/ositrان/normas-legales/2680019-002-2022-cd-ositrان>

¹⁹ <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/012-2022-cd-ositrان.pdf>

²⁰ 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.”

²¹ 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.



acceso por áreas comunes²² y (ii) por el área requerida para el estacionamiento de los equipos utilizados para brindar el servicio esencial.

Tabla 8 Cargos de acceso, 2021
(En USD, no incluye IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Andahuaylas	Jauja	Tingo María	Huánuco	Ilo	Jaén	Yurimaguas	Rioja	Demás aeropuertos
1. Uso de counters y oficinas											
Oficina	Mensual por m2 y/o fracción	18,03	5,15	5,28	5,65	5,28	5,28	5,35	4,10	4,10	4,10
Counter	Mensual por unidad*	2,30	137,10	140,63	150,36	140,63	140,63	152,14	125,00	125,00	125,00
2. Uso de estaciones de líneas y espacio para estacionamiento de equipo de rampa											
Estación de línea	Mensual por m2 y/o fracción	8,15	2,47	2,57	2,69	2,54	2,54	2,57	4,50	1,80	1,80
Espacio para equipos de rampa	Mensual por m2 y/o fracción	4,38	2,00	2,00	1,13	2,00	2,04	2,07	4,50	1,05	0,50
3. Uso de infraestructura considerada facilidad esencial para la prestación del servicio esencial de rampa											
Hasta 10 TM	Por atención	2,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Más de 10 hasta 35 TM	Por atención	11,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Más de 35 hasta 70 TM	Por atención	27,50	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00
Más de 70 hasta 105 TM	Por atención	38,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00
Más de 105 TM	Por atención	56,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00

* La tarifa de counter es por hora para y/o fracción para el Aeropuerto de Cusco

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

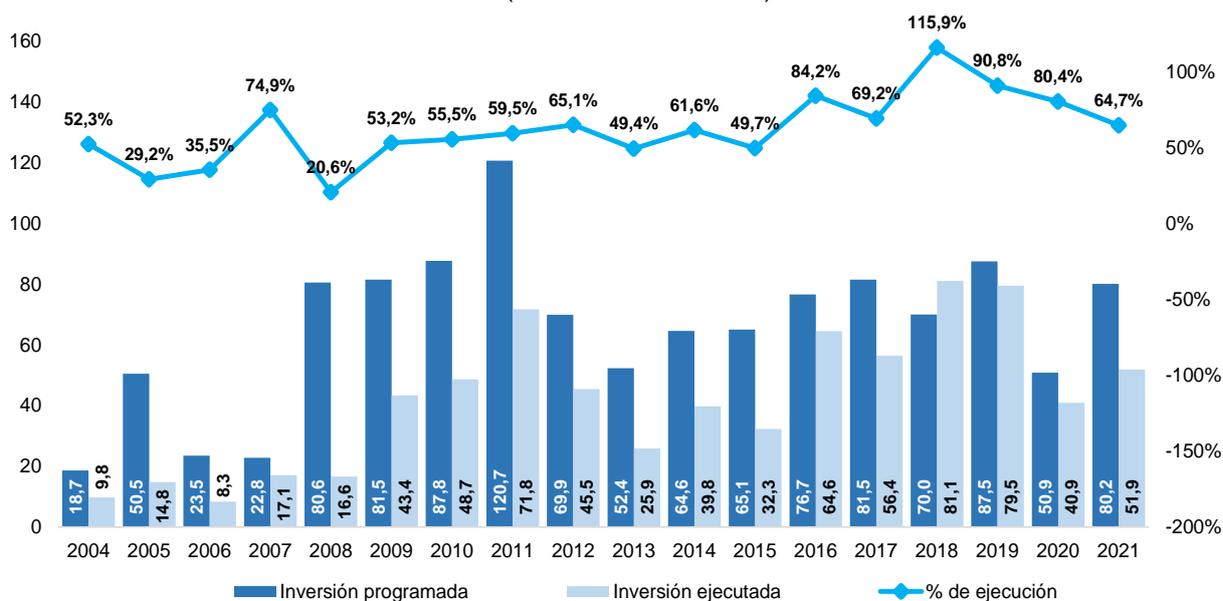
V.1. Inversiones

62. Durante el año 2021, la inversión ejecutada de CORPAC ascendió a S/ 51,9, lo cual representó un incremento de 26,8% respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 40,9 millones). Las inversiones ejecutadas en 2021 representaron el 64,7% del presupuesto total proyectado, lo que representa una caída de 16,7 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (80,4%).
63. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por CORPAC entre 2004 y 2021. Como puede apreciarse, a lo largo de dicho periodo la inversión ejecutada se ha ubicado en niveles por debajo de la inversión inicialmente programada, con excepción de lo acontecido en el año 2018, en donde la ejecución fue de 115,9% respecto de lo programado para dicho año.

²² Son consideradas como áreas comunes: rampa, área de parqueo de equipos y áreas y vías de tránsito interno.



Gráfico 9 Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2021
(En millones de Soles)



Fuente: CORPAC: Informe de Desempeño 2020 y Evaluación Presupuestal y Financiera de CORPAC - 2021.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Cabe destacar que, la mayoría (95%) de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2021 se concentraron en gastos de capital no ligados a proyectos; mientras que el 5% restante corresponde a proyectos de inversión.
65. Así, durante 2021, se invirtieron S/ 42,2 millones en gastos de capital, de los cuales el 92,5% se concentró en: repotenciación de la red de radares secundarios (25,8%), Convenio de Cooperación Institucional CORPAC – MTC (19,9%)²³, equipos de comunicaciones (15,9%), sistema de vigilancia aérea (15,6%), equipos de terminal aeroportuarias (5,6%), equipos de informática (5,1%) y equipos de electricidad (4,7%).
66. Por su parte, con relación a las inversiones en proyectos de inversión, el monto total ejecutado durante 2021 fue de S/ 2,67 millones, los cuales fueron destinados al proyecto de ampliación de los Servicios de Navegación Aérea para la segunda pista de aterrizada del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
67. Cabe notar que, la ejecución registrada en los años 2020 y 2021 son las menores en los últimos 5 años. Conforme se señala en el Memoria Anual de CORPAC 2021²⁴, esta situación se atribuye entre otros aspectos de gestión, al impacto de la pandemia del Covid-19, reflejada en retrasos en la ejecución de contratos, desfases en los procesos de adjudicación y demoras en los procesos de instalación y de otras actividades programadas.
68. Así, en términos acumulados, entre los años 2004 y 2021, la inversión programada ascendió a S/ 1184,8 millones, de los cuales CORPAC ejecutó solo el 63,2% (S/ 748,3 millones). Cabe precisar que la ejecución de inversiones de CORPAC no es objeto de

²³ El 25 de mayo de 2018, se aprobó el Decreto de Urgencia N° 006-2018, mediante el cual se establecen medidas para impulsar la inversión pública a través del gasto público (cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/40293/DU006_2018.pdf). Mediante el artículo 9 de dicho decreto, se autoriza al MTC a realizar transferencias financieras a favor de CORPAC, hasta por la suma de S/ 33 millones, a fin de financiar inversiones en aeropuertos bajo el ámbito de dicha empresa. Así, en el marco de dicho decreto, se ha previsto el desarrollo de los expedientes técnicos, así como la ejecución de las obras programadas en los Aeropuertos de Cusco, Ilo y Moquegua.

²⁴ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3002960/Memoria%20CORPAC%20S.A.%20-%20A%C3%B1o%202021.pdf>

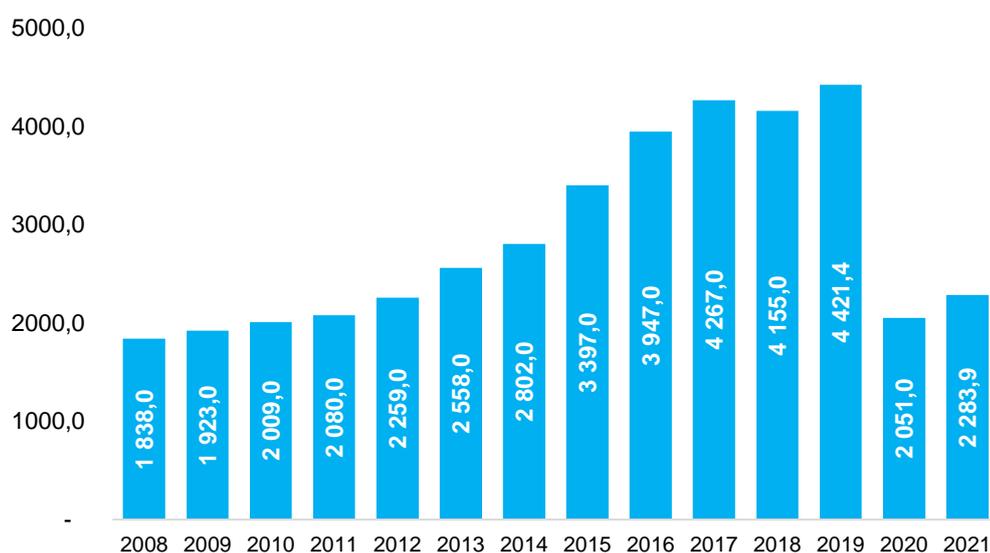


supervisión por parte del Ositrán debido a que nos encontramos ante una entidad administrada por el Estado, sin obligaciones de índole contractual con respecto a las inversiones que ejecuta la empresa.

V.2. Aporte por regulación

69. La entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM. Al respecto, de conformidad con dicha normativa, la alícuota del aporte por regulación es 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.
70. Durante el año 2021, el pago que correspondió transferir a favor del Ositrán por concepto de aporte por regulación, ascendió a S/ 2,28 millones, cifra 11,4% superior al aporte efectuado el año anterior (S/ 2,05 millones). Al respecto, dicho incremento guarda relación con el mayor tráfico de pasajeros y carga registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC respecto de lo observado en el año 2020.
71. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de los pagos de CORPAC por concepto de aporte por regulación al Ositrán entre los años 2008 y 2021. Como puede apreciarse, hasta el 2019, los montos transferidos presentan una tendencia creciente, con una tasa de crecimiento promedio anual de alrededor del 8,3%, seguido de una fuerte reducción en el año 2020 y un ligero incremento en el 2021.

Gráfico 10 Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2021
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. SITUACIÓN FINANCIERA

VI.1. Impacto de la Pandemia COVID-19 en los Estados Financieros de CORPAC

72. Si bien el dictamen de los auditores a los estados financieros de CÓRCPAC es emitido sin calificaciones, los auditores, en su informe de auditoría precisan las implicancias de la pandemia COVID-19 en la situación financiera de CÓRCPAC.
73. En tal sentido, los auditores señalan que, según lo establecido en el Acuerdo de Directorio N° 004.2494.2021, en la pandemia del COVID-19 se ha afectado significativamente a la



poblacion laboral de CORPAC, es por ello que la Gerencia General presento como documento fuera de agenda el informe GCAF.GGTH.2.731.2021.I, mediante el cual la Gerencia Central de Administracion y Finanzas, solicita se someta a consideracion del Directorio, la aprobacion del otorgamiento de una bonificacion a titulo de lebaralidad, a todos los colaboradores de CORAC con excepcion del Grupo Gerencial, que a la fecha de su autorizacion mantenga vinculo laboral con la empresa y haya superado el periodo de prueba legal de tres meses.

VI.2. Estado de Resultados Integrales

74. Durante 2021, CORPAC registró ingresos por un total de S/ 241,5 millones, lo que significó un incremento de de S/ 80,03 millones (49,6%) con relación a los ingresos del año anterior (S/ 161,5 millones). Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación ascendieron a S/ 149,4 millones, representaron el 61,9% de los ingresos totales de CORPAC, siendo el SNAR el más importante, al explicar el 92,8% 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 27,8% de los ingresos totales, seguido por los servicios aeroportuarios que representaron el 10,3% de los ingresos totales.

Tabla 9 Ingresos de actividades ordinarias, año 2020 y 2021
(En miles de Soles)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
SNAR	138 621	97 694	57,4%	60,5%	41,9%	40,927
Aproximación provincias	10 500	6 291	4,3%	3,9%	66,9%	4,209
Otros ingresos aeronáuticos	282	282	0,1%	0,2%	0,0%	(0)
Servicios de aeronavegación (*)	149 402	104 267	61,9%	64,6%	43,3%	45,136
Aterrizaje y despegue	4 637	2 739	1,9%	1,7%	69,3%	1,898
TUUA	14 006	8 164	5,8%	5,1%	71,6%	5,842
Estacionamiento	36	55	0,0%	0,0%	-34,6%	(19)
Servicio de rampa	540	261	0,2%	0,2%	107,2%	279
Cargo de acceso infraestructura	1 168	1 075	0,5%	0,7%	8,7%	93
Otros servicios aeroportuarios	4 505	1 218	1,9%	0,8%	269,8%	3 286
Servicios aeroportuarios	24 892	13 513	10,3%	8,4%	84,2%	11,380
Retribución 50% a/D Concesión LAP	37 320	26 841	15,5%	16,6%	39,0%	10,479
Retribución 20% TUUA Internacional LAP	29 923	16 884	12,4%	10,5%	77,2%	13,039
Total ingresos por prestación de servicios	241 538	161 504	100,0%	100,0%	49,6%	80,033

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Cabe mencionar que, el aumento de los ingresos operacionales de CORPAC en 2021, se explica principalmente por un incremento de los ingresos por el servicio de SNAR que representó el 57,4% del total de ingresos. En efecto, entre 2020 y 2021, los ingresos por SNAR aumentaron en S/ 40,9 millones (41,9%), al pasar de S/ 97,7 millones a S/ 138,6 millones. Por su parte, los ingresos por los otros servicios como TUUA, Aterrizaje/despegue y Aproximación presentaron aumentos de S/ 5,8 millones (71,6%), S/ 1,9 millones (69,3%) y S/ 4,2 millones (66,9%), respectivamente. Asimismo, los ingresos por concepto de transferencia de los ingresos de la TUUA Internacional y Aterrizaje/despegue de LAP, establecido en el marco de las Bases de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez crecieron en S/ 13,03 millones (77,2%) y S/ 10,5 millones (39,0%), respectivamente.
76. Por su parte, el costo de ventas aumento en S/ 32,09 millones (12,1%), producto, principalmente, de un incremento de los suministros, los cuales crecieron en S/ 9,4 millones (98,2%) al pasar de S/ 9,6 millones en el 2020 a S/ 19,04 millones en el 2021. La partida de servicios prestados por terceros es la segunda de mayor incremento, siendo unos S/ 7,8 millones (27,2%) superior con respecto al ejercicio de 2020.



Tabla 10 Costo de ventas, año 2020 y 2021
(En miles de Soles)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
Suministros	19 044	9 608	6,4%	3,6%	98,2%	9 437
Cargas de personal	100 306	93 171	33,8%	35,2%	7,7%	7,135
Servicios prestados por terceros	36 778	28 916	12,4%	10,9%	27,2%	7,862
Tributos	11 500	12 513	3,9%	4,7%	-8,1%	(1 013)
Cargas diferidas de gestión	6 327	5 122	2,1%	1,9%	23,5%	1,204
Provisiones del ejercicio	43 056	43 218	14,5%	16,3%	-0,4%	- 162
Servicios de aeronavegación	217 012	192 548	73,1%	72,7%	12,7%	24,464
Suministros	1 054	1 071	0,4%	0,4%	-1,6%	(17)
Cargas de personal	18 948	19 282	6,4%	7,3%	-1,7%	(334)
Servicios prestados por terceros	26 567	26 369	8,9%	10,0%	0,8%	198
Tributos	3 066	1 047	1,0%	0,4%	192,9%	2,019
Cargas diferidas de gestión	2 104	615	0,7%	0,2%	242,0%	1,489
Provisiones del ejercicio	28 100	23 835	9,5%	9,0%	17,9%	4 265
Servicios aeroportuarios	79 839	72 218	26,9%	27,3%	10,6%	7,620
Total	296 851	264 766	100,0%	100,0%	12,1%	32,085

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Lo anterior generó que la utilidad bruta de CÓRPAC aumente en S/ 47,9 millones (46,4%) respecto al ejercicio 2020, habiendo pasado de S/ -103,3 millones en el 2020 a una pérdida de S/ -55,3 millones en el 2021. En esa misma línea, CORPAC, en el ejercicio 2021, presentó una pérdida operativa de S/ 82,4 millones, la cual respecto al ejercicio 2020 representa un aumento de S/ 43,6 millones (34,6%). Esto saldos negativos se explica principalmente por el insuficiente aumento de las ventas netas, las cuales son una proporción menor que los costos y gastos operativos.

Tabla 11 Estado de Resultados Integrales, año 2020 y 2021
(En miles de Soles)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ventas Netas	241 538	161 504	100,0%	100,0%	49,6%	80,033
Costo de Ventas	296 851	264 766	122,9%	163,9%	12,1%	32,085
Utilidad Bruta	-55 313	-103 262	-22,9%	-63,9%	-46,4%	47,949
Gastos de administración	34 055	31 988	14,1%	19,8%	6,5%	2,067
Otros ingresos operativos	6 988	9 278	2,9%	5,7%	-24,7%	(2 290)
Utilidad de operación	-82 380	-125 971	-34,1%	-78,0%	-34,6%	43,592
Ingresos financieros	1 365	5 436	0,6%	3,4%	-74,9%	(4 071)
Diferencia de cambio - ganancia	9 504	7 102	3,9%	4,4%	33,8%	2 403
Gastos Financieros	102	257	0,0%	0,2%	-60,2%	(154)
Diferencia de cambio - pérdida	7 396	3 889	3%	2%	90,2%	3,507
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	-79 008	-117 579	-32,7%	-72,8%	-32,8%	38,571
Gasto por impuesto a las ganancias	16 824	42,732	7%	26%	-60,6%	-25 907
Utilidad del periodo	-62 184	-74 847	-25,7%	-46,3%	-16,9%	12,664

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. Finalmente, en el ejercicio 2021 se obtuvo una pérdida neta de S/ 62,2 millones, mostrando así aun una insuficiente recuperación del sector aeroportuario.



VI.3. Estado de Situación Financiera

79. El Activo Total asciende a S/ 917,6 millones en 2021, con una disminución de S/ 40,5 millones (4,2%) respecto al ejercicio 2020, la variación neta indicada es explicada por una disminución del activo corriente de S/ 41,6 millones (20,3%).
80. Dentro del activo corriente la cuenta efectivo y equivalente de efectivo disminuyó en S/ 48,4 millones (30,3%) y la cuenta activos por impuestos a las ganancias disminuyó en S/ 5,7 millones (46,3%) respecto al ejercicio 2020. Por el lado del activo no corriente su aumento es explicado por la cuenta propiedades planta y equipos de S/ 2,8 millones (25,4%) y un incremento de los activos por impuesto a las ganancias en S/ 22,6 millones (95,5%). La cuenta propiedades, planta y equipo es materialmente relevante, en el ejercicio 2021 asciende a S/ 692,2 millones y representa el 74,4% del activo total.

Tabla 12 Estado de Situación Financiera, año 2020 y 2021
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	163 449	205 092	PASIVO CORRIENTE	79 719	65 698
Efectivo y equivalentes de efectivo	111 304	159 694	Sobregiros bancarios	24	4
Inversiones financieras	819	839	Obligaciones financieras	10,000	-
Cuentas por cobrar comerciales	17 763	9 818	Cuentas por pagar comerciales	34 466	31 539
Otras cuentas por cobrar	21 167	15 509	Otras cuentas por pagar	20 110	12 848
Cuentas por cobrar a relacionadas	203	349	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 806	2 511
Inventarios, neto	5 398	5 392	Beneficios a los empleados	12 311	18 797
Activos por impuesto a las ganancias	6 611	12 308			
Gastos pagados por anticipado	183	1 183	PASIVO NO CORRIENTE	103 608	94 059
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	65 529	77 583
ACTIVO NO CORRIENTE	754 132	752 948	Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	18,364	-
Otras cuentas por cobrar	13 819	11 020	Provisiones	19 716	16 476
Propiedades, planta y equipos, neto	682 225	706 674			
Activos intangibles, neto	11 732	11 540	TOTAL PASIVO	183 327	159 757
Activos por impuesto a las ganancias	46 355	23,715			
			PATRIMONIO NETO	734 254	798 283
			Capital	317 290	317 290
			Capital adicional	296 685	284 631
			Reservas legales	37 022	37 022
			Resultados acumulados	83 257	159 340
TOTAL ACTIVO	917 580	958 040	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	917 580	958 040

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Tabla 13 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2020 y 2021
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
ACTIVO CORRIENTE	17,8%	21,4%	-20,3%	PASIVO CORRIENTE	8,7%	6,9%	21,3%
Efectivo y equivalentes de efectivo	12,1%	16,7%	-30,3%	Sobregiros bancarios	0,0%	0,0%	538,5%
Inversiones financieras	0,1%	0,1%	-2,4%	Obligaciones financieras	1,1%	0,0%	-
Cuentas por cobrar comerciales	1,9%	1,0%	80,9%	Cuentas por pagar comerciales	3,8%	3,3%	9,3%
Otras cuentas por cobrar	2,3%	1,6%	36,5%	Otras cuentas por pagar	2,2%	1,3%	56,5%
Cuentas por cobrar a relacionadas	0,0%	0,0%	-41,7%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,3%	0,3%	11,8%
Inventarios, neto	0,6%	0,6%	0,1%	Beneficios a los empleados	1,3%	2,0%	-34,5%
Activos por impuesto a las ganancias	0,7%	1,3%	-46,3%	PASIVO NO CORRIENTE	11,3%	9,8%	10,2%
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,1%	-84,5%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	7,1%	8,1%	-15,5%
ACTIVO NO CORRIENTE	82,2%	78,6%	0,2%	Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	2,0%	0,0%	-
Otras cuentas por cobrar	1,5%	1,2%	25,4%	Provisiones	2,1%	1,7%	19,7%
Propiedades, planta y equipos, neto	74,4%	73,8%	-3,5%	TOTAL PASIVO	20,0%	16,7%	14,8%
Activos intangibles, neto	1,3%	1,2%	1,7%	PATRIMONIO NETO	80,0%	83,3%	-8,0%
Activos por impuesto a las ganancias	5,1%	2,5%	95,5%	Capital	34,6%	33,1%	0,0%
				Capital adicional	32,3%	29,7%	4,2%
				Reservas legales	4,0%	3,9%	0,0%
				Resultados acumulados	9,1%	16,6%	-47,7%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	-4,2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	-4,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Se aprecia también que el Pasivo Total asciende a S/ 183,3 millones, representa el 20,0% del Activo Total, lo que supone un aumento de S/ 23,6 millones (14,8%) respecto al ejercicio 2020, a su vez, el Pasivo Corriente asciende a S/ 79,7 millones, representa el 8,7% del Activo Total, lo que supone un aumento de S/ 14,02 millones (21,3%) respecto al ejercicio 2020; y el Pasivo no Corriente asciende a S/ 103,6 millones, representa el 11,3% del Activo Total, lo que supone un incremento de S/ 9,5 millones (10,2%) respecto al ejercicio 2020.
82. El aumento del pasivo corriente es explicada principalmente por un incremento de S/ 10 millones de la cuenta de Obligaciones financieras, a su vez, el aumento del pasivo no corriente es explicada principalmente por un incremento de S/ 18,4 millones (100%) del Pasivo por impuesto a las ganancias diferido.
83. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2021, asciende a S/ 734,3 millones, y representa el 80,0% del Activo Total, lo que supone una disminución de S/ 64,03 millones (8,0%) respecto al ejercicio 2020, la variación neta indicada es explicada principalmente por una disminución de S/ 76,08 millones (47,7%) de la cuenta resultados acumulados, la que a su vez explica su disminución debido a las pérdidas netas generadas en el ejercicio 2021.



VI.4. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

84. En los ejercicios 2021 y 2020, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁵ y prueba ácida²⁶, y de liquidez absoluta²⁷, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo.

Tabla 14 Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2020 y 2021

Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	2,05	3,12
Prueba ácida	1,90	2,83
Liquidez absoluta	1,41	2,44
Capital de Trabajo	83,730	139,394
Rotación K	2,88	1,16

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. El ratio de liquidez clásica muestra que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 2,05 de activo corriente en el ejercicio 2021, en el ejercicio 2020 este ratio era de 3,12, lo cual implica una disminución en los niveles de liquidez. Esta disminución se debe principalmente a que en el ejercicio 2021 se ha experimentado una reducción sustancial de los activos corrientes de S/ 41,6 millones (20,3%), lo cual conlleva a una reducción del ratio de liquidez clásica.
86. El ratio de la prueba ácida compara activos más líquidos con el pasivo corriente, se aprecia una disminución en este ratio, con una disminución de 2,83 en el año 2020 a 1,90 en el año 2021, lo cual supone que los activos más líquidos de la empresa son superiores a los pasivos corrientes, igual resultado se obtiene con el ratio de liquidez absoluta el cual compara los activos líquidos como efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones financieras con los pasivos corrientes, en este caso, este ratio disminuye de 2,44 en el ejercicio 2020 a 1,41 en el ejercicio 2021, concluyéndose que los activos líquidos de la empresa son superiores a sus pasivos corrientes, aunque con una disminución, respecto al ejercicio 2020.
87. Por otro lado, se aprecia también una disminución en el nivel de capital de trabajo²⁸ de S/ 139,4 millones en el 2020 a S/ 83,7 millones en el 2021, lo cual debe a la reducción sustancial de los activos corrientes.
88. Finalmente, se aprecia también un aumento en el ratio de rotación de capital de trabajo²⁹, así, por cada sol de capital de trabajo en el ejercicio 2021 se obtiene S/ 2,88 de ventas, en el ejercicio 2020, por cada sol de capital de trabajo se obtenía S/ 1,16 de ventas, lo cual supone un aumento de la eficiencia en el empleo de los recursos de corto plazo.

• Ratios de Endeudamiento Financiero

89. En términos relativos, el nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido estable en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio anterior, así el ratio Deuda – Patrimonio³⁰ aumentó de 20,0% a 25,0%; el Ratio de Endeudamiento del Activo³¹ aumentó ligeramente de 16,7%

²⁵ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁶ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado-Activos por impuestos a las ganancias)

²⁷ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁸ Calculado como Activo Corriente – Pasivo Corriente

²⁹ Calculado como Ventas Netas / Capital de Trabajo

³⁰ Calculado como Pasivo Total / Patrimonio

³¹ Calculado como Pasivo Total / Activo Total



a 20,0%, y el Índice de Solvencia³² disminuyó de 6,0 a 5,0, por las cifras obtenidas se concluye que la empresa tiene un moderado nivel de endeudamiento.

Tabla 15 Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2020 y 2021

Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	25,0%	20,0%
Endeudamiento del Activo	20,0%	16,7%
Calidad de la Deuda	43,5%	41,1%
Índice de Solvencia	5,0	6,0

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Respecto al ratio de Calidad de la Deuda³³ se identifica un aumento de 41,1% en el ejercicio 2020 a 43,5% en el ejercicio 2021, lo cual supone un mayor endeudamiento de corto plazo en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020. En tal sentido, por cada sol de pasivo total, corresponde S/ 0,44 de pasivo corriente en el ejercicio 2021.

- **Ratios de Rentabilidad**

91. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto ³⁴ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2021 es negativo en 63,9% y en el ejercicio 2020 es -22,9%. Respecto al margen operativo³⁵ este aumenta de -78,0% en el 2020 a un valor negativo de -34,1% en el 2021, estos resultados se explican debido al ligero incremento de los niveles de ingresos y utilidades, de igual forma, el margen neto presenta un aumento, en 2020 asciende a -46,3% y en el 2021 es -25,7%, este indicador muestra en 2021 que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene una pérdida neta de S/ 25,7.

Tabla 16 Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2020 y 2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	-22,9%	-63,9%
Margen Operativo	-34,1%	-78,0%
Margen Neto	-25,7%	-46,3%
ROE	-8,5%	-9,4%
ROA	-6,8%	-7,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC

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

92. Por su parte, el ROE³⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 aumenta respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta S/ 8,5, en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 9,4 soles de utilidad neta.
93. De la misma forma el ROA³⁷ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta una aumento, de -7,8% en 2021 a una valor negativo de 6,8% en el 2021, la disminución de este indicador se debe principalmente al aumento de la utilidad neta en el ejercicio 2021.

³² Calculado como Activo Total / Pasivo Total

³³ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁴ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³⁵ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



VII. CONCLUSIONES

94. De la evaluación del desempeño durante 2021, de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. se puede concluir lo siguiente:

- (i) En 2021, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 17,1%, 12,9% y 4,1% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga 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 el 72,3% de los pasajeros movilizadas por dicha entidad prestadora.
- (ii) Durante 2021, el tráfico de pasajeros carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por CORPAC se incrementó en 59,0%, 75,4% y 47,4% con relación al año anterior, respectivamente. Dicho incremento se produjo en un contexto por la recuperación del sector y avance de la vacunación frente a la pandemia COVID-19.
- (iii) Las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, en el 2021, presentan los mismos montos que años anteriores, mientras que las tarifas de los servicios de aeronavegación fueron ajustadas 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.
- (iv) En el 2021, el monto de las inversiones ejecutadas por CORPAC ascendieron a S/ 51,9 millones, lo que significó un incremento de 26,8% con relación a la inversión ejecutada el año 2020 (S/ 40,9 millones). No obstante, el nivel de inversión ejecutado en 2021, representó un avance de 64,7% con relación al presupuesto total proyectado (S/ 51,8 millones), lo que significó una caída de 16,7 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (80,4%).
- (v) En el 2021, CORPAC transfirió a favor del Ositrán, por concepto de aporte por regulación, un total de S/ 2,28 millones, lo cual significó un incremento de 11,4% con relación a las transferencias efectuadas en 2020 (S/ 2,05 millones).
- (vi) Los estados de resultados muestran que CORPAC registró ingresos por un total de S/ 241,5 millones durante el 2021, lo que significó un incremento de 49,6% con relación a los ingresos del año anterior (S/ S/ 161,5 millones), principalmente explicado por el incremento de 43,3% en los ingresos por servicios de aeronavegación, así como por los mayores pagos de la retribución de LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional). Por su parte, los costos totales de CORPAC se incrementaron 12,1% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 264,8 millones a S/ 296,9 millones. En este contexto, se registró un resultado neto negativo de S/ 62,2 millones, situación que muestra una ligera mejora con relación al año anterior en que se registró una utilidad negativa de S/ 74,8 millones.
- (vii) Finalmente, durante el año 2021, CORPAC presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. El nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido relativamente invariable en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio anterior. No obstante, los niveles de rentabilidad registraron un considerable deterioro, mostrando niveles negativos en 2021.



ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN CIVIL

Periodo: 2002-2021

a. Tráfico																					
Indicador	Unidad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	2,522	2,622	2,843	3,123	3,284	2,896	2,948	2,746	3,331	1,935	2,237	2,632	2,818	3,277	3,634	4,059	4,535	4,762	1,297	2,061
Nacionales	Miles de pasajeros	2,505	2,595	2,816	3,103	3,280	2,893	2,925	2,723	3,304	1,915	2,227	2,619	2,801	3,240	3,586	3,969	4,418	4,616	1,257	2,061
Internacionales	Miles de pasajeros	17,1	27,3	27,3	19,5	3,2	3,1	23,1	22,5	26,8	20,1	9,7	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	0,1
Carga Total	Toneladas	26,391	23,686	20,624	22,659	23,920	9,440	8,564	7,205	8,418	2,575	2,653	2,589	2,450	2,340	2,185	2,245	2,111	3,023	1,072	1,880
Nacional	Toneladas	25,883	23,028	19,458	22,237	23,320	9,372	8,561	7,204	8,417	2,573	2,653	2,589	2,450	2,337	2,181	2,243	2,111	3,023	1,072	1,880
Internacional	Toneladas	508,2	658,5	1,166,4	421,7	600,5	67,4	3,3	1,1	1,5	1,2	0,0	0,0	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-
Operaciones Totales	N° de operaciones	133,027	127,629	137,042	139,158	150,524	126,511	112,263	104,195	106,227	69,810	89,836	84,566	82,444	94,173	95,899	95,457	100,136	98,114	31,778	46,849
Nacionales	N° de operaciones	131,654	126,443	135,906	138,329	149,854	126,071	111,599	103,481	105,552	69,463	89,544	83,927	81,716	92,687	94,663	93,937	98,370	96,093	31,248	46,820
Internacionales	N° de operaciones	1,373	1,186	1,136	829	670	440	664	714	675	347	292	639	728	1,486	1,236	1,520	1,766	2,021	530	29

b. Ingresos (Miles de soles)																				
Ingresos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Servicios de Aeronavegación	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	94,350	101,697	102,449	105,427	110,475	120,600	133,981	149,385	165,439	199,970	234,030	241,672	221,498	237,406	104,267	149,402
Servicios Aeroportuarios	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	27,400	21,215	20,780	20,817	22,045	14,295	15,792	19,441	22,417	28,951	34,174	35,919	40,803	43,294	13,513	24,892
Retribución por concesión	39,342	40,527	45,564	50,885	53,921	58,834	60,560	66,043	68,370	73,063	76,082	86,989	92,316	110,780	126,482	127,902	140,456	149,674	43,725	67,243

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, 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

Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Maria Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martin Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante