



INFORME DE DESEMPEÑO

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

2025

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 – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.

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

Primera versión: junio de 2026

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
I.1. Aspectos generales y composición de la empresa	7
I.2. Principales activos de la empresa y área de influencia	7
I.3. Hechos de importancia	10
II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS	11
III. EVOLUCIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE CORPAC	12
III.1. Servicios aeroportuarios	12
III.1.1. Tráfico de aeronaves	12
III.1.2. Tráfico de Pasajeros	15
III.1.3. Tráfico de Carga	18
III.2. Servicios de aeronavegación	20
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	22
IV.1. Régimen tarifario	22
IV.2. Régimen de cargos de acceso	26
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	28
V.1. Inversiones	28
V.2. Aporte por regulación	29
VI. SITUACIÓN FINANCIERA	29
VI.1. Estado de Resultados Integrales	29
VI.2. Estado de Situación Financiera	32
VI.3. Indicadores Financieros	37
VII. CONCLUSIONES	39
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO	41



LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac	8
Tabla 2: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2025	14
Tabla 3: Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2025	17
Tabla 4: Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2025	19
Tabla 5: Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación,	21
Tabla 6: Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2025	25
Tabla 7: Tarifas máximas provisionales de los servicios aeroportuarios regulados	26
Tabla 8: Cargos de acceso, vigentes desde el 08 de setiembre de 2025	27
Tabla 9: Ingresos de actividades ordinarias, periodo 2020 - 2025	30
Tabla 10: Costo de ventas, periodo 2020 - 2025	31
Tabla 11: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 - 2025	31
Tabla 12: Estado de situación financiera, periodo 2020 - 2025	32
Tabla 13: Ratios de Liquidez de Corpac, periodo 2020-2025	37
Tabla 14: Ratios de Endeudamiento de Corpac, periodo 2020-2025	38
Tabla 15: Ratios de Rentabilidad de Corpac, periodo 2020-2025	39

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2025	13
Gráfico 2: Evolución del tráfico de aeronaves a nivel mensual, periodo 2024-2025	13
Gráfico 3: Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2025	14
Gráfico 4: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2013 – 2025	15
Gráfico 5: Evolución del tráfico de pasajeros a nivel mensual, periodo 2024-2025	16
Gráfico 6: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2025	16
Gráfico 7: Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2025	18
Gráfico 8: Evolución del tráfico de carga a nivel mensual, periodo 2024-2025	18
Gráfico 9: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2025	19
Gráfico 10: Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2025	22
Gráfico 11: Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2025	28
Gráfico 12: Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2025	29
Gráfico 13: Composición de activos de la empresa, periodo 2020-2025	33
Gráfico 14: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020-2025	34
Gráfico 15: Composición de pasivos de la empresa, periodo 2020-2025	35
Gráfico 16: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2025	35
Gráfico 17: Composición del patrimonio de la empresa, periodo 2020-2025	36
Gráfico 18: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2025	37



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene la evaluación del desempeño a diciembre de 2025 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 2025, Corpac cuenta bajo su administración con 29 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente FAP Alejandro Velasco Astete de Cusco, por haber captado el 91,1 % y 73,0 % del flujo de pasajeros y carga del total de aeropuertos administrados por dicha empresa durante el 2025, respectivamente.

Durante el año 2025, alrededor de 5,24 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por Corpac, lo cual significó un incremento de 9,6 % con relación al año anterior, en el que se registraron 4,78 millones de pasajeros. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales fue el de mayor proporción (96,1 %) durante 2025, apreciándose que el aeropuerto de Cusco concentró el mayor flujo de pasajeros con 90,8 % 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 2025, se movilizaron 2656,3 toneladas, volumen que significó un incremento del 6,8 % con relación al año anterior. La totalidad de la carga movilizada en 2025 correspondió al tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró la mayor proporción (73,0 %).

En cuanto al número de operaciones, en el año 2025, Corpac atendió un total de 79 830 movimientos de entrada y salida de aeronaves, lo que significó una caída de 2,1 % con respecto al año anterior (81 515 movimientos). El mayor número de operaciones se dio en los aeropuertos de Cusco (43,5 %) y Nazca (39,4 %).

En cuanto a los servicios de aeronavegación, durante el año 2025, Corpac brindó Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) en más de 85,1 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 78,8 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó una disminución de 0,9 % y un incremento de 9,2 %, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2024. Asimismo, la empresa realizó el acompañamiento de las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo peruano, atendiendo un total de 53,9 millones de kilómetros, mostrando un incremento de 2,0 % con relación al año anterior.

En el 2025, el monto de las inversiones ejecutadas por Corpac ascendió a S/ 165,4 millones, lo cual representó un incremento de 783,1 % con respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 18,7 millones). Las inversiones ejecutadas en 2025 representaron el 66,9 % del presupuesto total proyectado, lo que representa un aumento de 33,4 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (33,5 %).

En cuanto a las transferencias realizadas por Corpac al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, éstas alcanzaron la suma de S/ 4,87 millones durante 2025, lo que representó un incremento de 4,1 % con relación a las transferencias efectuadas en el año previo (S/ 4,68 millones).

Los estados de resultados muestran que, durante el año 2025, Corpac registró ingresos por prestación de servicios por un total de S/ 465,5 millones, lo que significó un incremento de S/ 2,5 millones (0,5 %) respecto al año anterior (S/ 463,0 millones). Este crecimiento se explica, principalmente, por el mayor dinamismo en los servicios aeroportuarios. Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación ascendieron a S/ 232,6 millones, representando el 50,0 % de los ingresos totales, siendo el SNAR el componente más relevante, al concentrar el 88,0 %



de dichos ingresos. Por su parte, los pagos efectuados por LAP representaron el 32,3 % del total, mientras que los servicios aeroportuarios contribuyeron con el 17,7 %.

Asimismo, durante el año 2025, Corpac mantuvo una posición financiera sólida, con ratios de liquidez superiores a 1,00 en todas sus modalidades: liquidez clásica (2,99), prueba ácida (2,87) y liquidez absoluta (2,29), confirmando así la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con recursos disponibles. En cuanto a su estructura de financiamiento, el nivel de endeudamiento se redujo, con un ratio deuda–patrimonio de 23,4 % y un ratio de endeudamiento del activo de 19,0 %, mejorando respecto a 2024. Adicionalmente, los ratios de rentabilidad mostraron una reducción frente al ejercicio anterior: el margen operativo se disminuyó al pasar de 14,7 % a 12,8 %, el margen neto bajó de 8,2 % a 2,6 %, y tanto el ROE (1,3 %) como el ROA (1,0 %) reflejan un desempeño financiero menos eficiente. Estos resultados evidencian que la empresa mantuvo resultados positivos en el ejercicio 2025, aunque con un desempeño inferior respecto de 2024.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Aspectos generales y composición de la empresa

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, Corpac) fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil en virtud del Decreto Legislativo N° 99. Asimismo, cabe precisar que 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 2025, el capital social de Corpac asciende a S/ 317 290 321, representado por 285 561 289 acciones de Clase “A” (90 %) y 31 729 032 (10 %) de Clase “B” con un valor nominal de S/ 1,00 cada una, siendo el titular del 100 % de las acciones el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, Fonafe), en representación del Estado Peruano¹.

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

4. Al cierre del 2025, Corpac administra un total de 29 aeropuertos y aeródromos que registran movimientos comerciales, militares y vuelos no regulares, a nivel nacional, incluyéndose la administración del Aeropuerto de Andahuaylas, concesionado al sector privado y aún pendiente de transferencia, tal como se detalla en la siguiente tabla. Cabe señalar que, el principal aeropuerto que administra Corpac es el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete, ubicado en la región Cusco.

¹ CORPAC. Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2024.



Tabla 1: Aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac

N°	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	Juanji	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 Iñapari	Iñapari	Madre de Dios
20	Aeródromo de Galilea	Puerto Galilea	Amazonas
21	Aeródromo de Gueppi	Tnte. Manuel Clavero	Loreto
22	Aeródromo de Pampa Hermosa	Pampa Hermosa	Loreto
23	Aeródromo de Rodríguez de Mendoza	Mendoza	Amazonas
24	Aeródromo de Saposo	Saposo	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 Figueroa Fernandini	Huánuco	Huánuco

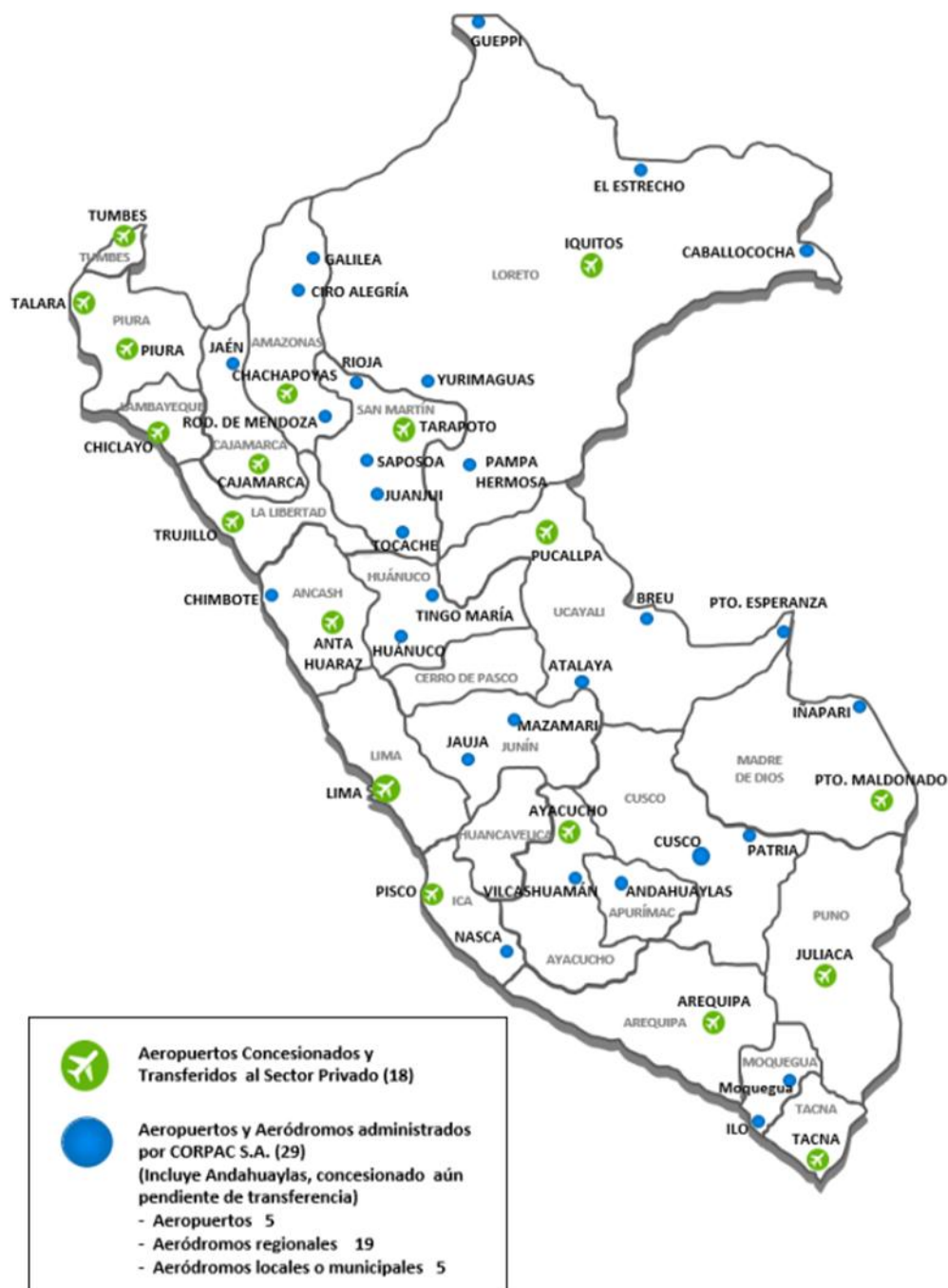
Fuente: Corpac.

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 aeropuertos que administra, así como 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), pues conforme a las normas vigentes, dichos servicios están reservados al Estado Peruano.
- Así, el ámbito de influencia de Corpac se extiende prácticamente a todos los departamentos del Perú, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.



Ilustración 1: Ámbito de influencia de Corpac



Fuente: Corpac.



I.3. Hechos de importancia

7. El 4 de enero de 2025², se informó que Corpac inició operaciones las 24 horas del día desde la nueva torre de control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, atendiendo los despegues y aterrizajes en la pista actual. Esta moderna infraestructura de 65 metros de altura cuenta con una cabina de control con 10 posiciones que brinda visibilidad completa sobre el campo de vuelo, permitiendo la gestión de todo tipo de aeronaves y preparando al terminal para la inauguración de sus nuevas instalaciones programada para ese mismo año.
8. El 4 de julio de 2025³, Corpac adjudicó al Consorcio Torre Lima la adquisición e instalación de un Sistema de Vigilancia de Superficie aérea (ASMGCS, SMR, MLAT) para la ampliación del servicio aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con una inversión superior a los USD 10 492 401,42 y un plazo de ejecución de 520 días. Este sistema tecnológico, desarrollado por las empresas españolas GECL e Indra, tiene como objetivo principal prevenir colisiones e incursiones en pista, permitiendo mantener la seguridad operacional incluso en condiciones meteorológicas adversas y automatizando la toma de decisiones para gestionar de manera eficiente el incremento del tráfico aéreo en la nueva infraestructura del terminal.
9. El 22 de agosto de 2025⁴, se informó que Corpac alcanzó una ejecución histórica de S/ 90,4 millones en inversiones hasta el cierre de julio de 2025, cifra que supera los promedios anuales de las últimas dos décadas. Este monto récord se ha destinado principalmente a la modernización tecnológica del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (incluyendo nuevos sistemas de luces, fibra óptica y radares), así como a la actualización del Centro de Control de Tránsito Aéreo y el mantenimiento de la red de radares en diversas provincias del país, con el fin de fortalecer la seguridad operacional y la conectividad aérea nacional.
10. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00012-2025-CD-OSITRAN (6 de noviembre de 2025), rectificada con efectos retroactivos por la Resolución de Consejo Directivo de 00014-2025-CD-OSITRAN (19 de noviembre de 2025), se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios de aeronavegación vigentes hasta el 31 de diciembre de 2029. Asimismo, se dispuso su reajuste anual por inflación.
11. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00013-2025-CD-OSITRAN, de fecha 7 de noviembre de 2025, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, las cuales se mantendrán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2027. Asimismo, se dispuso su reajuste anual por inflación.
12. El 27 de noviembre de 2025⁵, se anunció que el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete del Cusco amplió su horario de operaciones a 22 horas continuas (de 04:00 a. m. a 02:00 a. m.) a partir del 1 de diciembre de 2025. Esta medida, formalizada mediante un acta entre Corpac y Latam Airlines Perú, busca atender la alta demanda de pasajeros

² Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1091806-iniciamos-operaciones-las-24-horas-en-nueva-torre-de-control>

³ Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/965506-se-reanudan-las-operaciones-aereas-en-el-aeropuerto-internacional-jorge-chavez><https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1203682-corpac-adquiere-sistema-de-vigilancia-de-superficie-para-ampliacion-del-servicio-de-navegacion-aerea-en-el-jorge-chavez>

⁴ <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/982061-corpac-s-a-recibe-vuelo-inaugural-de-latam-en-el-aeropuerto-de-anta> Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1231696-corpac-invirtio-hasta-julio-s-90-4-millones-monto-que-supera-ampliamente-las-ejecuciones-anuales-de-los-ultimos-20-anos>

⁵ Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1299178-aeropuerto-internacional-del-cusco-amplia-horario-de-operaciones-de-4-a-m-a-2-a-m-desde-1-de-diciembre>



y fomentar el turismo, permitiendo que tanto Latam Airlines como cualquier otra aerolínea interesada incrementen sus frecuencias de vuelos hacia este destino estratégico.

13. El 19 de diciembre de 2025⁶, Corpac puso en operación el nuevo sistema de luces de la pista 16L del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, una infraestructura estratégica que demandó una inversión aproximada de USD 70 millones. Este renovado sistema cuenta con más de 2200 ayudas visuales con tecnología LED y 500 kilómetros de cableado, además de poseer una redundancia total que garantiza la continuidad de los vuelos ante posibles fallas, optimizando así la eficiencia operativa y la seguridad en el principal terminal aéreo del país mediante un trabajo articulado con Lima Airport Partners.

II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS

14. 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 categorías:

- **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 salvamento⁷. El servicio de aproximación consiste en la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos.

- **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 condiciones de competencia (efectiva o potencial)⁸.

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.

⁶ Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1316562-corpac-pone-en-operacion-del-nuevo-sistema-de-luces-de-la-pista-16l-del-aeropuerto-internacional-jorge-chavez>

⁷ Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

⁸ 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.



III. EVOLUCIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE CORPAC

15. 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 Ositrán⁹.

III.1. Servicios aeroportuarios

16. Durante el año 2025, en cuanto al tráfico nacional los aeropuertos administrados por Corpac concentraron el 19,7 %, 15,2 % 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 2,3 % y 2,2 % de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que, la carga internacional fue nula.
17. A continuación, se presenta información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2008 - 2025, detallada por los principales aeropuertos¹⁰.

III.1.1. Tráfico de aeronaves

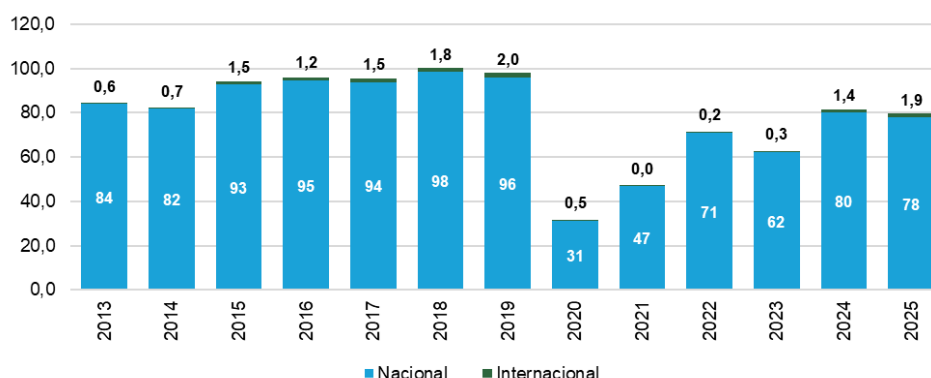
18. Corpac atiende principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado, en promedio, el 98,7 % del total de operaciones entre 2013 y 2025, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, durante el año 2025, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos administrados por Corpac.
19. Durante el año 2025, Corpac registró un total de 79 830 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue (nacional e internacional) en los aeropuertos bajo su administración, cifra 2,1 % inferior respecto a los movimientos registrados el año anterior (81 515 movimientos).

⁹ 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 declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo el ámbito del Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

¹⁰ Adicionalmente, se ha incluido el aeródromo de Nazca, debido al importante tráfico de pasajeros que registra.



Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2025
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



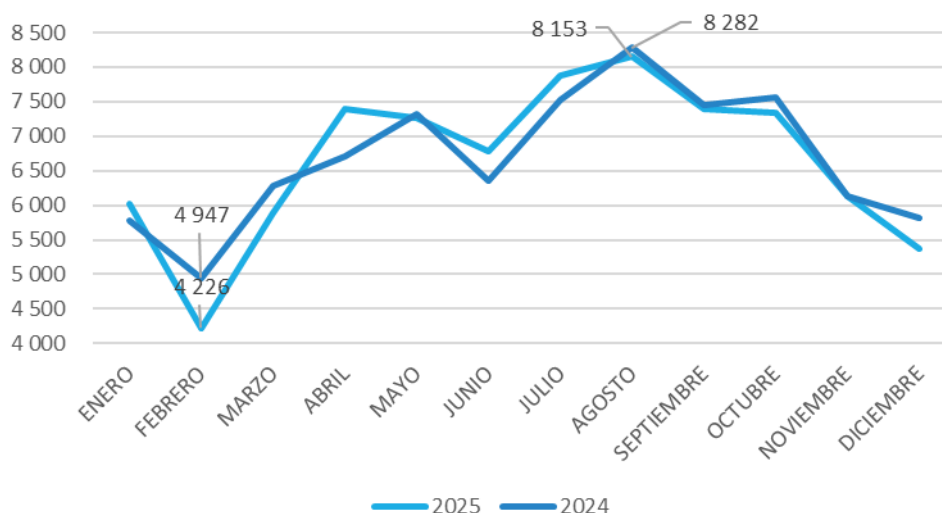
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. Al analizar la evolución mensual del número de operaciones, se advierte que, durante el año 2024, la actividad operativa alcanzó su nivel mínimo en febrero (4947 operaciones) y su nivel máximo en agosto (8282 operaciones). De manera similar, en 2025 el menor número de operaciones se registró nuevamente en febrero (4226 operaciones), mientras que el mayor nivel de actividad se presentó en agosto (8153 operaciones). Así, se observa en ambos años un comportamiento estacional similar, caracterizado por un mayor dinamismo en el tráfico de aeronaves durante el segundo semestre del año.

Gráfico 2: Evolución del tráfico de aeronaves a nivel mensual, periodo 2024-2025
(En número de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



Fuente: Corpac.

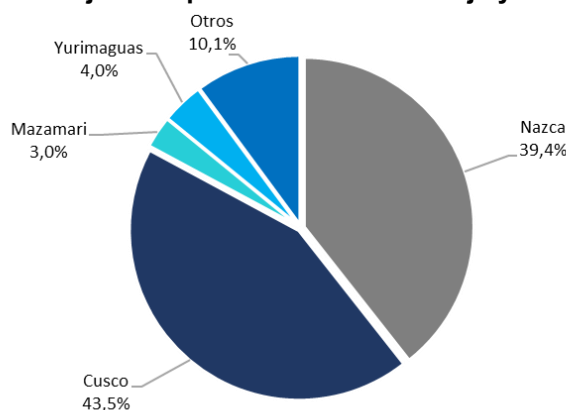
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Durante el año 2025, el aeropuerto de Cusco y el aeródromo de Nazca¹¹ registraron la mayor proporción de movimientos de aeronaves dentro de la red administrada por Corpac, de 43,5 % y 39,4 %, respectivamente.

¹¹ Cabe mencionar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 099 Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC es el administrador y explotador del Aeródromo de Nazca hasta que concluya el proceso de transferencia 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.



Gráfico 3: Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2025
(En porcentajes de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Cabe destacar que en el aeródromo de Nazca solo se registra tráfico de aeronaves pequeñas caracterizadas por movilizar turistas que buscan conocer las Líneas de Nazca. Por su parte, en el aeropuerto del Cusco, se registra tráfico de vuelos comerciales caracterizados por movilizar principalmente turistas nacionales e internacionales.
23. En cuanto a la variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que, en el año 2025 el aeropuerto de Cusco mostró una variación positiva respecto al 2024, con un incremento del 5,2 % (1610 operaciones más). Por otra parte, los aeropuertos de Nazca y Yurimaguas registraron las disminuciones más importantes en el tráfico de aeronaves, con caídas del 5,1 % (1686 operaciones menos) y 22,5 % (926 operaciones menos), respectivamente.
24. Por otra parte, 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 1936 operaciones durante 2025, lo que representó un incremento de 43,4 % respecto al año 2024 (586 operaciones adicionales); sin embargo, el tráfico de aeronaves aún está muy por debajo de lo registrado en el 2019 (-18,6 %).

Tabla 2: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2025
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nacional	83 927	81 716	92 687	94 663	93 937	98 370	96 093
Nazca ¹	34 944	34 494	37 191	37 716	37 884	39 812	37 488
Cusco	26 357	26 816	31 604	33 968	33 181	35 550	33 657
Mazamari	3 176	4 694	4 511	5 052	5 228	4 494	5 696
Yurimaguas	3 235	4 775	5 703	4 492	4 410	5 451	5 535
Jauja	-	-	-	245	976	1 403	2 170
Atalaya	2 109	2 095	2 086	2 195	2 310	2 508	2 570
Huánuco	1 560	1 749	2 412	2 321	2 286	1 964	1 340
Ilo	867	1 856	1 777	3 157	1 343	928	2 274
Jaén	2 039	2 226	2 559	2 916	3 417	3 512	2 762
Tingo María	8 162	1 888	3 292	1 233	1 012	998	936
Resto ²	1 478	1 123	1 552	1 368	1 890	1 750	1 665
Internacional	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021
Cusco	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021
Total	84 566	82 444	94 173	95 899	95 457	100 136	98 114



Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var% 2024-2025
Nacional	31 248	46 820	71 097	62 289	80 165	77 894	-2,8%
Nazca ¹	6 958	10 482	23 731	20 595	33 131	31 445	-5,1%
Cusco	8 975	14 371	24 220	23 074	31 155	32 765	5,2%
Mazamari	3 657	4 082	4 000	3 591	2 803	2 429	-13,3%
Yurimaguas	4 540	5 994	6 217	4 689	4 111	3 185	-22,5%
Jauja	1 162	1 791	2 216	2 446	1 783	1 091	-38,8%
Atalaya	1 493	2 137	1 924	2 188	1 968	1 852	-5,9%
Huánuco	772	1 991	2 832	2 854	2 666	2 236	-16,1%
Ilo	933	1 378	2 367	793	624	645	3,4%
Jaén	843	1 653	1 154	86	98	108	10,2%
Tingo María	775	553	420	247	419	401	-4,3%
Resto ²	1 140	2 388	2 016	1 726	1 407	1 737	23,5%
Internacional	530	15	240	299	1 350	1 936	43,4%
Cusco	530	15	240	299	1 350	1 936	43,4%
Total	31 778	46 835	71 337	62 588	81 515	79 830	-2,1%

Notas:

1/ Aeródromo.

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

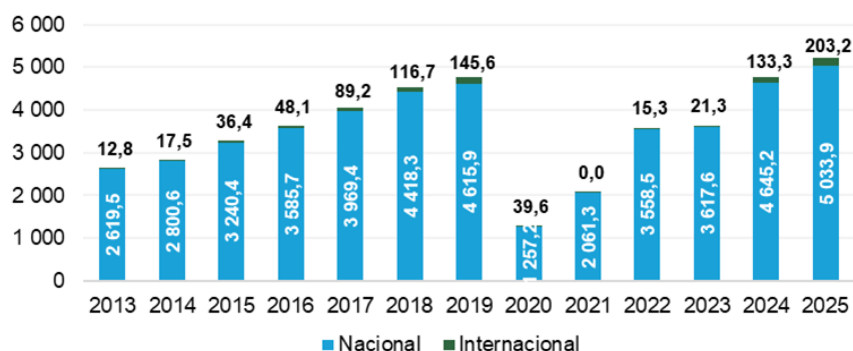
Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de Pasajeros

25. Durante el año 2025, Corpac atendió un total de 5,24 millones de pasajeros, lo que significó un incremento del 9,6 % con relación al año anterior. Los pasajeros procedentes de vuelos nacionales representaron el 96,1 % del total de pasajeros movilizados a través de la red de aeropuertos de la entidad prestadora.

Gráfico 4: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2013 – 2025
(En miles de pasajeros)



Fuente: Corpac.

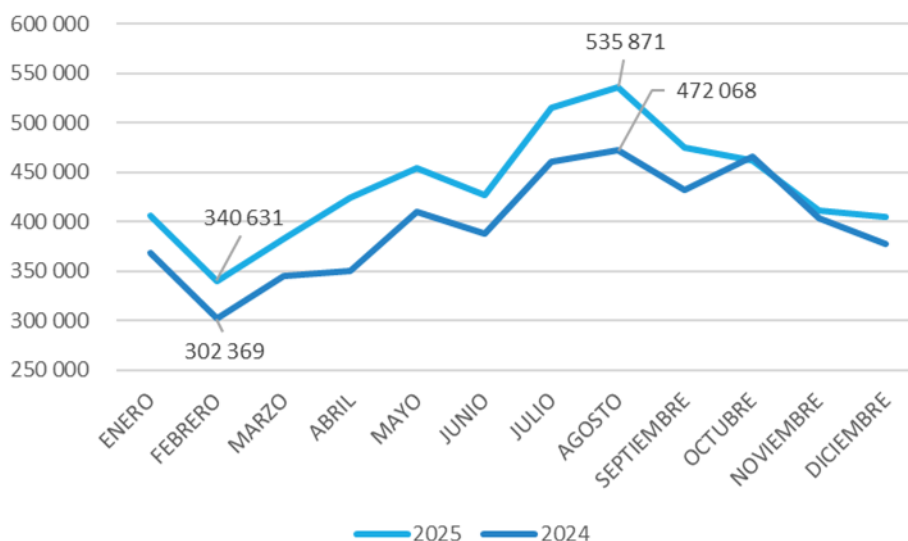
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. Tal como se aprecia en el gráfico anterior, desde el año 2013 hasta el 2019, se mantuvo una tendencia creciente en el número de pasajeros; sin embargo, como consecuencia del COVID-19, el tráfico de pasajeros se contrajo desde el 2020. Posteriormente, desde 2021 en adelante, se observa una creciente recuperación en el tráfico de pasajeros, especialmente en el tráfico de pasajeros internacionales, los cuales aumentaron en 525,5 % en 2024 (112,0 miles de pasajeros más respecto a 2023) y 52,5 % en 2025 (69,9 miles de pasajeros más respecto a 2024).



27. Al analizar la evolución mensual del número de pasajeros, en el año 2024, el tráfico tuvo su punto mínimo en febrero (302 369 pasajeros) y alcanzó su nivel máximo de actividad en agosto (472 068 pasajeros). Por su parte, en el año 2025, el punto más bajo se registró nuevamente en febrero (340 631 pasajeros), mientras que el pico máximo se registró también en agosto (535 871 pasajeros), mostrando un patrón similar al del año anterior. Asimismo, se observó en ambos periodos analizados, un mayor dinamismo del tráfico de pasajeros en el segundo semestre del año.

Gráfico 5: Evolución del tráfico de pasajeros a nivel mensual, periodo 2024-2025
(En número de pasajeros)

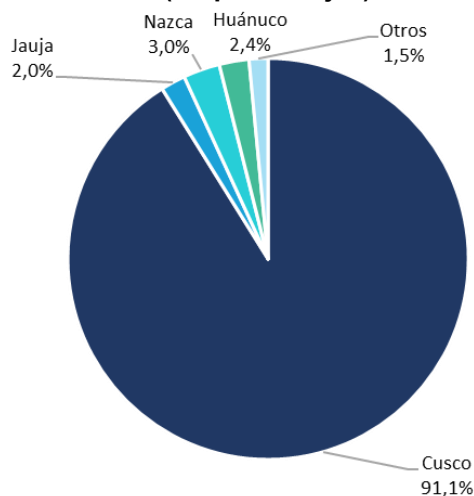


Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Como se observa en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por Corpac, con una participación de 91,1 % del total de tráfico de pasajeros durante 2025. En segundo lugar, se ubica el aeropuerto de Nazca con un 3,0 %, seguido de los aeropuertos de Huánuco (2,4 %) y Jauja (2,0 %). El resto de los aeropuertos administrados por Corpac registraron, en conjunto, el 1,5 % del tráfico total de pasajeros observado durante el año 2025.

Gráfico 6: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2025
(En porcentajes)



Fuente: Corpac

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



29. 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, para 2025, el tráfico de pasajeros nacionales aumentó en mayor proporción en los aeropuertos de Cusco y Jaén¹², con incrementos del 12,5 % (507 741 pasajeros más) y 1779,3 % (7064 pasajeros más), respectivamente. Por otra parte, los aeropuertos de Jauja y Huánuco registraron las disminuciones más pronunciadas, con caídas del 46,0 % (89 426 pasajeros menos) y 20,2 % (31 862 pasajeros menos), respectivamente.

Tabla 3: Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2025
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nacional	2 619,5	2 800,6	3 240,4	3 585,7	3 969,4	4 418,3	4 615,9
Cusco	2 295,3	2 469,4	2 852,8	3 161,1	3 290,5	3 646,6	3 760,6
Jauja	29,8	39,4	51,7	62,0	187,4	229,8	228,4
Nazca ¹	167,1	157,2	166,8	171,7	175,0	191,4	195,0
Jaén	-	-	-	24,6	121,0	168,1	283,7
Huánuco	55,2	62,5	78,4	95,7	119,9	102,1	48,1
Atalaya	13,8	13,1	14,8	16,3	19,5	23,8	24,3
Tingo María	16,4	21,2	26,5	20,4	19,1	21,6	24,4
Yurimaguas	10,0	16,6	28,2	20,0	17,9	19,6	17,8
Andahuaylas	31,0	19,4	19,1	12,8	8,3	8,5	0,1
Chimbote	0,4	1,1	0,9	0,2	4,7	-	-
Ilo	0,2	0,2	0,2	0,6	3,6	0,1	32,6
Resto ²	0,3	0,6	1,0	0,4	2,6	6,7	1,0
Internacional	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6
Cusco	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6
Total	2 632,3	2 818,1	3 276,8	3 633,7	4 058,5	4 534,9	4 761,5

Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var% 2024-2025
Nacional	1 257,2	2 061,3	3 558,5	3 617,6	4 645,2	5 033,9	8,4%
Cusco	974,1	1 489,5	2 842,5	2 983,1	4 061,2	4 568,9	12,5%
Jauja	77,4	135,8	197,4	270,1	194,2	104,8	-46,0%
Nazca ¹	31,4	43,6	115,8	96,8	158,1	154,5	-2,3%
Jaén	92,1	166,0	141,7	10,5	0,4	7,5	1779,3%
Huánuco	23,4	99,0	174,3	172,7	157,7	125,9	-20,2%
Atalaya	12,3	18,8	17,8	19,7	20,4	20,3	-0,3%
Tingo María	5,4	9,9	1,9	0,7	9,3	15,3	64,5%
Yurimaguas	17,7	26,3	29,1	20,8	17,4	13,8	-20,8%
Andahuaylas	0,1	0,0	0,0	0,0	2,4	4,6	94,8%
Chimbote	-	-	2,18	-	0,0	0,1	88,1%
Ilo	19,4	60,2	20,6	27,2	9,4	0,2	-97,9%
Resto ²	3,9	12,1	15,1	16,0	14,7	18,0	22,8%
Internacional	39,6	0,0	15,3	21,3	133,3	203,2	52,5%
Cusco	39,6	0,0	15,3	21,3	133,3	203,2	52,5%
Total	1 296,7	2 061,3	3 573,7	3 638,9	4 778,5	5 237,1	9,6%

Nota:

1/ Aeródromo.

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

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

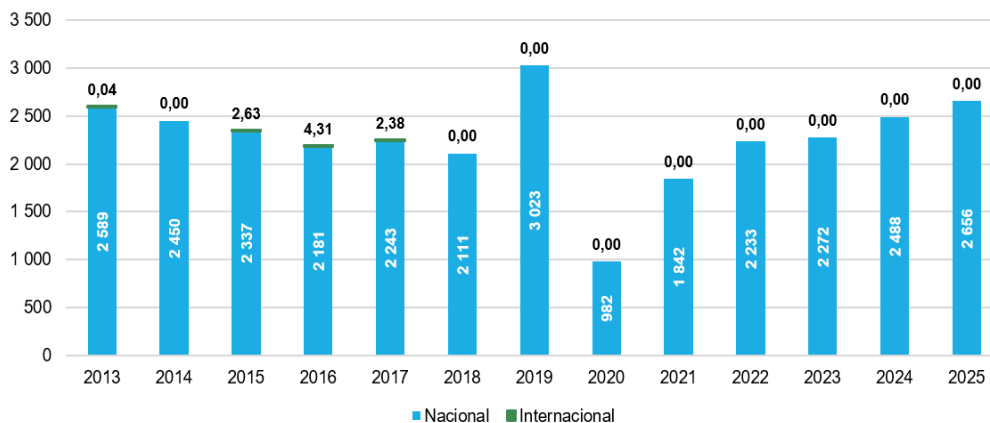
¹² El 29 de enero de 2026, CORPAC confirmó la reanudación de los vuelos comerciales en el Aeropuerto Fernando Belaúnde Terry de Jaén, tras verificar que la pista de aterrizaje se encuentra en óptimas condiciones luego de los trabajos de mantenimiento ejecutados. Para más información, consultar: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1343122-corpac-confirma-reanudacion-de-vuelos-en-el-aeropuerto-de-jaen-tras-trabajos-de-mantenimiento>



III.1.3. Tráfico de Carga

30. Durante el año 2025, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por Corpac alcanzó las 2656,3 toneladas, lo que representó un incremento de 6,8 % 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.

Gráfico 7: Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2025
(En toneladas)

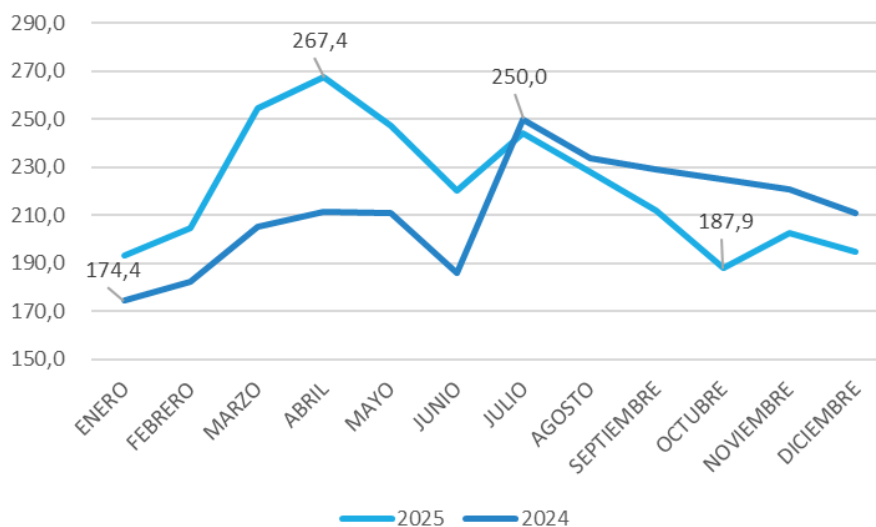


Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Al analizar la evolución mensual del número de carga, en el año 2024, el tráfico tuvo su punto mínimo en enero (174,4 toneladas) y alcanzó su nivel máximo de actividad en julio (250,0 toneladas). Por su parte, en el año 2025, el punto más bajo se registró en octubre (187,9 toneladas), mientras que el pico máximo se registró también en abril (267,4 toneladas). A diferencia del tráfico de aeronaves y pasajeros, se observó en 2025, un mayor dinamismo del tráfico de carga en el primer semestre del año.

Gráfico 8: Evolución del tráfico de carga a nivel mensual, periodo 2024-2025
(En toneladas)



Fuente: Corpac.

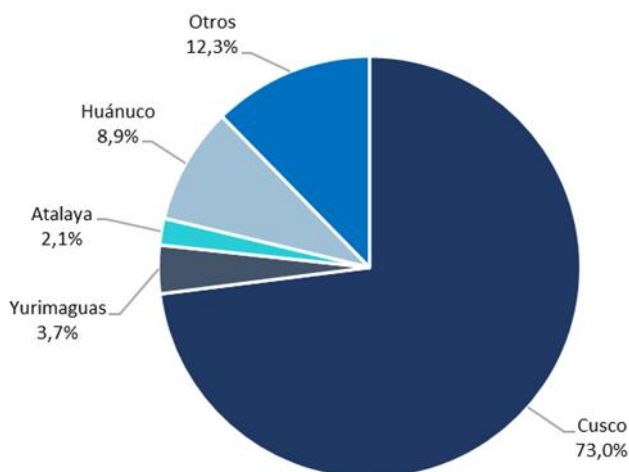
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Al igual que en el caso del tráfico de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el año 2025, el aeropuerto de Cusco fue el más importante de los aeropuertos



administrados por Corpac en cuanto al movimiento de carga, habiendo tenido una participación de 73,0 % en el volumen total de carga movilizada. En segundo lugar, se ubica el aeropuerto de Huánuco con una participación del 8,9 %; seguido de los aeropuertos de Yurimaguas y Atalaya, a través de los cuales se movilizaron el 3,7 % y 2,1 % del total de la carga, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por Corpac registraron, en conjunto, el 12,3 % del volumen total de carga movilizada.

**Gráfico 9: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2025
(En porcentajes)**



Fuente: Corpac

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Al analizar la variación anual del tráfico de carga por aeropuerto, se observa que al cierre del 2025 los principales aeropuertos que registraron un tráfico de carga superior al año previo son los aeropuertos de Huánuco y Andahuaylas, con tasas de crecimiento de 28,1 % (52,1 toneladas adicionales) y 1144,0 % (28,4 toneladas adicionales), respectivamente. Por otra parte, el aeropuerto de Cusco registró una disminución de 2,9 % (58,6 toneladas menos) respecto a 2024.

**Tabla 4: Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2025
(En toneladas)**

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nacional	2 589,1	2 450,3	2 337,4	2 181,2	2 242,9	2 110,5	3 023,1
Cusco	2 352,2	2 219,6	1 974,9	1 723,2	1 868,2	1 730,8	1 736,3
Yurimaguas	77,7	124,3	249,0	271,3	181,1	182,5	152,5
Atalaya	82,8	43,1	58,0	80,5	83,5	57,0	800,2
Huánuco	36,4	50,5	34,3	57,0	67,2	50,8	184,7
Jauja	9,5	1,5	5,2	34,8	38,8	34,5	11,5
Andahuaylas	24,7	9,7	13,5	12,1	3,9	1,4	-
Resto ¹	5,7	1,5	2,4	2,2	0,2	53,6	137,9
Internacional	0,04	0,00	2,63	4,31	2,38	0,00	0,00
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



Aeropuertos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var% 2024-2025
Nacional	982,0	1 841,5	2 232,7	2 272,0	2 488,0	2 656,3	6,8%
Cusco	739,0	1 307,6	1 599,7	1 795,7	1 997,7	1 939,1	-2,9%
Yurimaguas	98,1	107,7	100,3	91,6	105,0	98,3	-6,3%
Atalaya	30,9	83,5	89,8	48,4	46,8	54,5	16,4%
Huánuco	52,8	186,1	200,3	214,9	185,4	237,5	28,1%
Jauja	19,4	9,5	1,0	1,5	0,0	0,0	-
Andahuaylas	-	-	0,3	-	2,5	30,8	1144,0%
Resto ¹	41,7	147,1	241,5	119,9	150,7	296,2	96,5%
Internacional	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Cusco	-	-	-	-	-	-	-
Total	982,0	1 841,5	2 232,7	2 272,0	2 488,0	2 656,3	6,8%

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios de aeronavegación

34. 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 (FIR¹³ Lima). Al respecto, Corpac es la entidad prestadora encargada de prestar exclusivamente los servicios de aeronavegación dentro de la FIR Lima, tales como el SNAR, el servicio de aproximación y el servicio de sobrevuelo.
35. 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.
36. Durante el año 2025, Corpac brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 85,1 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 78,8 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó una disminución de 0,9 % y un incremento de 9,2 %, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2024.
37. Al analizar la evolución de 2025 respecto al 2019 (año previo a la pandemia) en kilómetros asistidos a través del servicios de SNAR nacional, se observa que aún se encuentra 2,9 % por debajo; mientras que, en el caso del SNAR internacional, la brecha fue de 3,1 %.
38. 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. No obstante, para ambos casos, la mayor cantidad de kilómetros facturados se concentra en torno a las aeronaves de entre 70 y 105 toneladas de Peso Máximo de Despegue (PMD), con una participación del 60,4 % y 66,2 % del total de kilómetros en el 2025, respectivamente.

¹³ Siglas de Flight Information Region.



Tabla 5: Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2025

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Snar Nacional (miles de km recorridos)	64 766	72 783	75 797	77 211	81 462	87 666	33 852
Hasta 5,7 TM*	4 547	7 081	6 981	7 380	7 481	9 230	3 977
Más de 5,7 hasta 10 TM	1 028	1 043	1 155	1 268	1 886	2 072	2 012
Más de 10 TM hasta 35 TM	5 131	4 804	3 667	3 845	3 460	2 209	990
Más de 35 TM hasta 70 TM	36 160	37 548	33 876	27 050	26 120	22 573	5 609
Más de 70 TM hasta 105 TM	17 897	22 306	30 115	37 667	42 513	51 577	21 261
Más de 105 TM	4	1	4	1	1	4	2
Snar Internacional (miles de km recorridos)	61 102	66 097	71 452	77 441	81 222	81 325	25 291
Hasta 5,7 TM*	248	637	473	475	478	479	347
Más de 5,7 hasta 10 TM	927	663	950	637	636	738	351
Más de 10 TM hasta 35 TM	1 211	1 614	1 309	1 125	1 172	1 235	377
Más de 35 TM hasta 70 TM	8 348	8 364	9 057	9 212	6 096	6 228	1 915
Más de 70 TM hasta 105 TM	29 465	32 535	36 234	43 177	50 361	50 318	12 461
Más de 105 TM	20 902	22 285	23 431	22 815	22 479	22 328	9 839
Aproximación (miles Toneladas métricas - PMD)	3 030	3 336	3 532	3 652	3 966	4 224	1 538
Hasta 10 TM	49	57	64	71	72	72	54
Más de 10 TM hasta 35 TM	114	116	93	82	74	53	14
Más de 35 TM hasta 70 TM	1 897	1 954	1 712	1 394	1 396	1 227	334
Más de 70 TM hasta 105 TM	969	1 208	1 661	2 104	2 421	2 871	1 136
Más de 105 TM	1	0	2	1	3	1	0
Sobrevuelo (miles km recorridos)	37 505	38 787	41 754	44 104	45 841	45 320	23 259
Hasta 55 TM	1 339	1 372	1 548	1 760	1 911	1 738	1 199
Más de 55 t hasta 115 TM	13 967	13 710	14 581	15 800	16 907	15 751	5 252
Más de 115 TM hasta 200 TM	13 247	10 507	6 718	3 932	4 527	4 227	2 401
Más de 200 TM	8 952	13 197	18 908	22 611	22 495	23 603	14 407
Año	2021	2022	2023	2024	2025	Var% Prom. anual	
						2019-2025	2024-2025
Snar Nacional (miles de km recorridos)	54 336	72 489	77 547	85 893	85 085	-2,9%	-0,9%
Hasta 5,7 TM*	5 808	6 845	6 359	7 503	6 847	-25,8%	-8,7%
Más de 5,7 hasta 10 TM	2 380	1 888	2 194	2 700	2 198	6,1%	-18,6%
Más de 10 TM hasta 35 TM	2 410	2 772	2 632	2 648	2 516	13,9%	-5,0%
Más de 35 TM hasta 70 TM	7 651	9 314	14 619	18 683	22 113	-2,0%	18,4%
Más de 70 TM hasta 105 TM	36 084	51 666	51 738	54 351	51 407	-0,3%	-5,4%
Más de 105 TM	3	4	5	8	2	-46,3%	-71,8%
Snar Internacional (miles de km recorridos)	30 018	52 620	62 426	72 159	78 824	-3,1%	9,2%
Hasta 5,7 TM*	434	448	215	348	449	-6,3%	29,2%
Más de 5,7 hasta 10 TM	712	562	521	554	500	-32,3%	-9,8%
Más de 10 TM hasta 35 TM	540	764	719	705	970	-21,4%	37,6%
Más de 35 TM hasta 70 TM	2 948	2 762	4 809	7 647	8 740	40,3%	14,3%
Más de 70 TM hasta 105 TM	13 872	35 223	41 408	47 752	52 194	3,7%	9,3%
Más de 105 TM	11 511	12 860	14 754	15 153	15 971	-28,5%	5,4%
Aproximación (miles Toneladas métricas - PMD)	2 581	3 527	3 825	4 287	4 519	7,0%	5,4%
Hasta 10 TM	83	76	68	78	79	10,1%	0,8%
Más de 10 TM hasta 35 TM	46	61	55	50	44	-17,0%	-12,9%
Más de 35 TM hasta 70 TM	456	563	836	1 037	1 227	0,0%	18,3%
Más de 70 TM hasta 105 TM	1 995	2 826	2 860	3 119	3 168	10,4%	1,6%
Más de 105 TM	1	1	7	3	1	-11,5%	-62,2%
Sobrevuelo (miles km recorridos)	30 938	45 949	48 083	52 870	53 948	19,0%	2,0%
Hasta 55 TM	1 983	2 042	2 017	1 921	2 005	15,4%	4,4%
Más de 55 t hasta 115 TM	7 661	19 029	19 894	23 358	23 362	48,3%	0,0%
Más de 115 TM hasta 200 TM	3 516	4 464	4 204	4 479	4 712	11,5%	5,2%
Más de 200 TM	17 777	20 414	21 967	23 112	23 869	1,1%	3,3%

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

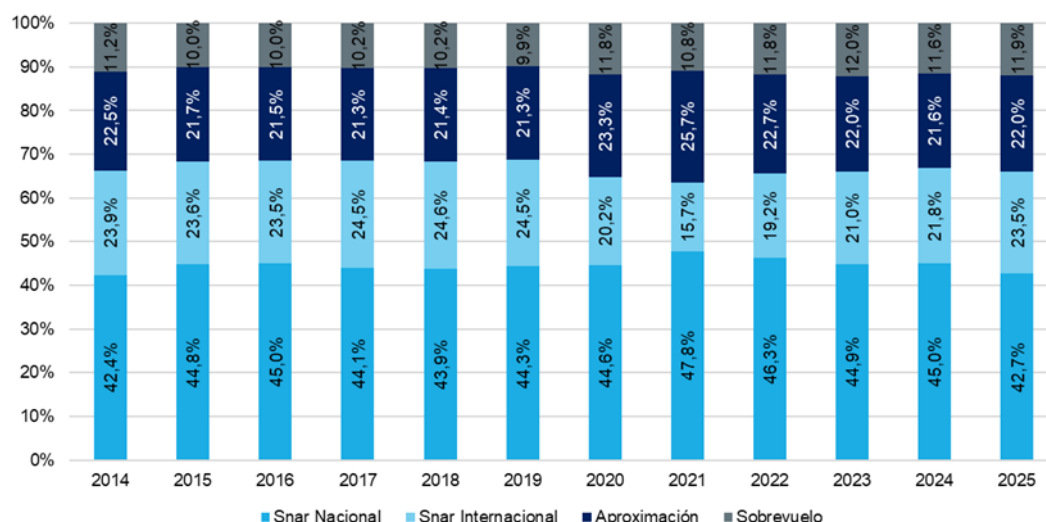
39. En lo que respecta al acompañamiento a las aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima, durante el año 2025, Corpac atendió 53,9 millones de kilómetros, lo cual significó un aumento de 2,0 % respecto de lo reportado en el año 2024. Es importante precisar que, al cierre del 2025 la demanda de este servicio se recuperó totalmente de los efectos de la pandemia, con un crecimiento de 19,0 % con relación a lo registrado en el año 2019.
40. 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 (t). Así, durante el año 2025, Corpac facturó alrededor de 4,5 millones de toneladas métricas, volumen superior en 5,4 % a lo observado en el año 2024. Destacan la participación de



las aeronaves de entre 70 y 105 t, las cuales concentraron el 70,1 % del total de toneladas facturadas durante el año 2025.

41. Por otra parte, el número de operaciones facturadas de los servicios de aeronavegación fue de 359 180 en el 2025, cifra 2,0 % superior a lo registrado en el 2024. De este total, el 42,7 % correspondió a operaciones de SNAR Nacional, seguido de las operaciones de SNAR Internacional (23,5 %), operaciones de aproximación (22,0 %) y sobrevuelo (11,9 %), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 10: Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2025 (En porcentajes)



Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. 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 2025, la participación de dicho servicio fue, en promedio, del 10,9 % del total de operaciones, encontrándose durante el año 2025 en 42 767 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 diferentes ciudades 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

43. En el año 2004 Ositrán realizó la revisión integral del sistema tarifario de Corpac (aprobada mediante la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN), la cual 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.
44. 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 Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo
- Grupo IV: Aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara
- Grupo V: 36 aeródromos restantes administrados por Corpac.

45. 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

46. 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 del SNAR y servicio de Aproximación, así como la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo, el cual se encontraba desregulado desde 2004¹⁴. Así, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de octubre de 2014, Ositrán determinó las tarifas máximas de los siguientes servicios: (i) SNAR, (ii) Aproximación; y (iii) Sobrevuelo¹⁵, las cuales tenían una vigencia de 3 años
47. En el año 2017, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas del SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, estableciendo una vigencia de cuatro (04) años.
48. En el año 2022, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00036-2022-CD-OSITRAN, de fecha 8 de julio de 2022, se establecieron los nuevos niveles de tarifas que debe aplicar Corpac por los Servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
49. El 24 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 00028-2024-PD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas del SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.
50. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de diciembre de 2024, se establecieron tarifas provisionales del SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, las cuales entraron en vigencia el 1 de enero de 2025 y se encontrarían vigentes hasta la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas que serán establecidas en la resolución que apruebe el informe tarifario final, en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas que se encontraba en proceso.

¹⁴ El 2 de agosto de 2013, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional- AETAI solicitó a Ositrán se inicie de oficio la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo. El 2 de enero de 2014, CORPAC solicitó la revisión tarifaria del SNAR y el servicio de Aproximación.

En atención a dichas solicitudes, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2014-CD-OSITRAN del 20 de febrero de 2004, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria para el SNAR y el servicio de Aproximación. Posteriormente, mediante la Resolución N° 013-2014-CD-OSITRAN del 1 de abril de 2014, Ositrán dispuso, de oficio, el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo. Mediante Resolución N° 021-2014-CD-OSITRAN del 4 de junio de 2014, se aprobó a acumulación de ambos procedimientos.

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



51. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00012-2025-CD-OSITRAN¹⁶ de fecha 6 de noviembre de 2025, rectificadora con efectos retroactivos por la Resolución de Consejo Directivo N° 00014-2025-CD-OSITRAN¹⁷ de fecha 19 de noviembre de 2025, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar Corpac por los servicios de aeronavegación, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2029¹⁸. Asimismo, se dispuso que dichas tarifas se reajustarán anualmente por la inflación, considerando la variación del índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).
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 (SNAR, aproximación y sobrevuelo) y garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, los nuevos niveles tarifarios fueron calculados mediante la metodología de costo de servicio prevista en el RETA. De acuerdo con esta metodología, 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.
53. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las tarifas máximas para el SNAR, Aproximación y Sobrevuelo que estuvieron vigentes en el periodo 2014-2025. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por Corpac en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados, con excepción del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez).

¹⁶ Para más información consultar: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/11/resolucion-012-2025-cd-ositran.pdf>

¹⁷ Para más información consultar: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/11/resolucion-014-2025-cd-ositran.pdf>

¹⁸ Cabe precisar que, el 27 de noviembre de 2025, mediante el Oficio GAJ.002.2025.O, CORPAC interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0012-2025-CD-OSITRAN, rectificadora por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0014-2025-CD-OSITRAN, solicitando, entre otros extremos, la modificación de determinados supuestos considerados en la determinación de las tarifas, así como la suspensión de los efectos del acto administrativo impugnado. Dicho recurso de reconsideración se encontraba en evaluación al cierre del año 2025.



**Tabla 6: Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2025
(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	Set-22	Set-23	Set-24	Ene-25	Nov-25
SNAR Vuelos nacionales (en soles)														
Hasta 5,7 t	Por kilómetro recorrido	0,30	0,31	0,32	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,13	0,14	0,14	0,14	0,11
Más de 5,7 t hasta 10 t	Por kilómetro recorrido	0,30	0,31	0,32	0,29	0,29	0,30	0,31	0,33	0,25	0,26	0,27	0,27	0,21
Más de 10 t hasta 35 t	Por kilómetro recorrido	0,33	0,34	0,35	0,32	0,32	0,33	0,34	0,36	0,28	0,30	0,31	0,31	0,24
Más de 35 t hasta 70 t	Por kilómetro recorrido	0,45	0,47	0,48	0,43	0,44	0,45	0,46	0,48	0,37	0,39	0,40	0,40	0,31
Más de 70 t hasta 105 t	Por kilómetro recorrido	0,69	0,72	0,74	0,66	0,67	0,68	0,69	0,73	0,56	0,59	0,60	0,60	0,46
Más de 105 t	Por kilómetro recorrido	0,89	0,92	0,95	0,86	0,87	0,89	0,91	0,96	0,73	0,77	0,79	0,79	0,60
Cobro máximo por cargo mínimo	Por operación	14,90	15,48	15,96	14,45	14,64	14,91	15,18	15,97	12,20	12,88	13,14	13,14	10,06
SNAR Vuelos internacionales (en USD)														
Hasta 5,7 t	Por kilómetro recorrido	0,15	0,15	0,15	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04
Más de 5,7 t hasta 10 t	Por kilómetro recorrido	0,15	0,15	0,15	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,11	0,11	0,11	0,11	0,08
Más de 10 t hasta 35 t	Por kilómetro recorrido	0,17	0,17	0,17	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	0,12	0,12	0,12	0,12	0,09
Más de 35 t hasta 70 t	Por kilómetro recorrido	0,23	0,23	0,23	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20	0,16	0,17	0,17	0,17	0,13
Más de 70 t hasta 105 t	Por kilómetro recorrido	0,34	0,34	0,34	0,28	0,29	0,29	0,29	0,31	0,24	0,25	0,26	0,26	0,20
Más de 105 t	Por kilómetro recorrido	0,45	0,45	0,46	0,38	0,39	0,40	0,41	0,43	0,34	0,35	0,36	0,36	0,27
Cobro máximo por cargo mínimo	Por operación	7,96	7,96	8,08	6,68	6,83	6,95	7,05	7,43	5,83	6,04	6,19	6,19	4,69
Servicio de aproximación (en soles)														
Hasta 10 t	Por tonelada	2,89	3,00	3,10	3,04	3,08	3,14	3,20	3,37	4,19	4,42	4,51	4,51	5,33
Más de 10 t hasta 35 t	Por tonelada	3,25	3,38	3,48	3,41	3,45	3,51	3,57	3,76	4,68	4,94	5,04	5,04	5,96
Más de 35 t hasta 70 t	Por tonelada	3,61	3,75	3,87	3,79	3,84	3,91	3,98	4,19	5,21	5,50	5,61	5,61	6,63
Más de 70 t hasta 105 t	Por tonelada	3,97	4,13	4,25	4,17	4,22	4,30	4,38	4,61	5,73	6,05	6,17	6,17	7,29
Más de 105 t	Por tonelada	4,34	4,51	4,65	4,56	4,62	4,71	4,80	5,05	6,28	6,63	6,76	6,76	7,99
Cobro máximo por cargo mínimo	Por operación	7,23	7,51	7,75	7,60	7,70	7,84	7,98	8,40	10,45	11,03	11,25	11,25	13,30
Servicio de sobrevuelo (en USD)														
Hasta 55 t	Por kilómetro recorrido	0,22	0,22	0,22	0,18	0,18	0,18	0,18	0,19	0,15	0,16	0,16	0,16	0,12
Más de 55 t hasta 115 t	Por kilómetro recorrido	0,33	0,33	0,33	0,27	0,28	0,28	0,28	0,30	0,24	0,25	0,26	0,26	0,20
Más de 115 t hasta 200 t	Por kilómetro recorrido	0,65	0,65	0,66	0,54	0,55	0,56	0,57	0,60	0,47	0,49	0,50	0,50	0,38
Más de 200 t	Por kilómetro recorrido	0,96	0,96	0,97	0,80	0,82	0,83	0,84	0,89	0,70	0,73	0,75	0,75	0,57

Nota: Durante el año 2025 hubo dos tarifarios vigentes: i) Desde el 01/01/2025 y ii) Desde el 19/11/2025.

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Tarifas de los servicios aeroportuarios

54. Las tarifas para los servicios de aeroportuarios establecidas en 2004 estuvieron vigentes hasta el 2022, año en el cual se llevó a cabo el proceso de revisión tarifaria. Así, mediante la Resolución N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución N° 015-2022-CD-OSITRAN se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
55. El 24 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios que presta Corpac en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V.
56. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0084-2024-PD-OSITRAN¹⁹, de fecha 18 de diciembre de 2024, se establecieron tarifas provisionales que debe aplicar Corpac por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, las cuales entraron en vigencia el 1 de enero de 2025 y se encontrarían vigentes hasta la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas que serán establecidas en la resolución que apruebe el informe tarifario final, en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas que se encontraba en proceso.
57. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00013-2025-CD-OSITRAN²⁰ de fecha 7 de noviembre de 2025, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar Corpac por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, las cuales se mantendrán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2027. Asimismo, se dispuso que las Tarifas Máximas establecidas se reajustarán anualmente por la inflación, considerando para ello la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en

¹⁹ Para más información consultar: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2355954-1>

²⁰ Para más información consultar: <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/11/resolucion-13-2025-cd-ositrán.pdf>



inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.²¹ La siguiente tabla muestra las tarifas máximas para los servicios provistos por Corpac:

Tabla 7: Tarifas máximas provisionales de los servicios aeroportuarios regulados (en USD, no incluye IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Ene-25			Nov-25		
		Cusco	Nazca	Grupo V	Cusco	Nazca	Grupo V
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)							
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	5,17	n.a.	4,19	4,60	n.a.	4,19
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	14,37	n.a.	n.a.	12,79	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional (incluye 90 minutos de estacionamiento)							
Hasta 10 t	Por operación	11,51	5,74	2,88	10,24	5,11	2,56
Más de 10 t hasta 35 t	Por tonelada	2,48	1,24	0,96	2,21	1,10	0,85
Más de 35 t hasta 70 t	Por tonelada	3,10	1,29	1,01	2,76	1,15	0,90
Más de 70 t hasta 105 t	Por tonelada	3,24	1,35	1,06	2,88	1,20	0,94
Más de 105 t	Por tonelada	3,32	1,38	1,08	2,95	1,23	0,96
Aterrizaje y despegue internacional (incluye 90 minutos de estacionamiento)							
Hasta 10 t	Por operación	23,00	n.a.	n.a.	20,46	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	Por tonelada	4,27	n.a.	n.a.	3,80	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	Por tonelada	5,17	n.a.	n.a.	4,60	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	Por tonelada	5,45	n.a.	n.a.	4,85	n.a.	n.a.
Más de 105 t	Por tonelada	5,58	n.a.	n.a.	4,96	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional (posterior a los 90 minutos de estacionamientoincluido en A/D)							
Hasta 10 t	Por hora o fracción	0,28	0,14	0,07	0,25	0,12	0,06
Más de 10 t hasta 35 t	Por hora o fracción	0,06	0,03	0,02	0,05	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	Por hora o fracción	0,07	0,03	0,02	0,06	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	Por hora o fracción	0,07	0,03	0,02	0,06	0,03	0,02
Más de 105 t	Por hora o fracción	0,08	0,03	0,02	0,07	0,03	0,02
Estacionamiento internacional (posterior a los 90 minutos de estacionamientoincluido en A/D)							
Hasta 10 t	Por hora o fracción	0,58	n.a.	n.a.	0,52	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	Por hora o fracción	0,10	n.a.	n.a.	0,09	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	Por hora o fracción	0,13	n.a.	n.a.	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	Por hora o fracción	0,14	n.a.	n.a.	0,12	n.a.	n.a.
Más de 105 t	Por hora o fracción	0,14	n.a.	n.a.	0,12	n.a.	n.a.
Otros servicios							
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	43,13	n.a.	n.a.	38,37	n.a.	n.a.

Nota (1): n.a.: "No aplica".

Nota (2): Durante el año 2025 hubo dos tarifarios vigentes: i) Desde el 01/01/2025 y ii) Desde el 07/11/2025.

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 Esencial*²². Al respecto, mediante Resolución N° 035-2006-CD/OSITRAN²³, 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);

²¹ Cabe precisar que, el 27 de noviembre de 2025, mediante el Oficio GAJ.003.2025.O, CORPAC interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0013-2025-CD-OSITRAN. CORPAC alegó que se vulneraron principios que rigen el procedimiento administrativo, lo que implicaría la nulidad de la resolución indicada. Asimismo, solicitó la suspensión de los efectos de la resolución impugnada hasta que se emita una nueva resolución tarifaria. Dicho recurso de reconsideración se encontraba en evaluación al cierre del año 2025.

²² 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."

²³ 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.



- 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 acceso por áreas comunes²⁴ y (ii) por el área requerida para el estacionamiento de los equipos utilizados para brindar el servicio esencial.

**Tabla 8: Cargos de acceso, vigentes desde el 08 de setiembre de 2025
(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 m ² y/o fracción	19,90	5,15	5,70	5,90	6,79	5,98	5,82	6,00	4,10	4,10
Counter	Mensual por unidad*	2,54	137,10	78,42	156,88	168,60	159,50	164,92	150,00	3,70	125,00
2. Uso de estaciones de líneas y espacio para estacionamiento de equipo de rampa											
Estación de línea	Mensual por m ² y/o fracción	9,04	2,47	2,57	3,03	2,54	2,54	2,57	6,50	1,80	1,80
Espacio para equipos de rampa	Mensual por m ² y/o fracción	4,86	2,00	2,41	1,18	2,39	2,46	2,19	6,50	1,05	0,50
3. Uso de infraestructura considerada facilidad esencial para la prestación del servicio esencial de rampa											
Hasta 10 t	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 t	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 t	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 t	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 t	Por atención	56,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00
4. Otros											
Almacenamiento y despacho de combustible	Por galón	0,063	-	-	-	-	-	-	0,010	-	-
Depósito equipaje rezagado	Unidad	16,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* El cargo de acceso por el uso 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.

62. Cabe precisar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0020-2025-CD-OSITRAN²⁵, de fecha 4 de diciembre de 2025, se dictó el Mandato de Acceso a Jetsmart Airlines Perú S.A.C., Sky Airline Perú S.A.C. y Latam Airlines Perú S.A., para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega) en el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete – AIVA de la ciudad de Cusco. Entre otros aspectos, el mandato establece que Corpac cobrará por el arrendamiento de áreas exclusivamente para realizar el servicio de inspección de equipajes por máquina de Rayos X el valor de USD 12,45 por metro cuadrado al mes.

²⁴ Son consideradas como áreas comunes: rampa, área de parqueo de equipos y áreas y vías de tránsito interno.

²⁵ Disponible en: <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/12/resolucion-020-2025-cd-ositrán.pdf>

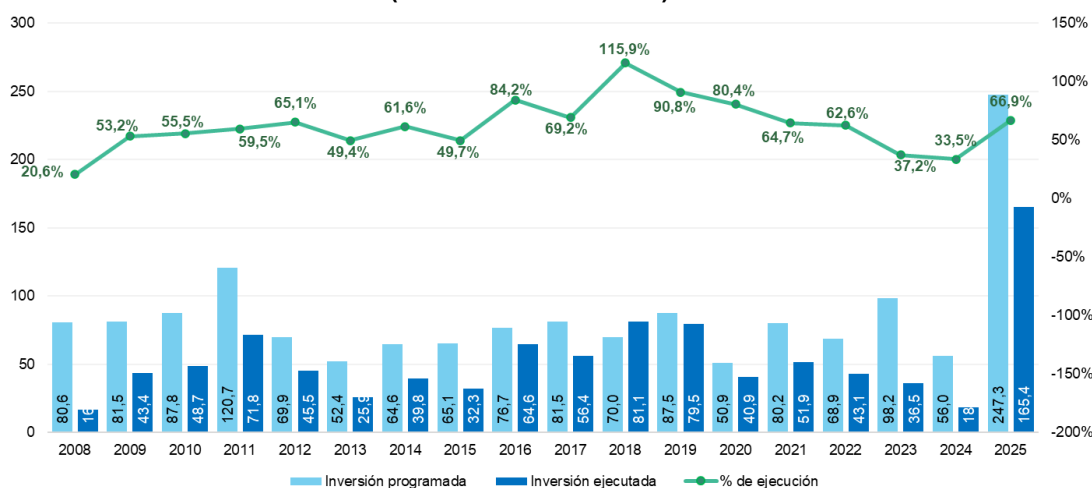


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

63. Durante el año 2025, la inversión ejecutada de Corpac ascendió a S/ 165,4 millones, lo cual representó un incremento de 783,1 % con respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 18,7 millones). Las inversiones ejecutadas en 2025 representaron el 66,9 % del presupuesto total proyectado, lo que representa un aumento de 33,4 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (33,5 %)²⁶.
64. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por Corpac entre 2004 y 2025. 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.
65. Cabe destacar que, el 96,6 % de las inversiones ejecutadas por Corpac durante 2025 se concentraron en gastos de capital no ligados a proyectos; mientras que el 3,4 % restante corresponde a proyectos de inversión.
66. Así, en términos acumulados, entre los años 2008 y 2025, la inversión programada ascendió a S/ 1539,7 millones, de los cuales Corpac ejecutó solo el 62,5 % (S/ 962,1 millones). Cabe precisar que la ejecución de inversiones de Corpac no se encuentra dentro del ámbito de las funciones de supervisión y fiscalización del Ositrán debido a que se trata de una entidad administrada por el Estado, sin obligaciones de índole contractual con respecto a las inversiones que ejecuta la empresa. Sin perjuicio de ello, el Ositrán efectúa un monitoreo de los montos de inversión ejecutados para efectos del ejercicio de la función reguladora.

Gráfico 11: Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2008 – 2025
(En millones de soles)



Fuente: Corpac: Plan de Negocio 2025 y Evaluación Presupuestal y Financiera de Corpac.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

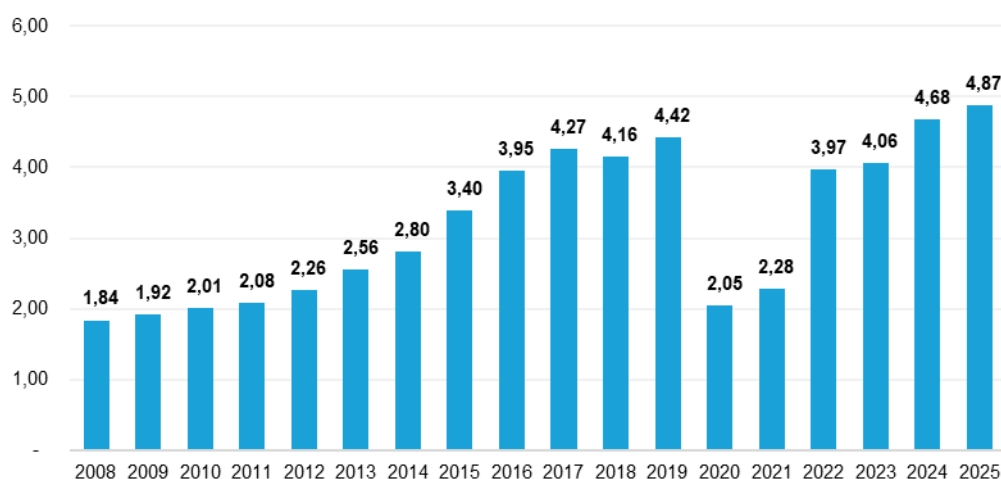
²⁶ Dicha información fue tomada de la Evaluación Presupuestal de CORPAC del ejercicio 2025, disponible en: chrome-extension: <https://portalapp.corpac.gob.pe/VF/Modules/modDocs/download.php?a=0&i=161009>.



V.2. Aporte por regulación

67. 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.
68. Durante el año 2025, el pago que correspondió transferir a favor del Ositrán por concepto de aporte por regulación, ascendió a S/ 4,87 millones, cifra 4,1 % superior al aporte efectuado el año anterior (S/ 4,68 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 2024.
69. 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 2025. Como puede apreciarse, hasta el 2019, los montos transferidos presentan una tendencia creciente, con una tasa de crecimiento promedio anual de alrededor del 8,5 %, seguido de una fuerte reducción en el año 2020. Posteriormente, desde el 2021 en adelante, se observa nuevamente una tendencia creciente, registrando un crecimiento promedio anual de alrededor del 21,4 %.

Gráfico 12: Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2025
(En millones de soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. SITUACIÓN FINANCIERA

VI.1. Estado de Resultados Integrales

70. Durante 2025, Corpac registró ingresos por un total de S/ 465,5 millones, lo que significó un incremento de S/ 2,5 millones (0,5 %) con relación a los ingresos del año anterior (S/ 463,0 millones). Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación ascendieron a S/ 232,6 millones, representando el 50,0 % de los ingresos totales de Corpac, siendo el SNAR el más relevante al explicar el 88,0 % del total de ingresos por servicios de aeronavegación. Por su parte, los pagos efectuados por LAP (50 % de los ingresos por el servicio de aterrizaje y despegue y 20 % de los ingresos por TUUA Internacional) representaron el 32,3 % de los ingresos totales; mientras que, los servicios aeroportuarios que representaron el 17,7 % de los ingresos totales.



Tabla 9: Ingresos de actividades ordinarias, periodo 2020 - 2025
(En miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SNAR	97 694	138 621	191 310	180 842	206 534	204 687
Aproximación provincias	6291	10 500	17 261	21 383	24 787	26 993
Otros ingresos aeronáuticos	282	282	417	553	765	957
Servicios de aeronavegación	104 267	149 403	208 988	202 779	232 086	232 637
Aterrizaje y despegue	2739	4637	9559	10 003	14 426	15 220
TUUA	8164	14 006	29 889	32 558	46 387	48 426
Estacionamiento	55	36	36	28	35	33
Servicio de rampa	261	540	1458	1593	2044	2077
Cargo de acceso infraestructura	1075	1168	2200	2054	2555	2572
Otros ingresos aeroportuarios	1218	4505	10 618	11 630	12 697	14 208
Servicios aeroportuarios	13 513	24 892	53 760	57 866	78 145	82 536
Retribución 50% A/D Concesión LAP	26 841	37 320	55 110	63 028	69 172	66 606
Retribución 20% TUUA Internacional LAP	16 884	29 923	63 835	74 093	83 564	83 705
Comisiones y corretajes	43 725	67 243	118 945	137 121	152 736	150 311
Total ingresos de operación	161 504	241 538	381 693	397 766	462 967	465 485

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. Cabe mencionar que, el aumento de los ingresos operacionales de Corpac en 2025, se explica principalmente por el incremento de los ingresos de los servicios aeroportuarios, los cuales pasaron de S/ 78,1 millones en 2024 a S/ 82,5 millones en 2025, lo que representó un aumento de S/ 4,4 millones (5,6 %), impulsado principalmente por el incremento de los ingresos por TUUA en S/ 2,0 millones (4,4 %). Asimismo, los ingresos por servicios de aeronavegación crecieron en S/ 551 322 (0,2 %) con relación al año 2024. Estos servicios, que comprenden principalmente por el SNAR y Aproximación, registraron una reducción de S/ 1,8 millones (-0,9 %) y un incremento de S/ 2,2 millones (8,9 %), respectivamente.
72. Por su parte, las transferencias de los ingresos de la TUUA Internacional y Aterrizaje/despegue de LAP representaron el 18,0 % y 14,3 % del total de ingresos, respectivamente. Asimismo, se observa que las transferencias totales recibidas en el año 2025 (S/ 150,3 millones) mostraron una reducción de 1,6 % con relación al año previo (S/ 152,7 millones en el 2024); lo cual es explicado por la reducción en las transferencias del 50 % de los ingresos de Aterrizaje y Despegue al pasar de S/ 69,2 millones en el 2024 a S/ 66,6 millones en el 2025.
73. Por su parte, el costo de ventas aumentó en S/ 13,6 millones (3,6 %), explicado principalmente por el incremento de servicios por terceros asignadas a los servicios de aeronavegación y aeroportuarios, las cuales se incrementaron en S/ 14,8 millones y S/3,5 millones con relación al año previo, respectivamente. Asimismo, las cargas diversas de gestión²⁷ de los servicios de aeronavegación se incrementaron en S/ 7,5 millones, lo que equivale a un incremento de 31,8 % con relación al año 2024.

²⁷ De acuerdo con los Estados Financieros de CORPAC esta cuenta comprende principalmente los pagos por seguros patrimoniales.



Tabla 10: Costo de ventas, periodo 2020 - 2025
(En miles de soles)

Costos de ventas	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Suministros	9 608	19 044	4 273	4 666	3 341	4 516
Cargas de personal	93 171	100 306	126 329	141 365	147 853	149 572
Servicios prestados por terceros	28 916	36 778	45 489	49 920	54 595	69 405
Tributos	12 513	11 500	9 611	12 267	19 605	3 697
Cargas diversas de gestión	5 122	6 327	8 071	11 145	23 730	31 277
Provisiones del ejercicio	43 218	43 056	35 655	43 431	37 978	28 750
Servicios de aeronavegación	192 548	217 012	229 428	262 794	287 103	287 217
Suministros	1 071	1 054	1 312	808	876	1 007
Cargas de personal	19 282	18 948	24 500	26 519	28 695	29 129
Servicios prestados por terceros	26 369	26 567	27 697	29 994	32 563	36 067
Tributos	1 047	3 066	6 448	9 206	2 132	2 168
Cargas diversas de gestión	615	2 104	3 895	4 180	9 377	10 393
Provisiones del ejercicio	23 835	28 100	25 721	18 643	13 843	22 174
Servicios aeroportuarios	72 218	79 839	89 572	89 349	87 486	100 938
Total	264 766	296 851	319 001	352 143	374 588	388 155

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Como resultado de que los ingresos por prestación de servicios crecieron en una menor proporción que los costos de ventas, la utilidad bruta en 2025 ascendió a S/ 77,3 millones, lo que representa una disminución de S/ 11,0 millones (-12,5 %) respecto al ejercicio 2024, cuando se registraron S/ 88,4 millones. No obstante, la utilidad operativa se ubicó en S/ 59,6 millones, manteniéndose en niveles elevados, aunque inferior en S/ 8,3 millones respecto a la utilidad operativa del año anterior (S/ 67,9 millones), lo que refleja el impacto del incremento de los costos de ventas y de los gastos administrativos durante el ejercicio 2025.

Tabla 11: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 - 2025
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos por prestación de servicios	161 504	241 538	381 693	397 766	462 967	465 485
Costo de ventas	-264 766	-296 851	-319 001	-352 143	-374 588	-388 155
Utilidad Bruta	-103 262	-55 313	62 692	45 623	88 378	77 329
Gastos de administración	-31 988	-34 055	-34 566	-45 944	-38 270	-44 671
Otros ingresos operativos	9278	6988	5976	10 385	17 835	26 939
Utilidad de operación	-125 971	-82 380	34 102	10 064	67 943	59 597
Ingresos financieros	5436	1365	2253	8822	11 151	9 569
Diferencia de cambio - ganancia	7102	9504	4451	4157	6148	13017
Gastos financieros	-257	-102	-275	-461	-510	-457
Diferencia de cambio - pérdida	-3889	-7396	-13 542	-13 463	-17 413	-46 785
Utilidad antes de impuesto a la renta	-117 579	-79 008	26 991	9120	67 320	34 941
Gasto por impuesto a las ganancias	42 732	16 824	-19 158	-5803	-29432	-22953
Utilidad del periodo	-74 847	-62 184	7833	3317	37 888	11 988

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Finalmente, en el ejercicio 2025, Corpac presentó una utilidad neta de S/ 12,0 millones, inferior en S/ 25,9 millones a la utilidad registrada en 2024 (S/ 37,9 millones). Este resultado se explica principalmente por la reducción de la utilidad bruta y operativa, asociada al incremento de los costos de ventas y de los gastos administrativos. Asimismo, incidió negativamente el incremento de la pérdida por diferencia de cambio, que pasó de S/ 17,4 millones en 2024 a S/ 46,8 millones en 2025.



VI.2. Estado de Situación Financiera

76. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la corporación a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos seis años (periodo 2020-2025).

Tabla 12: Estado de situación financiera, periodo 2020 - 2025
(En miles de soles)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes de efectivo	159 694	111 304	239 642	294 118	339 918	180 179
Inversiones financieras	839	819	2924	0	0	0
Cuentas por cobrar comerciales, neto	9818	17 763	20 733	26 143	30 400	26 715
Otras cuentas por cobrar, neto	15 509	21 167	26 443	10 044	12 007	19 174
Cuentas por cobrar a relacionadas, neto	349	203	199	205	60	75
Inventarios, neto	5392	5398	4976	3247	6619	3731
Activos por impuesto a las ganancias	12 308	6611	5849	7463	1 277	0
Gastos pagados por anticipado	1 183	183	405	5762	15 770	5 442
Total Activo Corriente	205 092	163 449	301 172	346 982	406 051	235 317
Otras cuentas por cobrar, neto	11 020	13 819	7069	4769	2781	34469
Propiedades, planta y equipos, neto	706 674	682 225	671 791	642 981	763 907	869 559
Activos intangibles, neto	11 540	11 732	11 601	10 975	10 030	9 290
Activos por impuesto a las ganancias diferido	23 715	46 355	33 012	28 951	9 251	0
Total Activo No Corriente	752 948	754 132	723 473	687 676	785 969	913 319
TOTAL ACTIVO	958 040	917 580	1 024 645	1 034 658	1 192 020	1 148 636
Sobregiros bancarios	4	24	3	4	0	0
Obligaciones financieras	0	10 000	0	0	0	0
Cuentas por pagar comerciales	31 539	34 466	32 869	44 503	47 589	38 379
Otras cuentas por pagar	12 848	20 110	36 273	43 818	54 050	25 547
Cuentas por pagar a partes relacionadas	2511	2806	2225	2377	1117	4037
Pasivos por impuesto a las ganancias diferido		0	5815	1743	0	733
Beneficios a los empleados	18 797	12 311	13 544	13 784	11 112	10 136
Total Pasivo Corriente	65 698	79 719	90 729	106 230	113 868	78 832
Otras cuentas por pagar	0	0	0	0	0	27 109
Cuentas por pagar a partes relacionadas	77 583	65 529	132 411	107 731	101 293	68 811
Provisiones	16 476	18 364	19 911	18 611	18 199	20 437
Beneficios a los empleados	0	19 716	20 175	19 720	21 869	19 615
Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	0	0	0	0	0	3 308
Total Pasivo No Corriente	94 059	103 608	172 497	146 063	141 360	139 281
TOTAL PASIVO	159 757	183 327	263 226	252 292	255 228	218 113
Capital	317 290	317 290	317 290	317 290	317 290	317 290
Capital adicional	284 631	296 685	316 018	340 697	460 219	214 050
Reservas legales	37 022	37 022	37 022	37 805	38 137	41 926
Resultados acumulados	159 340	83 257	91 090	86 573	121 145	357 258
TOTAL PATRIMONIO NETO	798 283	734 254	761 419	782 366	936 791	930 523
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	958 040	917 580	1 024 645	1 034 658	1 192 020	1 148 636

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

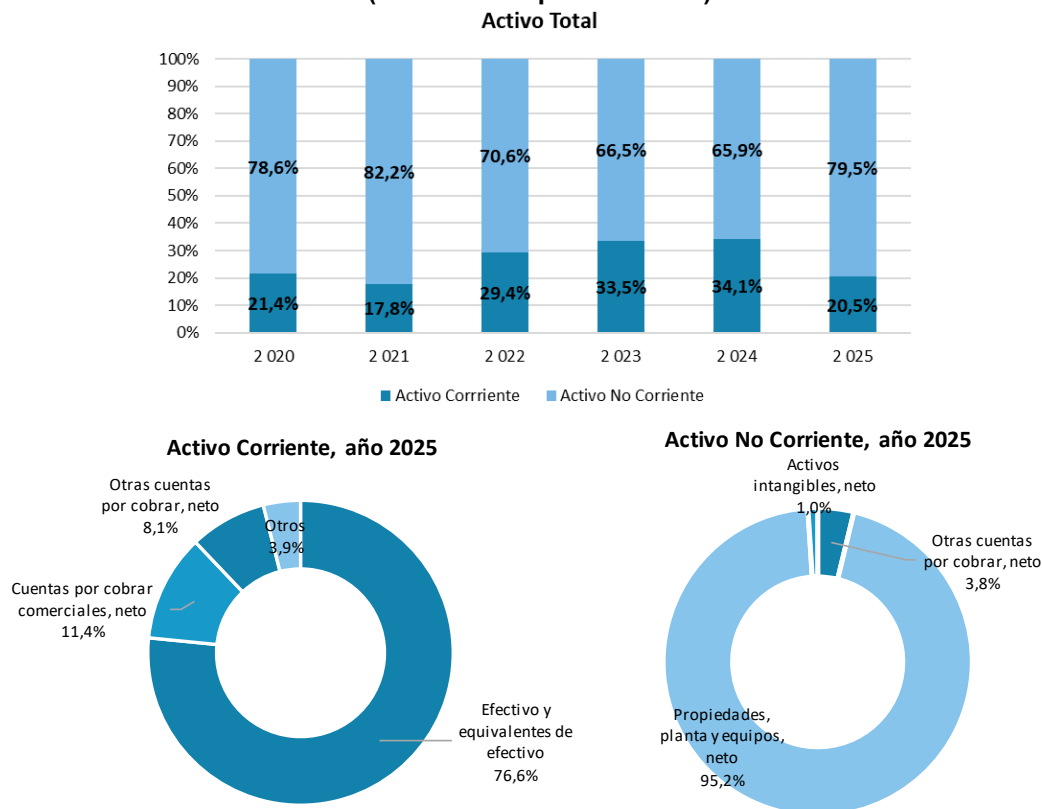
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Al cierre del año 2025, el activo total ascendió a S/ 1 148,6 millones, lo que representa una disminución de S/ 43,4 millones (-3,6 %) respecto al año 2024, cuando se registraron S/ 1 192,0 millones. Esta variación se explica principalmente por la reducción del activo corriente, que disminuyó en S/ 170,7 millones (-42,0 %), pese al incremento del activo no corriente, que creció en S/ 127,4 millones (+16,2 %). En ese sentido, la estructura del activo en 2025 muestra una recomposición hacia activos de largo plazo.
78. Dentro del activo corriente, el rubro Efectivo y equivalentes de efectivo, que representa el componente de mayor participación (76,6 % del total del activo corriente), registró una disminución de S/ 159,7 millones (-47,0 %), al pasar de S/ 339,9 millones en 2024 a S/ 180,2 millones en 2025. En cuanto al activo no corriente, este se incrementó de S/ 786,0 millones en 2024 a S/ 913,3 millones en 2025, explicado principalmente por el aumento en la cuenta Propiedades, planta y equipos, que se incrementó en S/ 105,7 millones (+13,8 %), al pasar de S/ 763,9 millones a S/ 869,6 millones. Esta partida representó el 95,2 % del activo no corriente y el 75,7 % del total del activo al cierre de 2025, consolidándose como el principal componente del balance patrimonial.



79. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2025 estos se componían principalmente de Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 76,6 %, seguido de Cuentas por cobrar comerciales, con una participación de 11,4 %. Por su parte, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron conformados principalmente por Propiedades, planta y equipos, con una participación de 95,2 %, mientras que Otras cuentas por cobrar representaron el 3,8 % del activo no corriente

Gráfico 13: Composición de activos de la empresa, periodo 2020-2025
(En términos porcentuales)



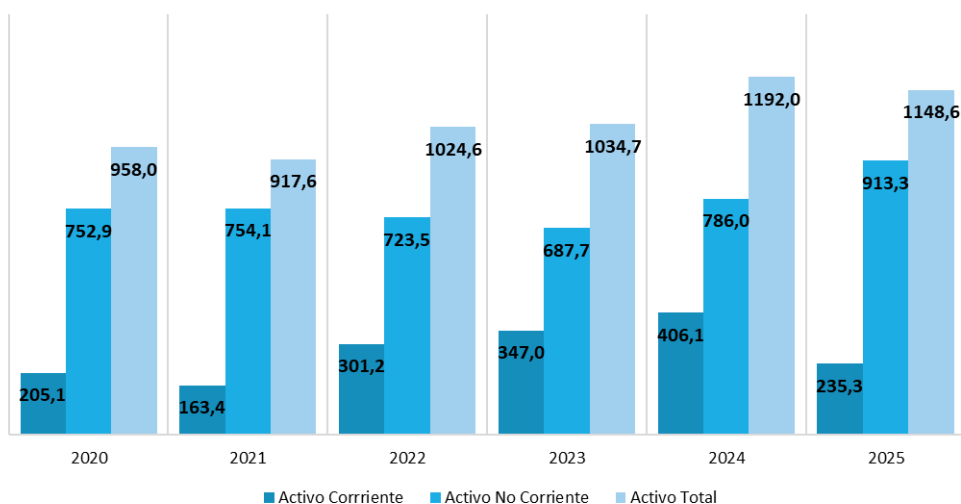
Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. Respecto a la evolución de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2021 se ha observado una tendencia creciente impulsada principalmente por el incremento en los activos corrientes de la empresa y de las inversiones en propiedades, planta y equipos. No obstante, en 2025 se registró una ligera contracción del activo total respecto al año anterior, debido principalmente a la reducción del efectivo y equivalentes de efectivo. A pesar de ello, el activo total se mantuvo en niveles superiores a los observados entre 2020 y 2023, alcanzando S/ 1 148,6 millones en 2025. La evolución reciente refleja una mayor concentración de recursos en activos no corrientes vinculados a infraestructura y equipamiento.



**Gráfico 14: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020-2025
(Expresado en millones de soles)**



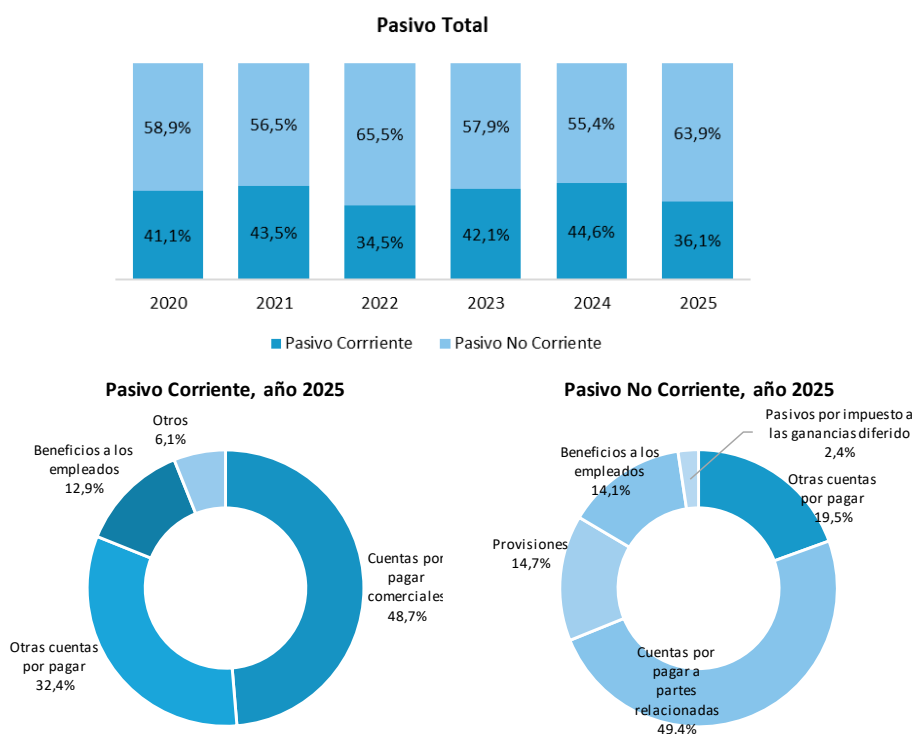
Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. Por otro lado, los pasivos totales ascendieron a S/ 218,1 millones al cierre del año 2025, representando el 19,0 % del Activo Total. Este valor supone una disminución de S/ 37,1 millones (-14,5 %) respecto al año 2024. El total de pasivos se conformó en un 36,1 % por pasivos corrientes (S/ 78,8 millones) y en un 63,9 % por pasivos no corrientes (S/ 139,3 millones). La reducción del pasivo corriente se debió principalmente a la disminución en Otras cuentas por pagar, que pasaron de S/ 54,1 millones a S/ 25,5 millones, lo que equivale a una reducción de S/ 28,5 millones (-52,7 %). Asimismo, el pasivo no corriente disminuyó ligeramente en S/ 2,1 millones (-1,5 %), explicado principalmente por la reducción en Cuentas por pagar a partes relacionadas, que descendieron de S/ 101,3 millones a S/ 68,8 millones.
82. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, al cierre del 2025, los pasivos corrientes se conformaron principalmente por Cuentas por pagar comerciales, con una participación de 48,7 %, seguida de Otras cuentas por pagar, con 32,4 %, y Beneficios a los empleados, con 12,9 %. En el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron compuestos principalmente por Cuentas por pagar a partes relacionadas, con una participación de 49,4 %, seguidas por Otras cuentas por pagar (19,5 %), por Provisiones (14,7 %) y Beneficios a los empleados (14,1 %).



**Gráfico 15: Composición de pasivos de la empresa, periodo 2020-2025
(En términos porcentuales)**

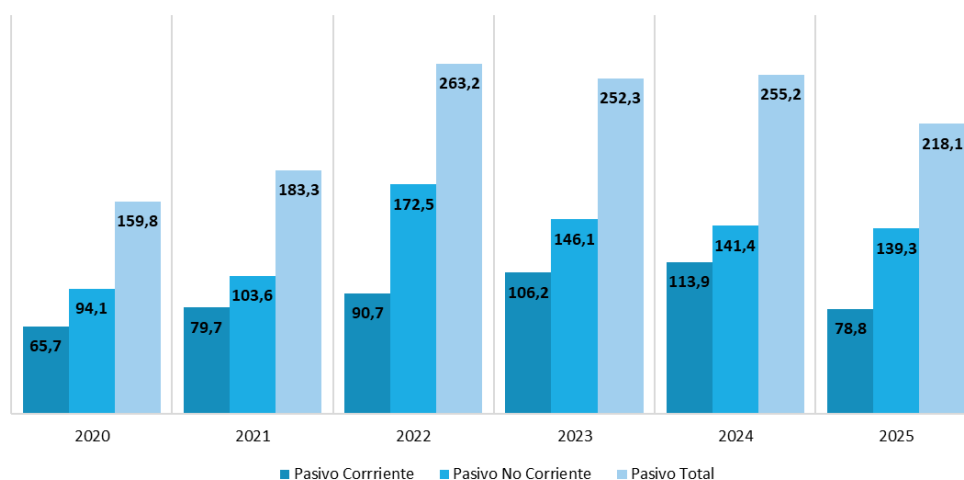


Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Respecto a la evolución de los pasivos totales, se observa que, luego de la tendencia creciente registrada entre 2020 y 2024, en 2025 se produjo una reducción del nivel de endeudamiento de la empresa. En efecto, los pasivos totales disminuyeron de S/ 255,2 millones en 2024 a S/ 218,1 millones en 2025, principalmente por la reducción de los pasivos corrientes asociada a la disminución de otras cuentas por pagar. A pesar de esta reducción, la estructura de pasivos mantiene una mayor participación de obligaciones de largo plazo. En términos acumulados, los pasivos totales en 2025 se mantienen por encima de los niveles registrados entre 2020 y 2021.

**Gráfico 16: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2025
(Expresado en millones de soles)**



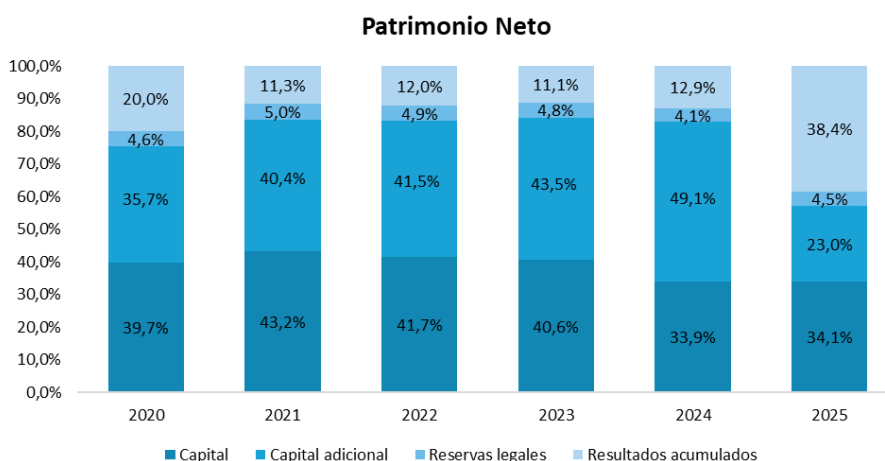
Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



84. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2025, ascendió a S/ 930,5 millones y representó el 81,0 % del Activo Total, lo que supone una ligera disminución de S/ 6,3 millones (-0,7 %) respecto al ejercicio 2024. Esta variación se explica principalmente por la reducción del capital adicional, que pasó de S/ 460,2 millones en 2024 a S/ 214,1 millones en 2025. No obstante, dicha disminución fue parcialmente compensada por el incremento de los resultados acumulados, que ascendieron de S/ 121,1 millones a S/ 357,3 millones, reflejando una acumulación de resultados positivos en la empresa. Asimismo, las reservas legales aumentaron de S/ 38,1 millones a S/ 41,9 millones.
85. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el Patrimonio Neto está conformado por Capital, Capital Adicional, Reservas Legales y Resultados Acumulados, los cuales para el cierre del 2025 representaron el 34,1 %, 23,0 %, 4,5 % y 38,4 % del Patrimonio Neto, respectivamente. Cabe destacar que la participación de los Resultados Acumulados mostró un incremento significativo respecto al 2024, cuando representaban el 12,9 % del patrimonio; mientras que, el Capital Adicional redujo considerablemente su participación respecto al año anterior.

Gráfico 17: Composición del patrimonio de la empresa, periodo 2020-2025
(En términos porcentuales)



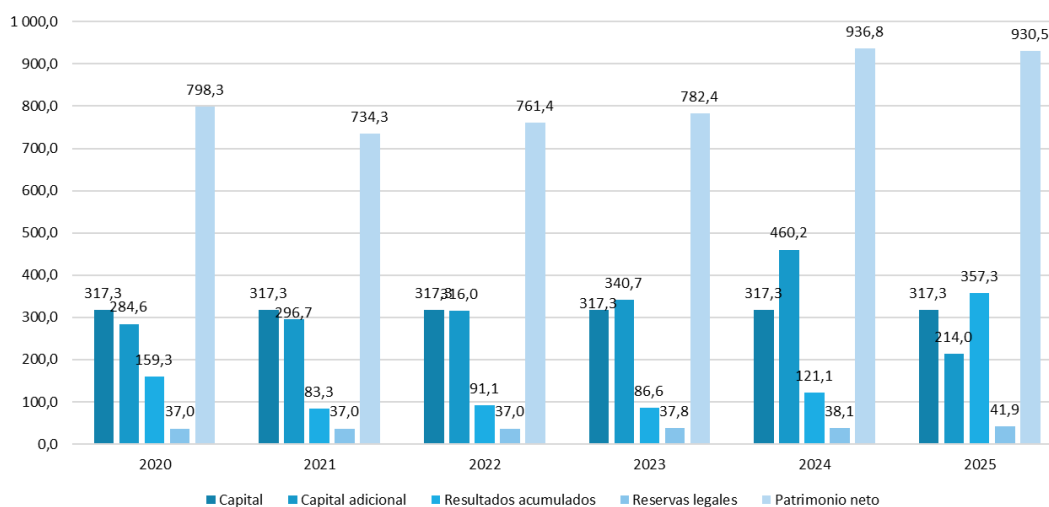
Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. Asimismo se puede apreciar que, el Patrimonio Neto se mantiene en niveles elevados desde el año 2021, respaldado por la capitalización de recursos y la evolución favorable de los resultados acumulados. Si bien en 2025 se registró una ligera reducción respecto al máximo alcanzado en 2024, el patrimonio neto continuó ubicándose por encima de los niveles observados entre 2020 y 2023, reflejando una posición patrimonial sólida de Corpac.



Gráfico 18: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2025
(En millones de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

87. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus obligaciones en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene niveles adecuados de liquidez, dado que sus indicadores continúan ubicándose por encima de 1,0, lo que evidencia que la empresa dispone de recursos suficientes para afrontar sus obligaciones corrientes en caso de exigibilidad inmediata.
88. En particular, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁸ y prueba ácida²⁹, y de liquidez absoluta³⁰, lo cual implica que mantiene una adecuada capacidad para atender sus obligaciones de corto plazo aun considerando únicamente sus activos más líquidos.

Tabla 13: Ratios de Liquidez de Corpac, periodo 2020-2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liquidez clásica	3,12	2,05	3,32	3,27	3,57	2,99
Prueba ácida	2,83	1,90	3,20	3,11	3,36	2,87
Liquidez absoluta	2,44	1,41	2,67	2,77	2,99	2,29
Capital de Trabajo	139 394	83 730	210 443	240 753	292 183	156 485
Rotación K	1,16	2,88	1,81	1,65	1,58	2,97

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. El ratio de liquidez clásica muestra que por cada sol de pasivo corriente existían S/ 2,99 de activo corriente en el ejercicio 2025, comparado con S/ 3,57 en 2024, lo que implica una reducción en los niveles de liquidez corriente. En cuanto al ratio de prueba ácida, que compara los activos más líquidos con el pasivo corriente, este también disminuyó, pasando de 3,36 en 2024 a 2,87 en 2025, aunque manteniéndose en niveles elevados. Este comportamiento sugiere que, pese a la reducción del efectivo disponible, los activos líquidos de la empresa continúan superando ampliamente sus obligaciones inmediatas.

²⁸ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁹ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado-Activos por impuestos a las ganancias) / Pasivo Corriente

³⁰ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



90. Respecto al ratio de liquidez absoluta, el cual compara los activos líquidos como efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones financieras con los pasivos corrientes, este disminuyó de 2,99 en el ejercicio 2024 a 2,29 en el ejercicio 2025, indicando que los recursos más líquidos continúan siendo superiores a las obligaciones exigibles de corto plazo, aunque en menor proporción respecto al año anterior.
91. Por otro lado, se aprecia una reducción en el nivel de capital de trabajo, el cual pasó de S/ 292,2 millones en 2024 a S/ 156,5 millones en 2025. Esta disminución se explica principalmente por la reducción de los activos corrientes, especialmente de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo.
92. Finalmente, el ratio de rotación de capital de trabajo³¹ se incrementó de 1,58 en 2024 a 2,97 en 2025, lo que indica que por cada sol de capital de trabajo en el ejercicio 2025 se generaron S/ 2,97 de ingresos por prestación de servicios, mientras que, en el ejercicio 2024 se generaban S/ 1,58. Este comportamiento refleja un mayor nivel de utilización del capital de trabajo para la generación de ingresos, asociado principalmente a la reducción del capital de trabajo disponible durante el ejercicio 2025.

Ratios de Endeudamiento Financiero

93. En términos relativos, el nivel de endeudamiento de la empresa continuó mostrando una mejora en el ejercicio 2025 respecto de 2024. En efecto, el ratio Deuda – Patrimonio³² se redujo de 27,2 % a 23,4 %, lo cual evidencia una menor dependencia del financiamiento de terceros y una mejora en el nivel de apalancamiento. Así, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa registró S/ 23,4 de deuda en 2025. De manera similar, el ratio de Endeudamiento del Activo³³ disminuyó de 21,4 % a 19,0 %, indicando que una menor proporción de los activos totales fue financiada con pasivos. Asimismo, el Índice de Solvencia³⁴ se incrementó de 4,67 a 5,27, lo que refleja una mayor capacidad de la empresa para respaldar sus obligaciones totales con sus activos, dado que por cada sol de pasivo total correspondieron S/ 5,27 de activo total en 2025

Tabla 14: Ratios de Endeudamiento de Corpac, periodo 2020-2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Deuda - Patrimonio	20,0%	25,0%	34,6%	32,2%	27,2%	23,4%
Endeudamiento del Activo	16,7%	20,0%	25,7%	24,4%	21,4%	19,0%
Calidad de la Deuda	41,1%	43,5%	34,5%	42,1%	44,6%	36,1%
Índice de Solvencia	6,00	5,01	3,89	4,10	4,67	5,27

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. En cuanto al ratio de Calidad de la Deuda³⁵ se redujo de 44,6 % en 2024 a 36,1 % en 2025, lo que evidencia una menor participación de las obligaciones de corto plazo dentro del total de la deuda. En términos prácticos, ello implica que, por cada sol de deuda total, aproximadamente S/ 0,36 correspondieron a pasivos exigibles en el corto plazo. En consecuencia, la estructura del endeudamiento en 2025 muestra una menor presión de obligaciones inmediatas y una composición más favorable en términos de vencimientos.

³¹ Calculado como Ventas Netas / Capital de Trabajo

³² Calculado como Pasivo Total / Patrimonio

³³ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

³⁴ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

³⁵ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total



Ratios de Rentabilidad

95. En términos de rentabilidad, la empresa mantuvo resultados positivos en el ejercicio 2025, aunque con un desempeño inferior respecto de 2024. En efecto, el Margen Bruto³⁶ se redujo de 19,1 % a 16,6 %, lo que indica una menor capacidad para generar utilidad bruta a partir de sus ingresos. De igual manera, el Margen Operativo³⁷ disminuyó de 14,7 % a 12,8 %, reflejando una menor eficiencia operativa en comparación con el ejercicio anterior.

Tabla 15: Ratios de Rentabilidad de Corpac, periodo 2020-2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Margen Bruto	-63,9%	-22,9%	16,4%	11,5%	19,1%	16,6%
Margen Operativo	-78,0%	-34,1%	8,9%	2,5%	14,7%	12,8%
Margen Neto	-46,3%	-25,7%	2,1%	0,8%	8,2%	2,6%
ROE	-9,4%	-8,5%	1,0%	0,4%	4,0%	1,3%
ROA	-7,8%	-6,8%	0,8%	0,3%	3,2%	1,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados de Corpac

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Asimismo, el Margen Neto³⁸ pasó de 8,2 % en 2024 a 2,6 % en 2025, evidenciando una reducción en la rentabilidad final obtenida por la empresa luego de cubrir la totalidad de sus costos y gastos. En línea con ello, los indicadores de rentabilidad patrimonial y sobre activos también registraron una disminución durante el 2025.
97. Por su parte, el ROE³⁹ se redujo de 4,0 % a 1,3 %, lo que refleja una menor capacidad de la empresa para generar utilidades a partir de los recursos aportados por los accionistas. En términos prácticos, ello implica que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa obtuvo una rentabilidad de S/ 1,3 en 2025, frente a los S/ 4,0 registrados en el ejercicio anterior. Esta reducción resulta consistente con la disminución observada en el margen neto, lo que evidencia una menor eficiencia en la generación de beneficios.
98. De igual manera, el ROA⁴⁰ disminuyó de 3,2 % en 2024 a 1,0 % en 2025, indicando una menor capacidad de la empresa para generar utilidades a partir del total de sus activos. Así, por cada S/ 100 invertidos en activos, la empresa generó S/ 1,0 de utilidad neta en 2025, mientras que en 2024 obtuvo S/ 3,2. Este comportamiento evidencia una reducción en la eficiencia en el uso de los activos disponibles para la generación de resultados, en línea con la menor rentabilidad registrada en el periodo.

VII. CONCLUSIONES

- De la evaluación del desempeño durante 2025 de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. se puede concluir lo siguiente:
 - En el año 2025, los aeropuertos administrados por Corpac concentraron el 19,7 %, 15,2 % 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, carga y operaciones, con participaciones del 91,1 %, 73,0 % y 43,5 % respectivamente.
 - Durante 2025, el tráfico de pasajeros y carga movilizada en los aeropuertos administrados por Corpac incrementaron en 9,6 % y 6,8 %, con relación al año anterior, respectivamente. Por otra parte, el número de operaciones tuvo una disminución del 2,1 % respecto a 2024.

³⁶ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³⁷ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³⁸ Calculado como Utilidad Neta/Ingresos de Operación

³⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

⁴⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- (iii) En el 2025, el monto de las inversiones ejecutadas por Corpac ascendió a S/ 165,4 millones, lo que significó un incremento de 783,1 % con respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 18,7 millones). Las inversiones ejecutadas en 2025 representaron el 66,9 % del presupuesto total proyectado, lo que representa un aumento de 33,4 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (33,5 %).
- (iv) En el 2025, Corpac transfirió a favor del Ositrán, por concepto de aporte por regulación, un total de S/ 4,87 millones, lo cual significó un incremento de 4,1 % con relación a las transferencias efectuadas en 2024 (S/ 4,68 millones).
- (v) Los estados de resultados muestran que, durante el año 2025, Corpac registró ingresos por prestación de servicios por un total de S/ 465,5 millones, lo que representa un incremento de 0,5 % respecto al año 2024 (S/ 463,0 millones). Este crecimiento fue impulsado, principalmente, por el aumento de los ingresos por servicios aeroportuarios. En paralelo, el costo de ventas se incrementó en 3,6 %, al pasar de S/ 374,5 millones en 2024 a S/ 388,2 millones en 2025, siendo este aumento mayor al crecimiento de los ingresos. En este contexto, la utilidad neta del ejercicio ascendió a S/ 12,0 millones, lo que representa una reducción de 68,4 % respecto al resultado obtenido en 2024 (S/ 37,9 millones). Ello refleja una reducción en la rentabilidad de la empresa y una menor eficiencia en la generación de resultados durante el ejercicio 2025.
- (vi) Finalmente, durante el año 2025, Corpac mantuvo una posición financiera sólida, con ratios de liquidez superiores a 1,00 en todas sus modalidades: liquidez clásica (2,99), prueba ácida (2,87) y liquidez absoluta (2,29), lo que confirma la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con recursos disponibles. En cuanto a su estructura de financiamiento, el nivel de endeudamiento se redujo ligeramente, con un ratio deuda-patrimonio de 23,4 % y un ratio de endeudamiento del activo de 19,0%, mejorando respecto a 2024. Adicionalmente, los ratios de rentabilidad mostraron una reducción frente al ejercicio anterior: el margen operativo se disminuyó al pasar de 14,7% a 12,8 %, el margen neto bajó de 8,2 % a 2,6 %, y tanto el ROE (1,3 %) como el ROA (1,0 %) reflejan un desempeño financiero menos eficiente. Estos resultados evidencian que la empresa mantuvo resultados positivos en el ejercicio 2025, aunque con un desempeño inferior respecto de 2024.



ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN CIVIL

Periodo: 2002-2025

a. Tráfico																									
Indicador	Unidad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	3 574	3 639	4 778	5 237
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	3 558	3 618	4 645	5 034
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	15,3	21,3	133,3	203,2
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	2 233	2 272	2 488	2 656
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	2 233	2 272	2 488	2 656
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	71 337	62 588	81 515	79 830
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	71 097	62 289	80 165	77 894
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	240	299	1 350	1 936

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	2022	2023	2024	2025
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	208 988	202 779	232 086	232 637
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	53 760	57 866	78 145	82 536
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	118 945	137 121	152 736	150 311

Nota: N.D. = No Disponible

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
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Cinthy López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Alonso Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante