



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2019: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	6
I.1 ASPECTOS GENERALES Y COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA	6
I.2 PRINCIPALES ACTIVOS DE LA EMPRESA Y ÁREA DE INFLUENCIA	7
I.3 HECHOS DE IMPORTANCIA	9
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	10
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC	11
III.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS	11
III.1.1 TRÁFICO DE AERONAVES.....	11
III.1.2 TRÁFICO DE PASAJEROS.....	13
III.1.3 TRÁFICO DE CARGA	15
III.2 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN	17
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	20
IV.1 RÉGIMEN TARIFARIO	20
IV.2 RÉGIMEN DE CARGOS DE ACCESO	23
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	25
V.1 INVERSIONES	25
V.2 APOORTE POR REGULACIÓN	25
VI. SITUACIÓN FINANCIERA	27
VI.1 CUESTIÓN PREVIA	27
VI.2 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES.....	27
VI.3 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	29
VI.4 INDICADORES FINANCIEROS	31
VII. CONCLUSIONES	34



LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC	7
Tabla 2 Evolución del tráfico de aeronaves, por aeropuerto, periodo 2013 – 2019	13
Tabla 3 Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2019	15
Tabla 4 Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2019	17
Tabla 5 Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2019.....	18
Tabla 6 Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2017 – 2019	22
Tabla 7 Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados, año 2019	23
Tabla 8 Ingresos de actividades ordinarias, año 2018 y 2019.....	28
Tabla 9 Costo de ventas, año 2018 y 2019	28
Tabla 10 Estado de Resultados Integrales, año 2018 y 2019	29
Tabla 11 Estado de Situación Financiera, año 2018 y 2019	30
Tabla 12 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2018 y 2019	30
Tabla 13 Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2018 y 2019	31
Tabla 14 Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2018 y 2019.....	32
Tabla 15 Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2018 y 2019.....	33

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Ámbito de influencia de CORPAC	8
Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2019	12
Gráfico 3 Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2019	12
Gráfico 4 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2019.....	14
Gráfico 5 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2019	14
Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2019	16
Gráfico 7 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2019.....	17
Gráfico 8 Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2019.....	19
Gráfico 9 Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2019	25
Gráfico 10 Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2019.....	26



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2019 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 supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica CORPAC en los aeropuertos del Estado. Al cierre del año 2019, CORPAC cuenta bajo su administración con 28 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete de Cusco, por captar más del 82,0% y 57,4% del flujo de pasajeros y carga, respectivamente, del total de aeropuertos administrados por dicha empresa.

Durante el año 2019, alrededor de 4,8 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por CORPAC, lo cual significó un aumento de 5,0% con relación al año anterior en que se registraron 4,5 millones de pasajeros. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales fue el de mayor proporción (96,9%), apreciándose que el aeropuerto de Cusco concentró el mayor flujo de pasajeros con 81,5% 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 2019, se movilizaron 3 023,1 toneladas, correspondiente a carga nacional. Este volumen significó un incremento de del 43,2% con relación al año anterior. La totalidad de la carga correspondió al tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró la mayor parte del volumen de carga movilizada (57,4%).

En cuanto al número de operaciones, en el año 2019 CORPAC registró un total de 98,1 miles de movimientos de entrada y salida de aeronaves, lo que significó una reducción de 2,0% respecto al año anterior (100,1 mil). El mayor número de operaciones se dio en los aeropuertos de Nasca (38,2%) y Cusco (36,4%).

En cuanto a los servicios de aeronavegación, durante el año 2019 CORPAC brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 87 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y en 81,3 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales. Asimismo, la empresa realizó el acompañamiento de las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo peruano, atendiendo un total de 45,3 millones de kilómetros.

Las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, en el 2019, presentan los mismos montos que años anteriores, mientras que las tarifas de los servicios de aeronavegación fueron ajustadas por la inflación peruana, en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (Soles), y por la inflación estadounidense, en el caso de las tarifas establecidas en dólares de los Estados Unidos de América.

En el 2019, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/ 79,5 millones, lo que significó una reducción de 2,08% con relación a la inversión ejecutada el año 2018 (S/ 81,1 millones), representando alrededor del 91% la inversión programada (S/ 87,5 millones). La totalidad de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2019 se concentraron en gastos de capital no vinculados a proyectos.

En cuanto a las transferencias realizadas por CORPAC a favor del OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, éstas alcanzaron la suma de S/ 4,42 millones durante 2019, lo que representó un incremento de 6,4% con relación a las transferencias efectuadas en 2018 (S/ 4,15 millones).

Los estados de resultados muestran que durante el 2019 CORPAC registró ingresos por un total de S/ 430,4 millones, lo que significó un incremento de 6,9% con relación a los ingresos del año



anterior. Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación representaron el 57,5% de los ingresos totales de CORPAC, mientras que los pagos efectuados por LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional) representaron el 34,8% de los ingresos de CORPAC.

Asimismo, durante el año 2019, CORPAC presenta ratios de liquidez superiores a 1,90, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. El nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido relativamente invariable en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio anterior, mientras que sus niveles de rentabilidad se han mantenido en torno lo registrado en el 2018, debido a que el incremento de ingresos ha sido de manera menos que proporcional al incremento de los costos y gastos operativos del ejercicio 2019, lo cual ha resultado en la disminución de la utilidad neta de la compañía.

Finalmente, dada la magnitud de los ratios analizados, se evidencia que la empresa presenta exceso de liquidez, evidenciando una subutilización de sus activos, lo cual también se condice con los resultados acumulados, los cuales ascienden a S/ 268,7 millones (24,5% del activo total).



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1 Aspectos generales y composición de la Empresa

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

¹ Los aeropuertos concesionados corresponden a:

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

² El cual esta conformado por los aeropuertos:

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

No obstante, cabe señalar que al cierre del 2019 el Aeropuerto de Andahuaylas sigue siendo administrado por CORPAC. Así, conforme a lo establecido en la primera adenda al Contrato de Concesión del segundo grupo de



6. De acuerdo a la normativa vigente, las principales funciones de CORPAC son: i) operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo; y, ii) establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.
7. Al 31 de diciembre de 2019, el capital social de CORPAC asciende a S/ 317 290 321, representado por 317 290 321 acciones de Clase “A” (90%) y “Clase B” (10%) con un valor nominal de S/ 1,00 cada una, siendo el titular del 100% de las acciones el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, FONAFE), en representación del Estado Peruano³.

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

8. De acuerdo con la información publicada en la página web de la empresa, CORPAC administra un total de 28 aeropuertos y aeródromos que registran movimientos comerciales, militares y vuelos no regulares, a nivel nacional, incluido el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete, ubicado en la región Cusco, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 1 Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC

	Aeropuerto / Aeropuerto	Localidad	Región
1	Aeropuerto de Andahuaylas	Apurímac	Apurímac
2	Aeropuerto de Ilo	Ilo	Moquegua
3	Aeropuerto de Jaén	Jaén	Cajamarca
4	Aeropuerto de Juanjui	Juanjui	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 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	Ancash
14	Aeropuerto Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo	Atalaya	Ucayali
15	Aeródromo Ciro Alegria	Santa María de Nieva	Amazonas
16	Aeródromo de Breu	Breu	Ucayali
17	Aeródromo de Caballococha	Caballococha	Loreto
18	Aeródromo de Colonia Angamos	Colonia Angamos	Loreto
19	Aeródromo de Galilea	Puerto Galilea	Amazonas
20	Aeródromo de Gueppi	Tnte. Manuel Clavero	Loreto
21	Aeródromo de Pampa Hermosa	Pampa Hermosa	Loreto
22	Aeródromo de Rodríguez de Mendoza	Mendoza	Amazonas
23	Aeródromo de Saposoa	Saposoa	San Martín
24	Aeródromo de Vilcashuamán	Vilcashuamán	Ayacucho
25	Aeródromo del Estrecho	Putumayo	Loreto
26	Aeródromo María Reiche Neuman	Vista Alegre	Ica
27	Aeródromo Patria	Kosñipata	Cusco
28	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini	Huánuco	Huánuco

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

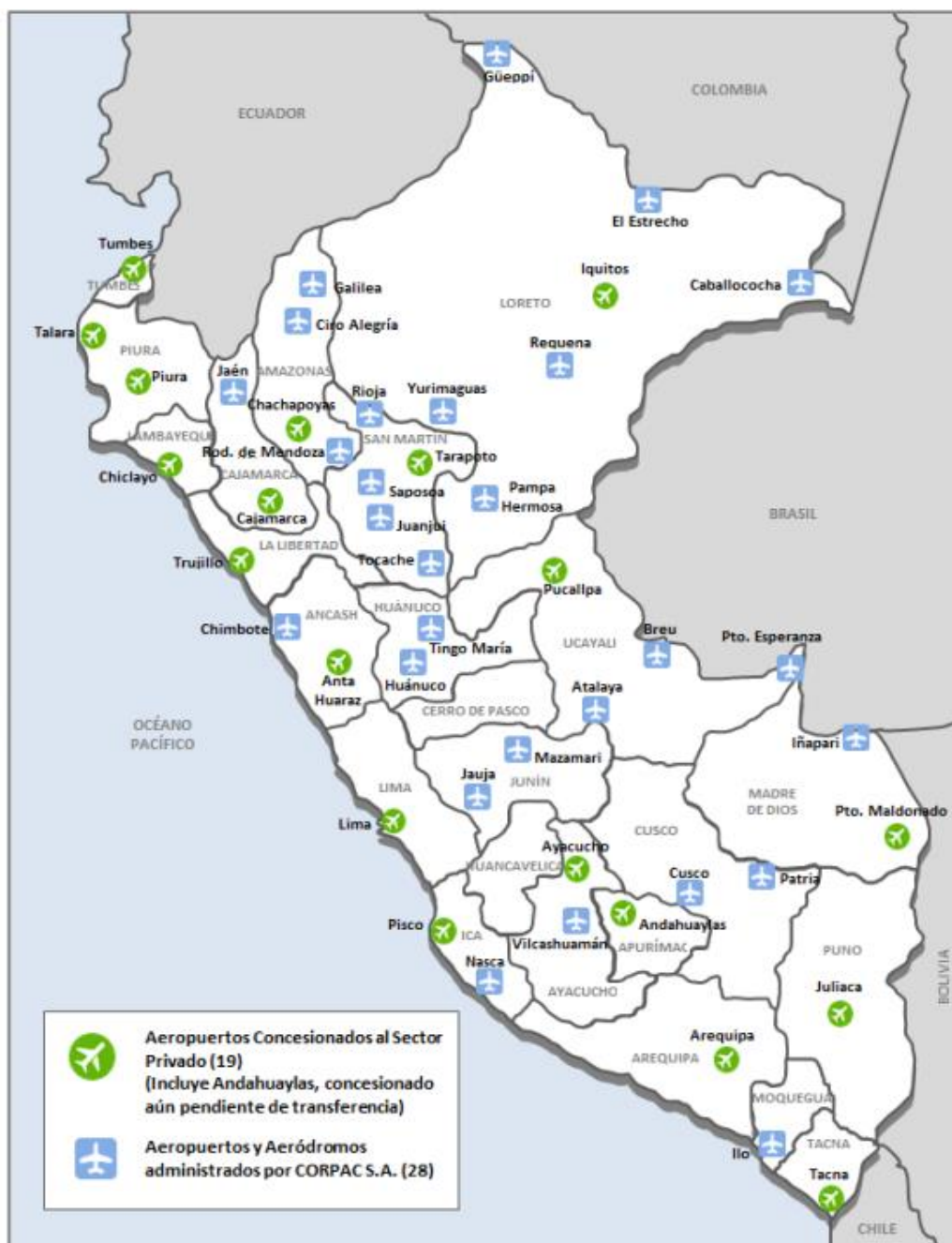
aeropuertos, el plazo de entrega del aeropuerto es de dos años contados desde la fecha en que CORPAC haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado.

³ CORPAC. Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2019. Disponible en: http://www.corpac.gob.pe/Docs/Transparencia/EFA/EFA_2019_ESPINOZA_ASOCIADOS_AUDITORES_CONSULTORES.pdf.



9. Adicionalmente, CORPAC presta servicios de ayuda a la navegación aérea, radiocomunicaciones, control del tránsito aéreo, entre otros, en los 18 aeropuertos concesionados al sector privado (12 del primer grupo de aeropuertos de provincia, 5 del segundo grupo de aeropuertos de provincia, y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima).
10. Así, el ámbito de influencia de CORPAC se extiende prácticamente a todos los departamentos del Perú, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Ámbito de influencia de CORPAC



Fuente: CORPAC.



I.3 Hechos de importancia

11. En el mes de febrero de 2019, CORPAC recibió el primer vuelo comercial de la empresa aérea Wayra Perú en el aeropuerto “Alfárez FAP. David Figueroa Fernandini”, de la ciudad de Huánuco.
12. En el mes de marzo de 2019, CORPAC recibió el vuelo inaugural de la empresa aérea LATAM Airlines Perú, en el aeropuerto de Ilo, en la región Moquegua. Estos vuelos tienen una frecuencia programada para los lunes – miércoles – viernes, convirtiendo a Ilo en un centro aeroportuario estratégico para la interconectividad con otras regiones, además de dinamizar el intercambio comercial y turístico en toda la macro región sur.
13. En el mes de abril de 2019, CORPAC recibió el vuelo inaugural de la empresa aérea Sky Airlines Perú, en el Aeropuerto Internacional del Cusco. Al respecto, esta aerolínea *low cost* inició sus operaciones en el país con una flota de 4 aviones y 7 rutas, partiendo desde Lima hacia los destinos turísticos más concurridos ubicados en las regiones de Arequipa, Cusco, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo.
14. En el mes de setiembre de 2019, se desarrolló la entrega del Radar *Northrop Grumman Overseas Services Corporation* (NGOSCO) al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que ha venido funcionando un aproximado de 12 años en CORPAC S.A. Al respecto, CORPAC S.A. y el MTC mantenían un convenio de cesión de uso sobre la estación radar, el cual se dio por concluido y fue devuelto al ministerio para que éste determine la disposición del bien. En ese sentido, la entidad ministerial, previo acuerdo entre todas las partes involucradas, determinó ceder la estación radar a beneficio de la Fuerza Aérea del Perú.
15. Finalmente, mediante acuerdo de Directorio de FONAFE N° 001-2019/015-FONAFE, de fecha 20 de diciembre del 2019, se designó al Ing. Jorge Antonio Salinas Cerreño en el cargo de Presidente del Directorio de CORPAC.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

- **Servicios de aeronavegación**

Brindados a todas las aeronaves en vuelo dentro de la red aeroportuaria nacional. Están compuestos por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (en adelante, SNAR) y aproximación. El SNAR considera la asistencia que se brinda a las naves durante el vuelo, tanto a aquellas que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que aterrizan en algún aeropuerto del país; comprende los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, y búsqueda y salvamento⁴. El servicio de aproximación consiste en la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos.

Cabe señalar que estos servicios son prestados por CORPAC también en los aeropuertos concesionados al sector privado: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez⁵, el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales⁶ y el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales⁷.

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

⁴ Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

⁵ Concesionado el 14 de febrero de 2001 a favor de Lima Airport Partners (Aeropuerto de Lima).

⁶ Concesionado el 11 de diciembre de 2006 a favor de Aeropuertos del Perú S.A. (aeropuertos de Tumbes, Piura, Talara, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Anta y Pisco).

⁷ Concesionado el 5 de enero de 2011 a favor de Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (aeropuertos de Arequipa, Tacna, Juliaca, Ayacucho, Madre de Dios).

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. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC

17. A continuación, se presenta información sobre la evolución de la demanda de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación brindados por CORPAC, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha entidad al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁹.

III.1 Servicios aeroportuarios

18. Durante el año 2019, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 19,9%, 12,5% y 1,0% 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 1,7% de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que la carga internacional fue prácticamente nula.
19. A continuación se presentará información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2008 - 2019, detallada por los principales aeropuertos¹⁰.

III.1.1 Tráfico de aeronaves

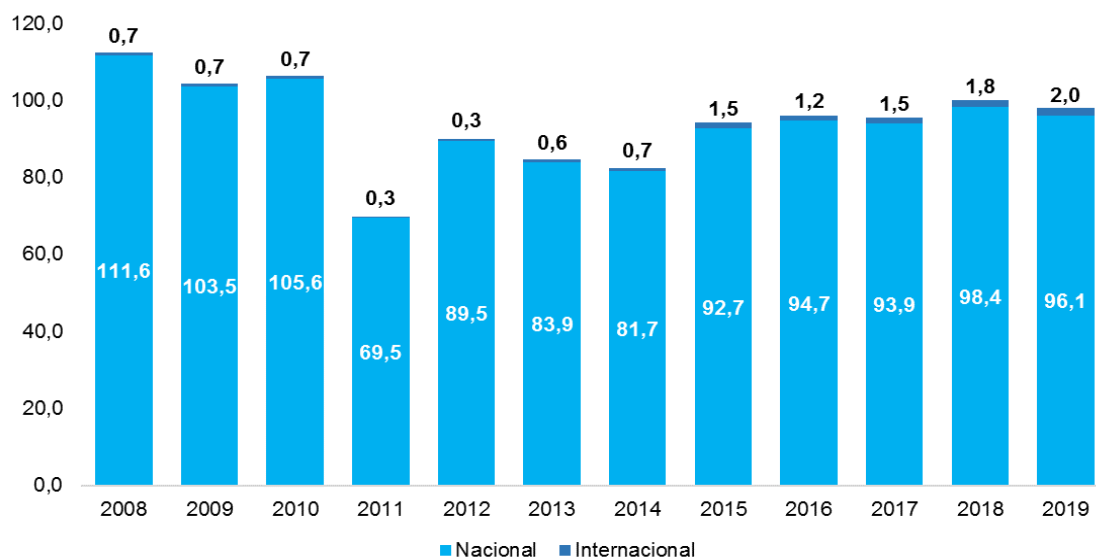
20. CORPAC atiende principalmente vuelos nacionales, apreciándose que dichos vuelos han representado el 98,9% del total de operaciones entre 2008 y 2019, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, durante el año 2019, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos administrados por CORPAC.
21. Durante el año 2019, CORPAC registró un total de 98,1 miles de movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue (nacional e internacional) en los aeropuertos bajo su administración, cifra inferior en 2,0% a los movimientos registrados el año anterior (100,1 mil).

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, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

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



Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2019
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



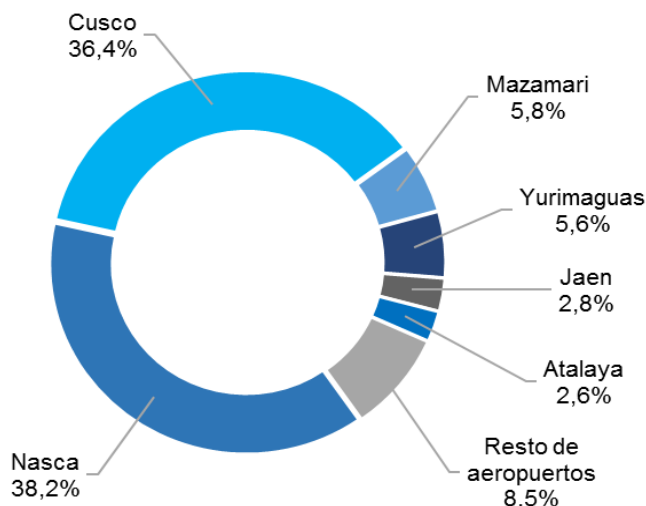
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Durante 2019, el aeródromo de Nasca¹¹ y el aeropuerto de Cusco registraron el mayor movimiento de aeronaves, habiendo explicado el 38,2% y 36,4% del tráfico total de aeronaves, respectivamente.

Gráfico 3 Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2019
(En porcentajes de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 Nasca hasta que concluya el proceso de transferencia de este a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

No obstante, dicha Municipalidad cobra un derecho de uso de embarque por el importe de S/. 25, dado que usufructúa el terminal de pasajeros desde el año 2007 que incluye los servicios comerciales; mientras que CORPAC está a cargo del servicio de aterrizaje y despegue y los servicios de aeronavegación.



23. Cabe destacar que en el aeródromo de Nasca solo se registra tráfico de aeronaves pequeñas caracterizadas por movilizar turistas que buscan conocer las Líneas de Nasca, habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave de 5,2 (esto es, 8,2% por encima de lo observado el año anterior). Por su parte, en el aeropuerto del Cusco, se registra tráfico de vuelos comerciales caracterizados por movilizar principalmente turistas nacionales e internacionales, habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave alrededor de 109,5 pasajeros (+8,6% que en el año 2018).
24. En cuanto a la variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que en 2019, el terminal que concentró el mayor número de operaciones nacionales, Nasca, registró una reducción de 5,8% con relación al año anterior, mientras que en el caso del aeropuerto de Cusco, se observó una reducción de 5,3% respecto de lo registrado en 2018.
25. Cabe señalar que, durante el 2019, destaca el importante crecimiento de 26,7% en las operaciones nacionales en el aeropuerto de Mazamari, en Junin, que pasaron de 4,5 a 5,7 mil operaciones. En contraste, se destaca por su reducción de operaciones el aeropuerto de Huánuco que disminuyó en 31,8% respecto de lo registrado en el año 2018, esto es, pasando de 1,9 a 1,3 mil operaciones.
26. Asimismo, al igual que en los años anteriores, el único aeropuerto que recibió tráfico internacional fue el de Cusco, el cual, durante el año 2019, registró un 14,4% más operaciones que en el 2018, pasando de 1,8 a 2,0 mil operaciones.

Tabla 2 Evolución del tráfico de aeronaves, por aeropuerto, periodo 2013 – 2019
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% Prom. anual
Nacional	83 927	81 716	92 687	94 663	93 937	98 370	96 093	2,3%
Nazca ¹	34 944	34 494	37 191	37 716	37 884	39 812	37 488	1,2%
Cusco	26 357	26 816	31 604	33 968	33 181	35 550	33 657	4,2%
Mazamari	3 176	4 694	4 511	5 052	5 228	4 494	5 696	10,2%
Yurimaguas	3 235	4 775	5 703	4 492	4 410	5 451	5 535	9,4%
Jauja	-	-	-	245	976	1 403	2 170	-
Atalaya	2 109	2 095	2 086	2 195	2 310	2 508	2 570	3,3%
Huánuco	1 560	1 749	2 412	2 321	2 286	1 964	1 340	-2,5%
Ilo	867	1 856	1 777	3 157	1 343	928	2 274	17,4%
Jaén	2 039	2 226	2 559	2 916	3 417	3 512	2 762	5,2%
Tingo María	8 162	1 888	3 292	1 233	1 012	998	936	-30,3%
Resto ²	1 478	1 123	1 552	1 368	1 890	1 750	1 665	2,0%
Internacional	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	21,2%
Cusco	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	21,2%
Total	84 566	82 444	94 173	95 899	95 457	100 136	98 114	2,51%

Nota:

1/ Aeródromo.

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

Fuente: CORPAC.

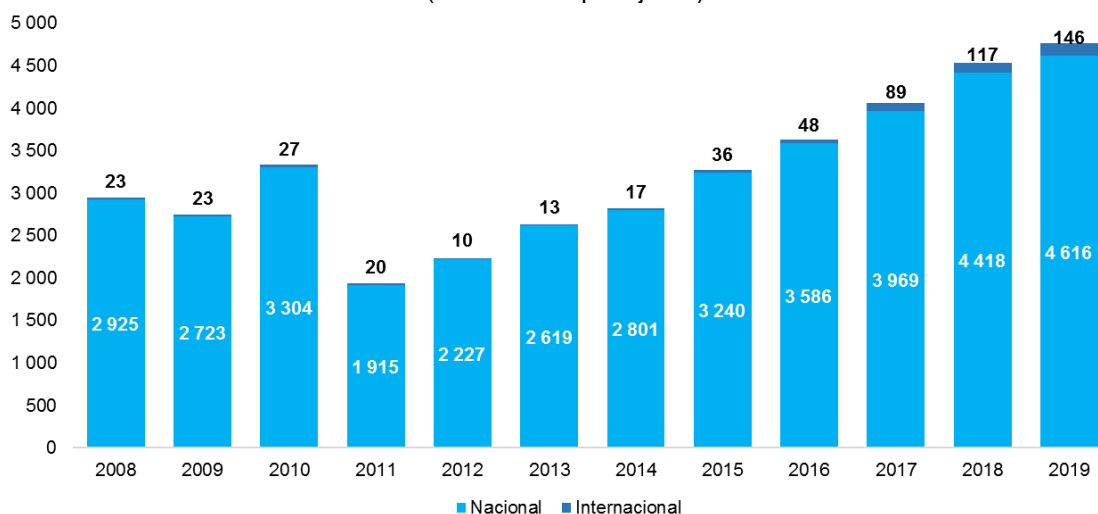
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2 Tráfico de Pasajeros

27. Durante el año 2019, CORPAC atendió un total de 4,8 millones de pasajeros, lo que significó un importante incremento del orden del 5,0% con relación al año anterior. El flujo de pasajeros movilizados por la infraestructura aeroportuaria de CORPAC durante el 2019 correspondió casi en su totalidad a pasajeros procedentes de vuelos nacionales, los cuales representaron el 96,9% del total de pasajeros usuarios de la red de aeropuertos de la entidad prestadora.



Gráfico 4 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2019
(En miles de pasajeros)



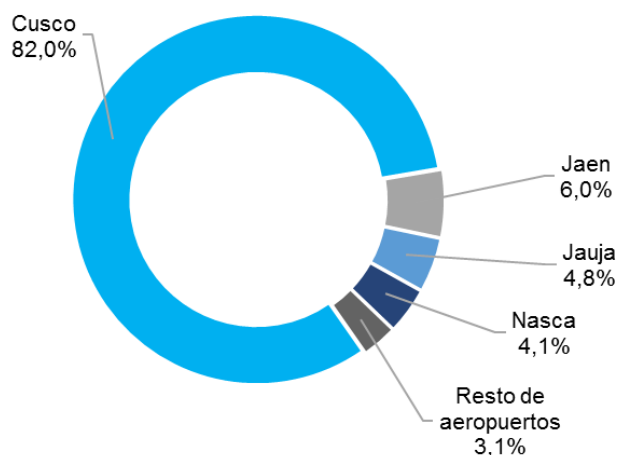
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Tal como se aprecia en el gráfico anterior, durante 2019 se mantuvo la tendencia creciente observada desde el año 2011, año en que se entregó en Concesión el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia. Durante 2019, el número de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 4,5% en relación al año anterior; mientras que los pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco se incrementaron 24,8%.
29. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC, habiendo tenido una participación de 82,0% del total de tráfico de pasajeros durante 2019. En segundo y tercer lugar se ubica el aeropuerto de Jaén y el aeropuerto de Jauja que explicaron el 6,0% y 4,8% del tráfico total, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 7,2% del tráfico total de pasajeros observado durante el año 2019.

Gráfico 5 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2019
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



30. En el siguiente cuadro se muestra la evolución del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos y aeródromos operados por CORPAC. Entre los años 2013 y 2019, el tráfico total de pasajeros registró una tasa de crecimiento promedio anual de 10,38%, apreciando que los pasajeros en vuelos nacionales y vuelos internacionales se incrementaron 9,9% y 49,9%, respectivamente. En dicho periodo, los principales aeropuertos y aeródromos registraron una evolución positiva en el tráfico de pasajeros nacionales, tales como el de Cusco (+8,6%), Jauja (+40,4%) y Atalaya (+9,8%), con excepción de los aeropuertos de Andahuaylas y Huánuco que presentaron tasas de variación de -62,5% y -2,3%, respectivamente. Asimismo, los aeropuertos de Tingo María, Yurimaguas e Ilo presentaron un mayor dinamismo en los últimos años.

Tabla 3 Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2019
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% Prom. anual
Nacional	2 619,5	2 800,6	3 240,4	3 585,7	3 969,4	4 418,3	4 615,9	9,9%
Cusco	2 295,3	2 469,4	2 852,8	3 161,1	3 290,5	3 646,6	3 760,6	8,6%
Jauja	29,8	39,4	51,7	62,0	187,4	229,8	228,4	40,4%
Nasca ¹	167,1	157,2	166,8	171,7	175,0	191,4	195,0	2,6%
Jaén	-	-	-	24,6	121,0	168,1	283,7	-
Huánuco	55,2	62,5	78,4	95,7	119,9	102,1	48,1	-2,3%
Atalaya	13,8	13,1	14,8	16,3	19,5	23,8	24,3	9,8%
Tingo María	16,4	21,2	26,5	20,4	19,1	21,6	24,4	6,9%
Yurimaguas	10,0	16,6	28,2	20,0	17,9	19,6	17,8	10,0%
Andahuaylas	31,0	19,4	19,1	12,8	8,3	8,5	0,1	-62,5%
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	126,6%
Resto ²	0,3	0,6	1,0	0,4	2,6	6,7	1,0	22,5%
Internacional	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	49,9%
Cusco	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	49,9%
Total	2 632,3	2 818,1	3 276,8	3 633,7	4 058,5	4 534,9	4 761,5	10,38%

Nota:

1/ Aeródromo.

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

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Durante 2019, el número de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó en 4,5% con relación al año anterior (es decir, 197,7 mil de pasajeros adicionales). Este incremento fue explicado principalmente por el mayor número de pasajeros registrados en los aeropuertos de Jaén y Cusco, los cuales se incrementaron 68,7% (115,6 mil) y 3,1% (114,0 mil). En contraste, el aeropuerto de Huánuco presentó una reducción significativa del tráfico de pasajeros de alrededor del 53% respecto del año 2018, pasando de 102,1 a 48,1 mil pasajeros movilizados durante el año 2019.
32. Por su parte, los pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco registraron un importante incremento de alrededor del 50% con relación a lo observado el año anterior. El crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales se debe, en parte, a que la aerolínea Avianca comenzó a operar la ruta Cusco – Bogotá a mediados de 2016, así como por el incremento de vuelos directos en las rutas a Bogotá y La Paz. Asimismo, a mediados de 2018, se implementó ruta que conecta las ciudades de Cusco y Santiago de Chile, la cual cuenta con tres vuelos semanales, a través de los cuales se transporta mensualmente cerca de 1 500 pasajeros¹².

III.1.3 Tráfico de Carga

33. Durante 2019, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó las 3 023,1 toneladas, lo que representó un

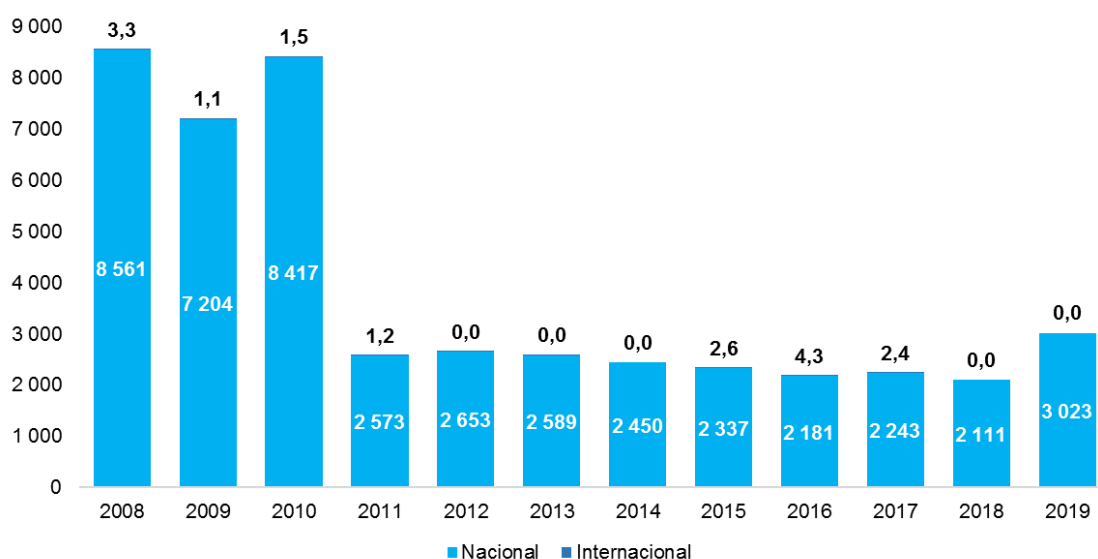
¹² <http://www.corpac.gob.pe/Main.asp?T=5442>



incremento de 43,2% con relación q lo registrado el año anterior. Cabe señalar que el 100% del volumen total de carga se movilizó a través de vuelos nacionales.

34. Tal como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico de carga entre los años 2008-2019, se ha visto fuertemente impactado por la entrega en concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia en el 2011. A diferencia de lo observado con el flujo de pasajeros, el volumen de carga viene mostrando una tendencia decreciente desde el año 2011; no obstante, en el año 2019 se presenta una fuerte recuperación respecto de los montos registrados en años anteriores.

Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2019
(En miles de toneladas)



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

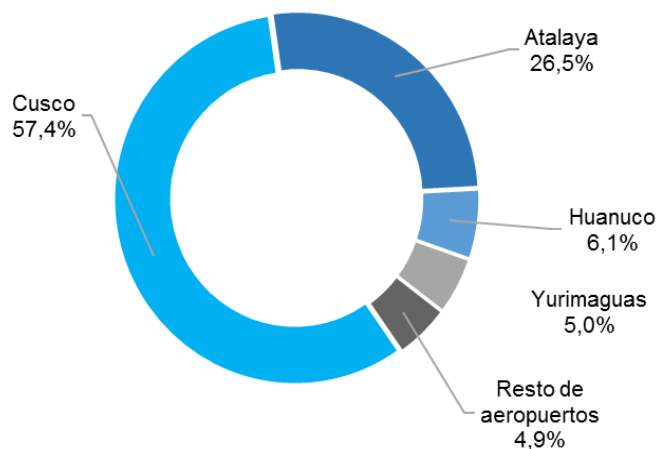
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Al igual que en el caso del tráfico de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el año 2019, el aeropuerto de Cusco fue el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC en cuanto al movimiento de carga nacional, habiendo tenido una participación de 57,4% en el volumen total de carga movilizada en vuelos nacionales. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Atalaya y Huánuco, a través de los cuales se movizaron el 26,5% y 6,1% del movimiento total de carga, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 10% del volumen total de carga movilizada.



Gráfico 7 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2019
(En porcentajes)



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

36. Al analizar la variación anual del tráfico de carga por aeropuerto durante el año 2019, se puede identificar que el aeropuerto del Cusco (principal aeropuerto administrado por CORPAC) registró un ligero incremento de 0,3% con relación al año 2018; sin embargo, en el resto de los aeropuertos bajo administración de CORPAC que registraron movimientos de carga en 2019, se registraron resultados diversos. Así, en el caso del aeropuerto de Yurimaguas, la carga movilizada se redujo en un 16,4%, mientras que en los aeropuertos de Atalaya y de Huánuco se observó un incremento del 1304,7% y 263,6%, respectivamente. Finalmente, al igual que lo observado en el año 2018, no se movilizó carga de carácter internacional.

Tabla 4 Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2019
(En toneladas)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% Prom. anual
Nacional	2 589,1	2 450,3	2 337,4	2 181,2	2 242,9	2 110,5	3 023,1	2,6%
Cusco	2 352,2	2 219,6	1 974,9	1 723,2	1 868,2	1 730,8	1 736,3	-4,9%
Yurimaguas	77,7	124,3	249,0	271,3	181,1	182,5	152,5	11,9%
Atalaya	82,8	43,1	58,0	80,5	83,5	57,0	800,2	45,9%
Huánuco	36,4	50,5	34,3	57,0	67,2	50,8	184,7	31,1%
Jauja	9,5	1,5	5,2	34,8	38,8	34,5	11,5	3,3%
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	70,1%
Internacional	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-
Cusco	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-
Total	2 589,1	2 450,3	2 340,0	2 185,5	2 245,3	2 110,5	3 023,1	2,62%

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

III.2 Servicios de aeronavegación

37. 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 (Nacional e Internacional), el servicio de aproximación y el servicio de sobrevuelo.

¹³ Siglas de Flight Information Region.



38. 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.
39. Durante el año 2019, CORPAC brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 87 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 81,3 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó un incremento de 7,62% y 0,13%, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2018. Cabe señalar que, entre los años 2014 y 2019, la cantidad de kilómetros atendidos con SNAR presenta un crecimiento promedio anual de 6,24% en el caso de los vuelos nacionales y de 5,88% en el caso de los vuelos internacionales.
40. 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 ligeramente la cantidad de kilómetros de SNAR Internacional, siendo dicha diferencia del orden del 5%, en promedio. No obstante, para ambos casos, la mayor cantidad de kilómetros facturados se concentra en torno a las aeronaves de entre 70 y 105 TM de Peso Máximo de Despegue (PMD), con alrededor del 60% del total de kilómetros, respectivamente.

Tabla 5 Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2019

Periodo	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Snar Nacional (Miles de km)	64 766	72 783	75 797	77 211	81 462	87 666
Hasta 5,7 TM	4 547	7 081	6 981	7 380	7 481	9 230
Mas de 5,7 hasta 10 TM	1 028	1 043	1 155	1 268	1 886	2 072
Más de 10 TM hasta 35 TM	5 131	4 804	3 667	3 845	3 460	2 209
Más de 35 TM hasta 70 TM	36 160	37 548	33 876	27 050	26 120	22 573
Más de 70 TM hasta 105 TM	17 897	22 306	30 115	37 667	42 513	51 577
Más de 105 TM	4,29	0,86	3,97	0,73	1,29	4,43
Snar Internacional (Miles de km)	61 102	66 097	71 452	77 441	81 222	81 325
Hasta 5,7 TM	248	637	473	475	478	479
Mas de 5,7 hasta 10 TM	927	663	950	637	636	738
Más de 10 TM hasta 35 TM	1 211	1 614	1 309	1 125	1 172	1 235
Más de 35 TM hasta 70 TM	8 348	8 364	9 057	9 212	6 096	6 228
Más de 70 TM hasta 105 TM	29 465	32 535	36 234	43 177	50 361	50 318
Más de 105 TM	20 902	22 285	23 431	22 815	22 479	22 328
Sobrevuelo (Miles de km)	37 505	38 787	41 754	44 104	45 841	45 320
Hasta 55 TM	1 339	1 372	1 548	1 760	1 911	1 738
Más de 55 TM hasta 115 TM	13 967	13 710	14 581	15 800	16 907	15 751
Más de 115 TM hasta 200 TM	13 247	10 507	6 718	3 932	4 527	4 227
Más de 200 TM	8 952	13 197	18 908	22 611	22 495	23 603
Aproximación (Miles de TM)	3 030,4	3 336,1	3 531,9	3 651,8	3 965,7	4 223,7
Hasta 10 TM	49,0	57,3	63,6	70,9	71,9	71,7
Más de 10 TM hasta 35 TM	114,1	116,4	93,2	81,5	74,0	52,7
Más de 35 TM hasta 70 TM	1 897,2	1 953,8	1 711,8	1 394,3	1 396,2	1 226,9
Más de 70 TM hasta 105 TM	968,6	1 208,2	1 660,9	2 103,7	2 420,8	2 871,0
Más de 105 TM	1,44	0,30	2,44	1,40	2,83	1,37

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

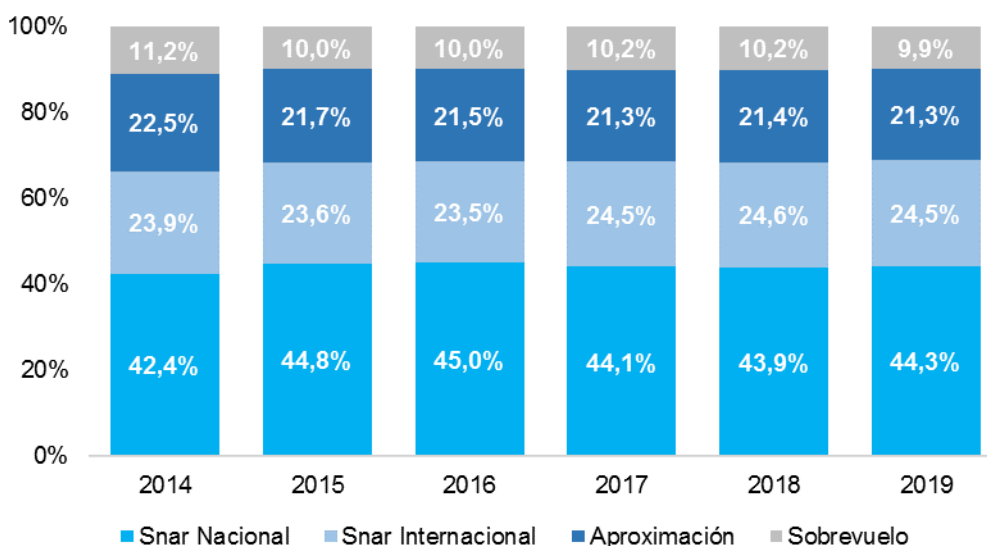
41. Entre tanto, en el caso del acompañamiento a las aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima, durante el año 2019 CORPAC atendió un total de 45,3 millones de kilómetros, lo cual significó una reducción de 1,14% respecto de lo reportando en el año 2018; no obstante,



al analizar la evolución del número de kilómetros de sobrevuelo dentro del periodo 2014-2019, se observa un crecimiento promedio anual de 3,86%, explicado principalmente por los mayores recorridos de aeronaves de más de 200 TM.

42. Por su parte, en el caso del servicio de aproximación, debemos indicar que estos son facturados en función del PMD de las aeronaves, expresado en toneladas métricas (TM). Así, durante el año 2019, CORPAC facturó alrededor de 4,22 millones de toneladas métricas, volumen 6,51% superior a lo observado en el año 2018. Al respecto, destacan la mayor participación de las aeronaves de entre 70 y 105 TM, la cual concentra cerca del 68% de las toneladas totales facturadas durante el año 2019.
43. En cuanto al número de operaciones facturadas de los servicios de aeronavegación, durante el año 2019 se presentaron más de 363 mil operaciones, cifra 2% superior a lo registrado en el 2018. De este total, el 44,3% correspondió a operaciones de SNAR Nacional, seguido de las operaciones de SNAR Internacional con alrededor de 24,5% y las operaciones de aproximación con el 21,3%, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 8 Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2019
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Como se aprecia en el gráfico anterior, las operaciones de sobrevuelo presentan una participación menor en comparación al resto de servicios de aeronavegación; así, entre los años 2014 y 2019, la participación de dicho servicio fue, en promedio, del 10% de las operaciones demandadas por servicios de aeronavegación, encontrándose durante el año 2019 en torno a las 35 mil operaciones. Cabe señalar que dicha situación refleja la dinámica del tráfico aéreo dentro de la FIR Lima, presentándose una mayor cantidad de vuelos que conectan las diferentes ciudades del país y, por ende, una mayor demanda de los servicios de SNAR y aproximación, versus un menor tráfico relativo de aeronaves cuyo plan de vuelo atraviesa el espacio aéreo peruano.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1 Régimen tarifario

45. Hasta mediados de mayo del 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran establecidas por MTC a través de Resoluciones Ministeriales. En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo con las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.
46. Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios bajo el ámbito de la regulación (es decir, aquellos servicios en los que no existe posibilidad de competencia)¹⁴. La resolución alcanzó a los servicios de aeronavegación (aquellos prestados a aeronaves en vuelo en toda la red aeroportuaria peruana) y los servicios aeroportuarios (aquellos que se prestan a aeronaves en tierra y a los pasajeros y que implican la provisión de infraestructura, en los terminales administrados por CORPAC).
47. La revisión integral del sistema tarifario de CORPAC en 2004 tuvo como objetivo establecer nuevos niveles de tarifas máximas que permitan: i) separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos; ii) cubrir los costos de los servicios aeronáuticos; iii) corregir las distorsiones que produce la existencia de discriminación por el ámbito geográfico de los vuelos; y, iv) hacer explícitos las transferencias y subsidios entre servicios y entre unidades de negocio.
48. Así, mediante la revisión tarifaria del 2004, el OSITRAN estableció seis unidades de negocio en la estructura de tarifas máximas. La primera unidad está conformada por los servicios de aeronavegación, los cuales constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio, constituidas por grupos de aeropuertos, fueron determinadas sobre la base del tráfico anual de pasajeros registrado, tal como se muestra a continuación:
- Grupo I: Aeropuerto de Cusco
 - Grupo II: Aeropuertos de Arequipa e Iquitos
 - Grupo III: Aeropuertos de Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo
 - Grupo IV: Aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara
 - Grupo V: 36 aeródromos restantes administrados por CORPAC.
49. Cabe mencionar que, la tarifa de sobrevuelo fue liberada de la regulación tarifaria, lo que significa que CORPAC podía establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y parte de la inversión. No obstante, como se verá a continuación, en 2014 se volvió a establecer una tarifa para los servicios de sobrevuelo, por haberse verificado la ausencia de condiciones de competencia en la prestación de dicho servicio.
- a) Tarifas de los servicios de aeronavegación**
50. Las tarifas para los servicios de aeronavegación establecidas en 2004 estuvieron vigentes hasta el 2014, año en el cual se desarrolló el proceso de revisión tarifaria para SNAR y el

¹⁴ Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M.360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996; R.M. 0075-81-TC/AE, de fecha 15 de setiembre de 1981; R.M. 504-91 TC/15.12, de fecha 16 de julio de 1991; y R.M. 502-98 MTC/15.12, de fecha 7 de diciembre de 1998.



servicio de Aproximación, así como la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo, el cual se encontraba desregulado desde 2004¹⁵. Así, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de octubre de 2014, Ositrán determinó las tarifas máximas de los siguientes servicios: (i) SNAR, (ii) servicio de Aproximación; y (iii) servicio de Sobrevuelo¹⁶.

51. En el marco de dicho procedimiento se dispuso que dichas tarifas tendrían un periodo de vigencia de 3 años, durante el cual debían ser actualizadas anualmente por la inflación peruana en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (Soles) y por la inflación estadounidense en el caso de las tarifas establecidas en dólares de los Estados Unidos de América. Asimismo, se estableció que a mitad del periodo regulatorio se revisarían las tarifas, así como todos los factores y variables utilizados por el Ositrán para la determinación tarifaria¹⁷.
52. En el año 2017, y mediante Resolución del Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de SNAR, servicio de Aproximación y servicio de Sobrevuelo los cuales tendrán una duración de cuatro (04) años, periodo en el cual se ajustarán anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR Nacional y servicio de Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos en el caso de los servicios cobrados en dólares (SNAR Internacional y servicio de Sobrevuelo).
53. Asimismo, en dicha revisión se modificó la estructura tarifaria del servicio de SNAR (Nacional e Internacional), introduciendo la categoría de cobro por Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave de “Hasta 5,7 TM”, debido a que alrededor del 80% de las aeronaves que pagaban la tarifa de SNAR de la categoría “Hasta 10 TM” correspondían a aeronaves pequeñas, además de que el 37,2% de las aeronaves presentaban un PMD de entre 1 y 2 TM. Cabe indicar que la introducción de una escala tarifaria dentro del servicio de SNAR (Nacional e Internacional) permitió diferenciar a las naves pequeñas de las grandes en relación al pago por el servicio dentro de la categoría de PMD que va de 0 a 10 TM.
54. En la siguiente tabla se detalla la lista de tarifas máximas para el SNAR, servicio de Aproximación y Sobrevuelo que estuvieron vigentes en el 2019. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por CORPAC en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados al sector privado). Estas tarifas se encuentran en función del PMD de la aeronave. Asimismo, el mismo cuadro muestra un incremento en todos los servicios de aeronavegación. Sin embargo, se

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ Las razones para llevar cabo la referida revisión se derivan de lo siguiente:

- (i) No existe certeza respecto a cuáles serán los efectos de la reducción de la tasa de crecimiento de la economía en el tráfico de pasajeros y las operaciones de las aeronaves;
- (ii) Es necesario monitorear el cumplimiento del Plan de Inversiones de CORPAC, de manera de verificar la eficiencia en la ejecución del gasto de capital; y,
- (iii) No existe certeza respecto al monto de las inversiones que CORPAC debería ejecutar para equipar el Aeropuerto de Chinchero (Cusco), y que deberían comenzar a realizarse en el año 2018.



observa que dentro de cada servicio la tarifa que se encuentra en función del peso no se modifica para todos los intervalos en peso. Por ejemplo, el servicio SNAR Nacional (Más de 70 TM hasta 105 TM) pasó de S/ 0,87 en el 2018 a S/ 0,89 en el 2019.

Tabla 6 Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2017 – 2019
(No incluye IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Vigente desde			
		Nov-2017	Nov-2018	Nov-2019	
SNAR Vuelos nacionales (En Nuevos soles)					
Hasta 5,7 TM	Por kilómetro recorrido	0,16	0,16	0,16	
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,29	0,29	0,30	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,32	0,32	0,33	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro recorrido	0,43	0,44	0,45	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,66	0,67	0,68	
Más de 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,86	0,87	0,89	
Cobro máximo por cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	14,45	14,64	14,91	
SNAR Vuelos internacionales (En USD)					
Hasta 5,7 TM	Por kilómetro recorrido	0,07	0,07	0,07	
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,13	0,13	0,13	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,14	0,14	0,14	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro recorrido	0,19	0,19	0,19	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,28	0,29	0,29	
Más de 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,38	0,39	0,40	
Cobro máximo por cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	6,68	6,83	6,95	
Servicio de aproximación (En Nuevos Soles)					
Hasta 10 TM	Por tonelada	3,04	3,08	3,14	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	3,41	3,45	3,51	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3,79	3,84	3,91	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	4,17	4,22	4,30	
Más de 105 TM	Por tonelada	4,56	4,62	4,71	
Cobro máximo por cargo mínimo	Por entrada y salida	7,60	7,70	7,84	
Servicio de sobrevuelo (En USD)					
Hasta 55 TM	Por kilómetro recorrido	0,18	0,18	0,18	
Más de 55 TM hasta 115 TM	Por kilómetro recorrido	0,27	0,28	0,28	
Más de 115 TM hasta 200 TM	Por kilómetro recorrido	0,54	0,55	0,56	
Más de 200 TM	Por kilómetro recorrido	0,80	0,82	0,83	

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Tarifas de los servicios aeroportuarios

55. En cuanto a los servicios aeroportuarios, la siguiente tabla muestra las tarifas máximas que puede cobrar CORPAC en los terminales aéreos bajo su administración, las mismas que fueron fijadas en mayo del año 2004, encontrándose vigentes desde dicho año sin ninguna modificación o actualización por inflación y agrupadas en Grupo I, Grupo III y Grupo V.



Tabla 7 Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados, año 2019
(En USD, no incluye IGV)

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

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

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2 Régimen de cargos de acceso

56. Otro ámbito regulado por el OSITRAN es el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos de CORPAC que es considerada una facilidad esencial¹⁸. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2006-CD/OSITRAN¹⁹, el OSITRAN 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 administrada por CORPAC:

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

¹⁸ 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."

¹⁹ 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.



-
57. Al respecto, en el caso del alquiler de *Counter*, 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 *counter*. 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.
 58. Otro de los servicios esenciales que se brindan dentro de los aeropuertos son los servicios de rampa o asistencia en tierra. A diferencia de los cargos anteriores, para brindar los servicios de rampa los usuarios intermedios pagan por dos conceptos: (i) el acceso por áreas comunes²⁰ y (ii) por el área requerida para el estacionamiento de los equipos utilizados para brindar el servicio esencial.
 59. Finalmente, existe el acceso a la facilidad esencial estación de línea la cual consiste en el uso de la infraestructura, por parte del usuario intermedio, para guardar las herramientas, equipos, suministros, componentes y materiales que serán utilizados para brindar a sus aeronaves el servicio de mantenimiento de aeronaves en línea.

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

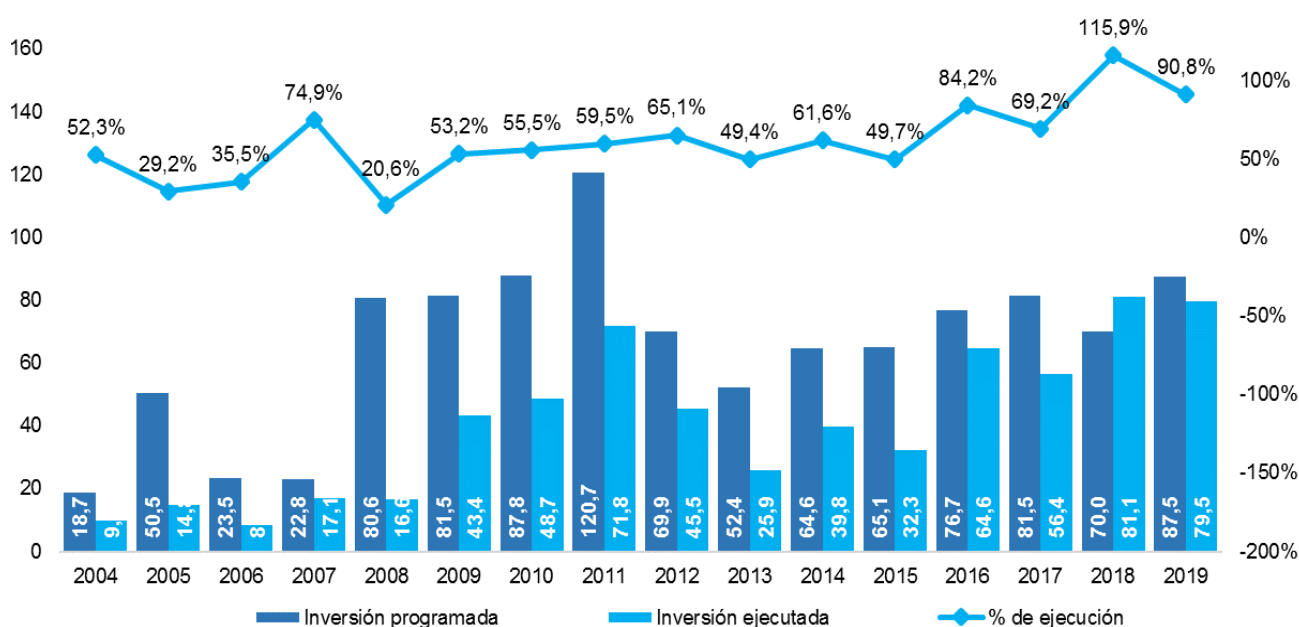


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1 Inversiones

60. Durante el año 2019, la inversión ejecutada de CORPAC ascendió a S/ 79,5 millones (esto es, 2,0% por debajo de lo ejecutado en el 2018), lo cual representa alrededor del 91% de la inversión presupuestada por la empresa para dicho año (S/ 87,5 millones). Al respecto, la totalidad de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2019 se concentraron en gastos de capital no vinculados a proyectos.
61. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por CORPAC entre 2004 y 2019. Como se puede apreciar, a lo largo de dicho periodo la inversión ejecutada se ha ubicado en niveles por debajo de la inversión inicialmente programada, con excepción de lo acontecido en el año 2018, en donde la ejecución fue de 115,9% respecto de lo programado para dicho año.

Gráfico 9 Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2019
(En millones de Soles)



Fuente: CORPAC: Informes Desempeño 2018 y Evaluación Presupuestal y Financiera de CORPAC - 2019.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Así, en términos acumulados, entre los años 2004 y 2019, la inversión programada ascendió a S/ 1 053,8 millones, de los cuales CORPAC ejecutó solo el 62,2% (S/ 655,5 millones). Cabe precisar que la ejecución de inversiones de CORPAC no es objeto de supervisión por parte del Ositrán debido a que nos encontramos ante una entidad administrada por el Estado, sin obligaciones de índole contractual en relación al nivel de inversión que ejecute la empresa.

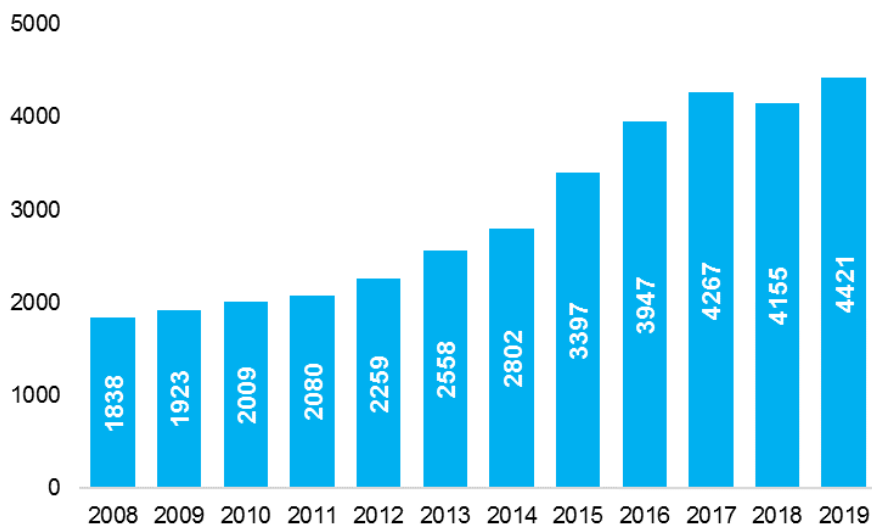
V.2 Aporte por regulación

63. 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 para Ositrán 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.



64. Durante el año 2019, el pago que correspondió transferir a favor del Ositrán por concepto de aporte por regulación, ascendió a S/ 4,42 millones, cifra 6,4% superior al aporte efectuado el año anterior (S/ 4,15 millones). Al respecto, dicho incremento guarda relación el mayor tráfico de pasajeros y carga registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC respecto de lo observado en el año 2018.
65. 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 2019. Como se puede apreciar, a lo largo de dicho periodo, los montos transferidos presentan una tendencia creciente, presentando una tasa de crecimiento anual promedio de alrededor del 8,3%.

Gráfico 10 Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2019
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI. SITUACIÓN FINANCIERA

VI.1 Cuestión previa

66. Si bien el dictamen de auditoría del ejercicio 2019 de los Estados Financieros de CORPAC, no tiene salvedades, es necesario señalar que en la nota 35 del informe de auditoría se explica que se efectuó una reestructuración de los estados financieros, que de acuerdo con lo indicado en la NIC 8 “Políticas Contables, Cambios en Estimaciones Contables y Errores” han sido reconocidas como “Errores”, con efecto en los resultados acumulados de años anteriores, lo que de acuerdo a los Auditores, ha ameritado una reestructuración de los saldos iniciales, por las siguientes situaciones:

- Se han identificado obras ejecutadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, las que fueron transferidas a CORPAC para su administración en años anteriores; estas obras han sido incorporadas al Patrimonio considerando el valor razonable determinado por la Empresa y sus consultores externos incrementando el Capital Adicional en S/ 104 millones y disminuyendo los resultados acumulados en S/ 42 millones por el reconocimiento de la depreciación acumulada de estas obras al inicio del periodo.
- Se ha realizado una revisión de la obsolescencia, vida útil y valor residual a los activos intangibles identificando activos que no generan beneficio económico para la Empresa por un valor neto de S/ 153 010 (S/ 2 053 025 de costo y S/ 1 900 015 de depreciación), los cuales han sido dados de baja; asimismo, se ha realizado ajustes en la depreciación por S/ 292 177 que corresponde al ajuste neto de la amortización calculada en exceso de los intangibles con vida infinita (disminución de depreciación) y el ajuste de la depreciación por el cálculo de las nuevas vidas útiles (aumento de depreciación).

67. En tal sentido, el análisis efectuado en la presente sección del informe incorpora la nueva información resultante de dicha reestructuración para los años anteriores.

VI.2 Estado de Resultados Integrales

68. Los ingresos operacionales de CORPAC provienen de tres fuentes: (i) servicios de aeronavegación, (ii) servicios aeroportuarios, y (iii) transferencias del AIJCh. Los servicios de aeronavegación comprenden los ingresos facturados por servicios de SNAR, aproximación y sobrevuelo, los cuales son facturados directamente a las aerolíneas en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional con excepción del AIJCh. Por otro lado, los servicios aeroportuarios comprenden los ingresos por pago del TUUA, carga y descarga, estacionamiento, servicio de rampa, acceso a infraestructura y otros, los cuales son brindados en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración. Finalmente, las transferencias del AIJCh están compuestas por el 50% de los ingresos del servicio de aterrizaje y despegue, y el 20% de los ingresos por concepto de la TUUA Internacional facturados por LAP, los cuales le corresponden a CORPAC como contraprestación por los servicios de aeronavegación que presta en el AIJCh, de conformidad con el contrato de colaboración empresarial suscrito entre ambas entidades.

69. Así, durante el año 2019, CORPAC registró ingresos operacionales por un total de S/ 430,4 millones, lo que significó un incremento de 6,9% con relación a los ingresos del año anterior (S/ 402,8 millones). Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación representaron el 57,5% de los ingresos totales de CORPAC, siendo el SNAR el más importante, al explicar el 88% del total de ingresos por servicios de aeronavegación. Por su parte, los pagos efectuados por LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional) representaron el 34,8% de los ingresos de CORPAC, seguido por los servicios aeroportuarios que representaron el 7,7% de los ingresos. En la siguiente tabla se detallan los ingresos provenientes de las operaciones de la empresa para los años 2018 y 2019.



Tabla 8 Ingresos de actividades ordinarias, año 2018 y 2019
(En miles de Soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
SNAR	216 344	203 303	50,3%	50,5%	6,4%
Aproximación provincias	16 886	15 518	3,9%	3,9%	8,8%
Aterrizaje y despegue	9 978	9 968	2,3%	2,5%	0,1%
Otros ingresos aeronáuticos	4 175	2 678	1,0%	0,7%	55,9%
Total Servicios de aeronavegación	247 383	231 466	57,5%	57,5%	6,9%
TUUA	29 026	26 610	6,7%	6,6%	9,1%
Cargo de acceso infraestructura	2 672	2 661	0,6%	0,7%	0,4%
Servicio de rampa	1 288	1 266	0,3%	0,3%	1,7%
Estacionamiento	137	178	0,0%	0,0%	-22,7%
Otros servicios aeroportuarios	193	121	0,0%	0,0%	59,5%
Total Servicios aeroportuarios	33 316	30 835	7,7%	7,7%	8,0%
50% A/D del AIJCh	74 654	72 883	17,3%	18,1%	2,4%
20% TUUA internacional del AIJCh	75 020	67 573	17,4%	16,8%	11,0%
Total Transferencias del AIJCh	149 674	140 456	34,8%	34,9%	6,6%
Total Ingresos operacionales	430 373	402 757	100,0%	100,0%	6,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Cabe señalar que el incremento de los ingresos operacionales de CORPAC en 2019, se explica principalmente por un aumento de los ingresos por el servicio de SNAR que representó el 50,3% del total de ingresos. En efecto, entre 2018 y 2019, los ingresos por SNAR se incrementaron 6,4%, al pasar de S/ 203,3 millones a S/ 216,3 millones. Asimismo, los ingresos de los servicios de TUUA, Aterrizaje/despegue y Aproximación presentaron incrementos de 9,1%, 0,1% y 8,8%, respectivamente, mientras que los ingresos por concepto de transferencia de los ingresos de la TUUA Internacional y Aterrizaje/despegue de LAP se incrementaron en 9,1% y 11,0%, respectivamente.
71. Por su parte, el costo de ventas se incrementó en S/ 25 247 (+8,5%) producto, principalmente, de los mayores gastos de personal, lo cuales crecieron en 10,6% al pasar de S/ 122,6 millones en el 2018 a S/ 135,7 millones en el 2019, tal como se puede observar en la siguiente tabla. Al respecto, dentro de los servicios aeroportuarios se puede destacar el incremento de los gastos de servicios prestados por terceros con un incremento de 24,3% (S/ 5,0 millones adicionales).

Tabla 9 Costo de ventas, año 2018 y 2019
(En miles de Soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Suministros	5 376	3 620	1,7%	1,2%	48,5%
Gastos de personal	135 666	122 623	42,1%	41,3%	10,6%
Gastos de servicios prestados por terceros	33 180	34 755	10,3%	11,7%	-4,5%
Gastos de tributos	26 723	25 113	8,3%	8,5%	6,4%
Otros gastos de gestión	6 164	3 794	1,9%	1,3%	62,5%
Provisiones del ejercicio	35 165	36 801	10,9%	12,4%	-4,4%
Servicios de aeronavegación	242 273	226 706	75,1%	76,3%	6,9%
Suministros	1 022	1 782	0,3%	0,6%	-42,7%
Gastos de personal	27 480	24 495	8,5%	8,2%	12,2%
Gastos de servicios prestados por terceros	25 559	20 562	7,9%	6,9%	24,3%
Gastos de tributos	1 256	1 207	0,4%	0,4%	4,1%
Otros gastos de gestión	2 908	1 213	0,9%	0,4%	139,7%
Provisiones del ejercicio	21 898	21 184	6,8%	7,1%	3,4%
Servicios aeroportuarios	80 122	70 442	24,9%	23,7%	13,7%



Total Costos de ventas	322 395	297 148	100,0%	100,0%	8,5%
-------------------------------	----------------	----------------	---------------	---------------	-------------

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Lo anterior descrito generó que la utilidad bruta de la entidad prestadora se incremente en 2,2% respecto al año anterior, pasando de S/ 105,6 millones en el 2018 a S/ 108,0 millones en el 2019. En esa misma línea, CORPAC presentó una utilidad operativa de S/ 80,7 millones monto inferior en S/ 1,7 millones al año anterior, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla. Cabe señalar que esta reducción se explica principalmente por una disminución de la cuenta *Otros ingresos operativos*, la cual se contrajo 19,6%, representando una disminución de S/ 4,5 millones.

Tabla 10 Estado de Resultados Integrales, año 2018 y 2019
(En miles de Soles)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Ventas Netas	430 373	402 757	100,0%	100,0%	6,9%
Costo de Ventas	(322 395)	(297 148)	-74,9%	-73,8%	8,5%
Utilidad Bruta	107 978	105 609	25,1%	26,2%	2,2%
Gastos de administración	(45 719)	(46 121)	-10,6%	-11,5%	-0,9%
Otros ingresos operativos	18 473	22 982	4,3%	5,7%	-19,6%
Utilidad de operación	80 731	82 470	18,8%	20,5%	-2,1%
Ingresos financieros	10 136	10 116	2,4%	2,5%	0,2%
Diferencia de cambio - ganancia	2 524	3 375	0,6%	0,8%	-25,2%
Gastos Financieros	(492)	(476)	-0,1%	-0,1%	3,5%
Diferencia de cambio - pérdida	(8 378)	(3 637)	-2%	-1%	130,4%
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	84 520	91 849	19,6%	22,8%	-8,0%
Gasto por impuesto a las ganancias	(26 689)	(31 644)	-6%	-8%	-15,7%
Utilidad del periodo	57 832	60 205	13%	15%	-3,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Finalmente, la utilidad neta de la empresa alcanzó el monto de S/ 57,8 millones, cifra mayor en 3,9% que lo observado en el año 2018. Este resultado se explica principalmente por una mayor pérdida de diferencia de cambio; así, la pérdida por diferencia de cambio aumentó de S/ 3,6 millones en 2018 a S/ 8,4 millones en 2019.

VI.3 Estado de Situación Financiera

74. El Activo Total asciende a S/ 1 094 millones en 2019, con una disminución de 0,1% respecto al ejercicio 2018, lo cual no representa variación significativa. La variación neta indicada es explicada por una disminución del activo corriente de S/ 8,8 millones (-2,6%) y un incremento de S/ 8,1 millones del activo no corriente (1,1%).
75. Dentro del Activo Corriente, la cuenta Efectivo y Equivalente de Efectivo aumentó en S/ 107,6 millones (64,1%) y la cuenta Inversiones Financieras disminuyó en S/ 119,0 millones (91,4%). Por el lado del Activo No Corriente, su incremento es explicado por un incremento de la cuenta Propiedades, Planta y Equipos de S/ 27,2 millones (3,8%) y una disminución de Otras Cuentas por Cobrar en S/ 17,4 millones (52,8%). La cuenta Propiedades, Planta y Equipo es materialmente relevante; así, en el ejercicio 2019 es de S/ 736 millones y representa el 67,2% del activo total.



Tabla 11 Estado de Situación Financiera, año 2018 y 2019
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	331 714	340 558	PASIVO CORRIENTE	79 306	101 814
Efectivo y equivalentes de efectivo	275 490	167 878	Sobregiro bancario	111	-
Inversiones financieras	11 258	130 191	Obligaciones financieras	-	31
Cuentas por cobrar comerciales	24 736	29 117	Cuentas por pagar comerciales	26 900	57 995
Otras cuentas por cobrar	6 435	7 511	Otras cuentas por pagar	16 699	14 130
Cuentas por cobrar a relacionadas	159	435	Cuentas por pagar a relacionadas	4 350	4 373
Inventarios, neto	9 434	5 290	Pasivo por impuesto a las ganancias	-	1 701
Activos por impuesto a las ganancias	4 152	0	Beneficios a los empleados	31 245	23 585
Gastos pagados por anticipado	50	136			
ACTIVO NO CORRIENTE	763 127	755 067	PASIVO NO CORRIENTE	98 328	75 386
Otras cuentas por cobrar	15 568	32 949	Otras cuentas por pagar	60 234	32 135
Propiedades, planta y equipos, neto	735 988	708 763	Pasivos por impuesto a las ganancias diferidas	19 017	25 162
Activos intangibles, neto	11 571	13 355	Provisiones	19 077	18 088
			TOTAL PASIVO	177 633	177 200
			PATRIMONIO NETO	917 208	918 425
			Capital	317 290	317 290
			Capital adicional	299 979	299 979
			Reservas legales	31 239	24 708
			Resultados acumulados	268 700	276 448
TOTAL ACTIVO	1 094 841	1 095 625	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	1 094 841	1 095 625

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 12 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2018 y 2019
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		2019 / 2018
	2019	2018		2019	2018	
ACTIVO CORRIENTE	30,3%	31,1%	PASIVO CORRIENTE	7,2%	9,3%	-22,1%
Efectivo y equivalentes de efectivo	25,2%	15,3%	Sobregiro bancario	0,0%	0,0%	-
Inversiones financieras	1,0%	11,9%	Obligaciones financieras	0,0%	0,0%	-
Cuentas por cobrar comerciales	2,3%	2,7%	Cuentas por pagar comerciales	2,5%	5,3%	-53,6%
Otras cuentas por cobrar	0,6%	0,7%	Otras cuentas por pagar	1,5%	1,3%	18,2%
Cuentas por cobrar a relacionadas	0,0%	0,0%	Cuentas por pagar a relacionadas	0,4%	0,4%	-0,5%
Inventarios, neto	0,9%	0,5%	Pasivo por impuesto a las ganancias	0,0%	0,2%	-100,0%
Activos por impuesto a las ganancias	0,4%	0,0%	Beneficios a los empleados	2,9%	2,2%	32,5%
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,0%				
ACTIVO NO CORRIENTE	69,7%	68,9%	PASIVO NO CORRIENTE	9,0%	6,9%	30,4%
Otras cuentas por cobrar	1,4%	3,0%	Otras cuentas por pagar	5,5%	2,9%	87,4%
Propiedades, planta y equipos, neto	67,2%	64,7%	Pasivos por impuesto a las ganancias diferida	1,7%	2,3%	-
Activos intangibles, neto	1,1%	1,2%	Provisiones	1,7%	1,7%	5,5%
			TOTAL PASIVO	16,2%	16,2%	0,2%
			PATRIMONIO NETO	83,8%	83,8%	-0,1%
			Capital	29,0%	29,0%	0,0%
			Capital adicional	27,4%	27,4%	0,0%
			Reservas legales	2,9%	2,3%	26,4%
			Resultados acumulados	24,5%	25,2%	-2,8%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	-0,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



76. Se aprecia también que el Pasivo Total representa el 16,2% del Activo Total en el ejercicio 2019, mientras que el Pasivo Corriente representa el 7,2% del Activo Total. Cabe señalar que, en el ejercicio 2018, el Pasivo Total representa también el 16,2% del Activo Total, y el Pasivo Corriente el 9,3%. Así, si bien el Pasivo Total sólo se incrementó en 0,2% (S/ 433 mil), en el ejercicio 2019 se evidencia una disminución del Pasivo Corriente y un aumento del Pasivo No Corriente.
77. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2019, asciende a S/ 917 millones miles, y representa el 84% del Activo Total, representando una disminución de 0,1% respecto al ejercicio 2018. La variación neta indicada es explicada por un incremento de las reservas legales en 26,4% (S/ 6,5 millones) y una disminución de 2,8% de los resultados acumulados (S/ 7,7 millones).

VI.4 Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

78. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,90, medidos con los ratios de liquidez clásica²¹, prueba ácida²², y de liquidez absoluta²³, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Asimismo, dada la magnitud de los ratios de liquidez, que largamente superan a la unidad, se evidencia que tendría exceso de liquidez, esto es, una subutilización de sus activos, lo cual también se condice con los resultados acumulados, los cuales ascienden a S/ 268,7 millones (24,5% del activo total), y con lo indicado anteriormente respecto a que durante el periodo 2004-2019 la empresa sólo ejecutó el 62,2% de su presupuesto.

Tabla 13 Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2018 y 2019

Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	4,18	3,34
Prueba ácida	4,01	3,29
Liquidez absoluta	3,62	2,93
Capital de Trabajo	252 408	238 744
Rotación K	1,71	1,69

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. El ratio de liquidez clásica muestra que por cada sol de Pasivo Corriente existe S/ 4,18 de Activo Corriente en el ejercicio 2019, mientras que en el ejercicio 2018 este ratio es de 3,34, lo cual implica un aumento en los niveles de liquidez. Este aumento se debe principalmente a que, en el ejercicio 2019, se ha experimentado una reducción sustancial de los Pasivos Corrientes de S/ 22,5 millones (22,1%), con lo cual las obligaciones de corto plazo son menores.
80. El ratio de la prueba ácida compara activos más líquidos con el pasivo corriente. Al respecto, se aprecia un aumento en este ratio, pasando de 3,29 en el año 2018 a 4,01 en el año 2019, es decir, los activos más líquidos de la empresa son aún más superiores a los Pasivos Corrientes en el ejercicio 2019. Similar resultado se obtiene con el ratio de liquidez absoluta el cual compara los activos líquidos como Efectivo y Equivalentes de Efectivo e Inversiones Financieras con los Pasivos Corrientes; en este caso, este ratio aumenta de 2,93 en el ejercicio 2018 a 3,62 en el ejercicio 2019, concluyéndose que los

²¹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²² Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado).

²³ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.



activos líquidos de la empresa son largamente superiores a los pasivos corrientes de la compañía, evidenciándose un exceso de liquidez y una subutilización de sus activos.

81. Por otro lado, se aprecia también una mejora en el nivel de capital de trabajo²⁴ de S/ 238,7 millones en el 2018 a S/ 252,4 millones en el 2019; esta mejoría, como se ha explicado anteriormente, se debe a la reducción sustancial del Pasivo Corriente.
82. Finalmente, se aprecia también una mejora en el ratio de rotación de capital de trabajo²⁵; así, por cada sol de capital de trabajo en el ejercicio 2018 se obtiene S/ 1,69 de ventas, mientras que en el ejercicio 2019, por cada sol de capital de trabajo se obtiene S/ 1,71 de ventas, lo cual supone una mejora de eficiencia en el empleo de los recursos de corto plazo.

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

83. En términos relativos, el nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido invariable en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio anterior. Así, el ratio Deuda – Patrimonio²⁶ pasó de 19,3% a 19,4%, mientras que el Ratio de Endeudamiento del Activo²⁷ se mantuvo en torno al 16,2%, y el Índice de Solvencia²⁸ se mantuvo en torno a 6,2, en ambos ejercicios, de lo que se concluye que la empresa presenta un bajo nivel de endeudamiento. Esta situación se condice con lo concluido en el análisis de los ratios de liquidez, en el sentido de que la empresa no ha ejecutado el 100% de sus inversiones, lo cual se evidencia en los resultados acumulados, niveles de efectivo y en los elevados niveles de solvencia.

Tabla 14 Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2018 y 2019

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	19,4%	19,3%
Endeudamiento del Activo	16,2%	16,2%
Calidad de la Deuda	44,6%	57,5%
Índice de Solvencia	6,2	6,2

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Respecto al ratio de Calidad de la Deuda²⁹, se identifica una disminución del valor del ratio, pasando de 57,5% en el ejercicio 2018 a 44,6% en el ejercicio 2019, lo cual supone un menor endeudamiento de corto plazo en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018. En tal sentido, por cada sol de Pasivo Total, corresponde S/ 0,46 al Pasivo Corriente en el ejercicio 2019.

- **Ratios de Rentabilidad**

85. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto³⁰ ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 26,2% y en el ejercicio 2018 asciende a 25,1%, mientras que el margen operativo³¹ disminuye de 20,5% en el 2018 a 18,8% en el 2019. Así, estos

²⁴ Calculado como Activo Corriente – Pasivo Corriente.

²⁵ Calculado como Ventas Netas / Capital de Trabajo.

²⁶ Calculado como Pasivo Total / Patrimonio.

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁸ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³⁰ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³¹ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.



resultados se explican debido a que el incremento de ingresos ha sido de manera proporcional inferior al incremento de los costos y gastos operativos.

Tabla 15 Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2018 y 2019

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	25,1%	26,2%
Margen Operativo	18,8%	20,5%
Margen Neto	13,4%	14,9%
ROE	6,3%	6,6%
ROA	5,3%	5,5%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. De igual forma, el margen neto³² presenta una disminución: en 2018 resultó en 14,9% y en el 2019 resultó en 13,4%. Este indicador muestra en 2019 que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 13,4 de utilidad neta.
87. Por su parte, el ROE³³ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2019 disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 6,3 de utilidad neta, y en el ejercicio 2018 por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 6,6 soles de utilidad neta.
88. De la misma forma el ROA³⁴ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa; este indicador también presenta una disminución, de 5,5% en 2018 a 5,3% en el 2019. Cabe señalar que la disminución de este indicador se debe a la disminución de la utilidad neta en el ejercicio 2019.

³² Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³³ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³⁴ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



VII. CONCLUSIONES

89. De la evaluación del desempeño durante 2019, de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. se puede concluir lo siguiente:
- (i) En 2019, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 19,9%, 12,5% y 1,0% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Del total de aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, el aeropuerto del Cusco fue el que registró el mayor flujo de pasajeros, al representar cerca del 82% de los pasajeros movilizados por dicha entidad prestadora.
 - (ii) Durante 2019, el tráfico de pasajeros y de carga en los aeropuertos administrados por CORPAC se incrementó 5,0% y 43,2% con relación al año anterior, respectivamente; mientras que, por el contrario, el tráfico de aeronaves registró una reducción de 2,0%.
 - (iii) Las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, en el 2019, presentan los mismos montos que años anteriores, mientras que las tarifas de los servicios de aeronavegación fueron ajustadas por la inflación peruana, en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (Soles), y por la inflación estadounidense, en el caso de las tarifas establecidas en dólares de los Estados Unidos de América.
 - (iv) En el 2019, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/ 79,5 millones, lo que significó una reducción de 2,08% con relación a la inversión ejecutada el año 2018 (S/ 81,1 millones), representando alrededor del 91% la inversión programada (S/ 87,5 millones). La totalidad de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2019 se concentraron en gastos de capital no vinculados a proyectos.
 - (v) En el 2019, CORPAC transfirió a favor del Ositrán por concepto de aporte por regulación un total de S/ 4,42 millones, lo cual significó un incremento de 6,4% con relación a las transferencias efectuadas en 2018 (S/ 4,15 millones).
 - (vi) Los estados de resultados muestran que durante el 2019 CORPAC registró ingresos por un total de S/ 430,4 millones, lo que significó un incremento de 6,9% con relación a los ingresos del año anterior. Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación representaron el 57,5% de los ingresos totales de CORPAC, mientras que los pagos efectuados por LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional) representaron el 34,8% de los ingresos de CORPAC.
 - (vii) Durante 2019, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,90, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Asimismo, el nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido relativamente invariable en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio anterior, mientras que los ratios de rentabilidad se han mantenido por debajo de lo registrado en el 2018, debido a que el incremento de ingresos ha sido de manera proporcional menor al incremento de los costos y gastos operativos del ejercicio 2019, lo cual ha impactado en la disminución de la utilidad neta de la compañía.
 - (viii) Dada la magnitud de los ratios analizados, se evidencia que la empresa presenta exceso de liquidez, evidenciando una subutilización de sus activos, lo cual también se condice con los resultados acumulados, los cuales ascienden a S/ 268,7 millones (24,5% del activo total).



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Sandra Queija de La Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante