



INFORME DE DESEMPEÑO

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

2020

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 2020: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	6
I.1. Aspectos generales y composición de la empresa	6
I.2. Principales activos de la empresa y área de influencia	6
I.3. Hechos de importancia.....	8
II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS.....	9
III. EVOLUCIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE CORPAC	10
III.1. Servicios aeroportuarios.....	10
III.1.1. Tráfico de aeronaves.....	10
III.1.2. Tráfico de Pasajeros	12
III.1.3. Tráfico de Carga.....	14
III.2. Servicios de aeronavegación	16
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	18
IV.1. Régimen tarifario	18
IV.2. Régimen de cargos de acceso.....	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1. Inversiones	22
V.2. Aporte por regulación.....	23
VI. SITUACIÓN FINANCIERA	24
VI.1. Impacto de la Pandemia COVID-19 en los Estados Financieros de CORPAC	24
VI.2. Estado de Resultados Integrales	24
VI.3. Estado de Situación Financiera	26
VI.4. Indicadores Financieros.....	28
VII. CONCLUSIONES	30
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO	32



LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC	6
Tabla 2 Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2020	12
Tabla 3 Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2020	14
Tabla 4 Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2020	16
Tabla 5 Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2020.....	17
Tabla 6 Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2020	20
Tabla 7 Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados, vigentes desde el 2004... 21	
Tabla 8 Cargos de acceso, 2020	22
Tabla 9 Ingresos de actividades ordinarias, año 2019 y 2020.....	25
Tabla 10 Costo de ventas, año 2019 y 2020	25
Tabla 11 Estado de Resultados Integrales, año 2019 y 2020	26
Tabla 12 Estado de Situación Financiera, año 2019 y 2020	27
Tabla 13 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2019 y 2020	27
Tabla 14 Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2019 y 2020	28
Tabla 15 Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2019 y 2020.....	29
Tabla 16 Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2019 y 2020.....	30

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Ámbito de influencia de CORPAC	7
Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2020	11
Gráfico 3 Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2020	11
Gráfico 4 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2020.....	13
Gráfico 5 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2020	13
Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2020	15
Gráfico 7 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2020.....	15
Gráfico 8 Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2020.....	18
Gráfico 9 Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2020	23
Gráfico 10 Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2020.....	24



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2020 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 2020, CORPAC cuenta bajo su administración con 29 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete de Cusco, por captar el 78,2% y 69,0% del flujo de pasajeros y carga, respectivamente, del total de aeropuertos administrados por dicha empresa. Es de mencionar que, durante el 2020, se registró un comportamiento decreciente en lo relativo al número de pasajeros, carga y operaciones, como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19¹.

Durante el año 2020, alrededor de 1,3 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por CORPAC, lo cual significó una reducción de 72,8% con relación al año anterior en que se registraron 4,8 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 77,5% 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 2020, se movilizaron 1071,7 toneladas, volumen que significó una reducción del 64,6% con relación al año anterior. La totalidad de la carga correspondió al tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró la mayor proporción (69,0%).

En cuanto al número de operaciones, en el año 2020, CORPAC atendió un total de 31,8 miles de movimientos de entrada y salida de aeronaves, lo que significó una reducción de 67,6% con respecto al año anterior (98,1 miles). El mayor número de operaciones se dio en los aeropuertos de Cusco (29,9%) y Nazca (21,9%).

En cuanto a los servicios de aeronavegación, durante el año 2020, CORPAC brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 33,8 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y en 25,3 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 23,3 millones de kilómetros.

Las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, en el 2020, presentan los mismos montos que años anteriores, mientras que las tarifas de los servicios de aeronavegación fueron ajustadas por la inflación peruana, en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (Soles), y por la inflación estadounidense, en el caso de las tarifas establecidas en dólares norteamericanos.

En el 2020, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/ 40,9 millones, lo que significó una reducción de 48,5% con relación a la inversión ejecutada el año 2019 (S/ 79,5 millones), representando alrededor del 80,4% de la inversión programada (S/ 50,9 millones). La totalidad de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2020 se concentraron en gastos de capital no vinculados a proyectos.

¹ El 15 de marzo de 2020, el gobierno emitió el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional, y posteriormente sus modificatorias y ampliaciones. En éstas, se dispuso, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras; limitando las operaciones de las entidades prestadoras de la red aeroportuaria sólo a aquellas relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros. Esta situación culminó el 15 de julio con la autorización de operación otorgada mediante Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.



En cuanto a las transferencias realizadas por CORPAC al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, éstas alcanzaron la suma de S/ 2,05 millones durante 2020, lo que representó una disminución de 53,6% con relación a las transferencias efectuadas en 2019 (S/ 4,42 millones).

Los estados de resultados muestran que CORPAC registró ingresos por un total de S/ 160,5 millones durante el 2020, lo que significó una considerable reducción de 62,5% con relación a los ingresos del año anterior (S/ S/ 430,4 millones), principalmente explicado por la caída de 56% en los ingresos por servicios de aeronavegación, así como por los menos pagos de la retribución de LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional). Por su parte, los costos totales de CORPAC se redujeron 17,9% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 322,4 millones a S/ 264,8 millones. En este contexto, se registró un resultado neto negativo de S/ 74,8 millones, situación que muestra un importante deterioro con relación al año anterior en que se registró una utilidad neta de S/ 57,8 millones.

Asimismo, durante el año 2020, CORPAC presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. El nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido relativamente invariable en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio anterior. No obstante, los niveles de rentabilidad registraron un considerable deterioro, mostrando niveles negativos en 2020.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Aspectos generales y composición de la empresa

1. CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 099. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. De acuerdo con la normativa vigente, las principales funciones de CORPAC son: i) operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo; y, ii) establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.
3. Al 31 de diciembre de 2020, 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 Peruano².

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

4. Al cierre del 2020, CORPAC administra un total de 30 aeropuertos y aeródromos que registran movimientos comerciales, militares y vuelos no regulares, a nivel nacional, incluido el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete, ubicado en la región Cusco, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 1 Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC

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

² CORPAC. Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2020.



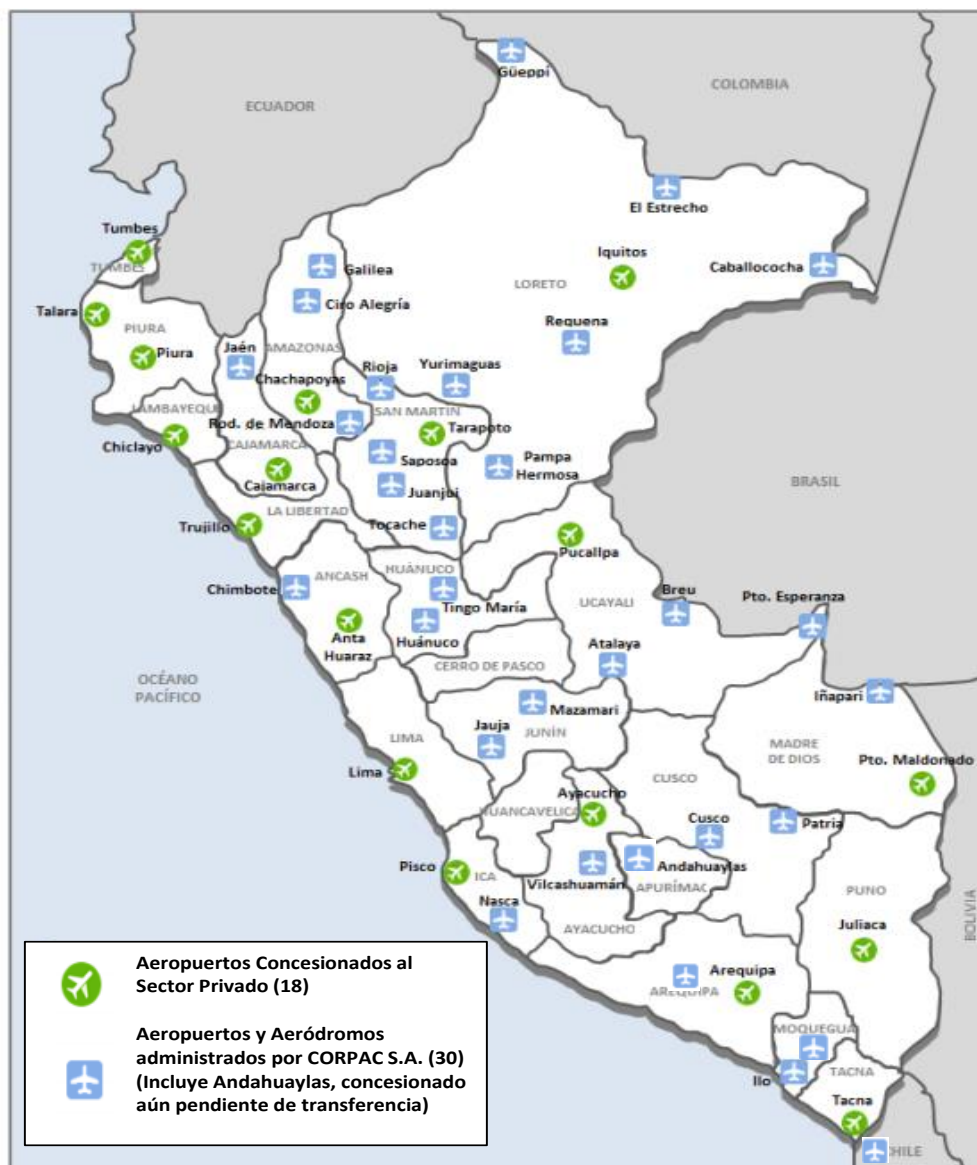
Aeropuerto/Aeródromo	Localidad	Región
27 Aeródromo María Reiche Neuman	Vista Alegre	Ica
28 Aeródromo Patria	Kosñipata	Cusco
29 Aeródromo Alférez FAP David Figuroa Fernandini	Huánuco	Huánuco
30 Aeródromo de Requena	Requena	Loreto

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Gráfico 1 Ámbito de influencia de CORPAC



Fuente: CORPAC.



I.3. Hechos de importancia

7. En el año 2020, el sector aeronáutico fue uno de los más afectados por la crisis del COVID-19. Con el fin de mitigar los efectos de la pandemia, el 15 de marzo del 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano decretó el Estado de Emergencia Nacional y el cierre de todas las fronteras internacionales durante el periodo que dure la emergencia. Así, desde el 17 de marzo el AIJCh se suspendieron los vuelos de transporte de pasajeros, permitiéndose solo vuelos de carga, vuelos humanitarios y de repatriación.
8. El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020, observándose que tal reactivación solo tendría lugar en aquellas regiones donde se cuente con el reporte del estado de la pandemia controlada, y respetándose estrictamente los protocolos sanitarios establecidos por las autoridades pertinentes.
9. El 26 de setiembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, se aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encontró el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de 11 destinos internacionales aprobados.
10. El 03 de octubre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, se suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, con lo cual se reanudaron los vuelos internos en dichas regiones. El 22 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 0727-2020-MTC/01, se autorizaron los vuelos internacionales a un total de 17 países.
11. Así, a partir del 15 de julio de 2020, inició la recuperación gradual de las operaciones regulares relacionadas con el transporte de pasajeros de vuelos nacionales, mientras que el reinicio de los vuelos internacionales se produjo recién en el mes de octubre, como se detalla a continuación:

Nacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales.
- Julio: reinicio de vuelos comerciales a excepción de Arequipa, Jauja, Puerto Maldonado y Tarapoto (15.07). Cancelación de operaciones a Ilo (30.07).
- Agosto: paralización de operaciones a Jaén (01.08), Juliaca, Cuzco y Tacna (04.08), y Ayacucho (17.08).
- Septiembre: Paralización de operaciones a: Trujillo (01.09). Reinicio de vuelos comerciales a Arequipa y Tarapoto (01.09), Jauja (15.09) y Jaén, Trujillo (23.09).
- Octubre: Reinicio de vuelos comerciales a Puerto Maldonado, Juliaca, Cajamarca, Cuzco y Tacna (01.10) e, Ilo (07.10), Ayacucho (12.10).

Internacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales (16.03)
 - Octubre: reinicio de vuelos comerciales a través de las rutas Bogotá, Panamá, Quito, y Santiago (05.10), Amsterdam, Madrid y Santa Cruz (08.10), y París (09.10).
 - Noviembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Buenos Aires, Guayaquil, Houston, La Paz, Los Ángeles, Miami, México, Nueva York y Sao Paulo (01.11), Fort Lauderdale (02.11), y Atlanta (23.11).
 - Diciembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Cancún (01.12), Orlando (02.12), Punta Cana (03.12), Cali (17.12), y Medellín (19.12). Cancelación de las rutas Amsterdam, Madrid y París (22.12).
12. En el mes de marzo del 2020, el aeropuerto “Hernán Turque Podestá” de Moquegua recibió su primer vuelo de prueba de la empresa aérea Wayra Perú, el mismo que sirvió



como acción de prueba para ver las condiciones de la pista, las aproximaciones y evaluar todo lo que necesitarán los pilotos una vez que se retomen las operaciones comerciales, luego de más de 40 años.

13. En el mes de marzo de 2020, CORPAC recibió el vuelo inaugural de la empresa aérea ATSA Airlines Perú, en el aeropuerto de Andahuaylas, en la región Apurímac. Estos vuelos tenían una frecuencia programada para los miércoles y domingos, luego de haber dejado de acoger vuelos comerciales desde noviembre del 2018. Sin embargo, dada la pandemia los vuelos se suspendieron y tras el levantamiento de las restricciones, ATSA Airlines Perú no retomó esta ruta.
14. En noviembre del 2020, CORPAC puso en marcha el primer Radar de Vigilancia Aérea MSSR-S Transportable para el Perú, el mismo que tiene una cobertura de vigilancia del espacio aéreo nacional mayor a los 550 km. (300 millas náuticas) de diámetro, ofreciendo una solución con gran confiabilidad y de esta manera garantizar la continuidad de las operaciones aéreas ante cualquier contingencia. Este radar transportable fue adquirido a la empresa internacional INDRA e integra elementos de generación de energía y sistemas de comunicaciones que permiten trabajar de manera autónoma en cualquier sitio.

II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS

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

- **Servicios de aeronavegación**

Brindados a todas las aeronaves en vuelo dentro de la red aeroportuaria nacional. Están compuestos por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y aproximación. El SNAR considera la asistencia que se brinda a las naves durante el vuelo, tanto a aquellas que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que aterrizan en algún aeropuerto del país; comprende los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, y búsqueda y salvamento³. El servicio de aproximación consiste en la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos.

Cabe señalar que estos servicios son prestados por CORPAC también en los aeropuertos concesionados al sector privado: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez⁴, el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales⁵ y el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales⁶.

- **Servicios aeroportuarios**

Brindados en la infraestructura aeroportuaria bajo administración de CORPAC. Se prestan dentro del recinto aeroportuario antes del despegue de una aeronave o después del aterrizaje de la misma, y comprenden tanto los servicios a la aeronave como los servicios al pasajero y a la carga. Estos servicios se encuentran sujetos a regulación tarifaria debido a que son actividades cuya prestación no se realiza en

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

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

⁵ Concesionado el 11 de diciembre de 2006 a favor de Aeropuertos del Perú S.A. (aeropuertos de Tumbes, Piura, Talara, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Anta y Pisco).

⁶ Concesionado el 5 de enero de 2011 a favor de Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (aeropuertos de Arequipa, Tacna, Juliaca, Ayacucho, Madre de Dios).



condiciones de competencia (efectiva o potencial)⁷.

Los servicios aeroportuarios comprenden: uso del terminal de pasajeros, aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de naves, uso de puentes de embarque (provisto sólo en el aeropuerto de Cusco), uso de instalaciones de carga aérea, asistencia en tierra (rampa), y almacenamiento y despacho de combustible. Estos dos últimos servicios pueden ser prestados por CORPAC o por terceros, en cuyo caso requerirán tener acceso a las instalaciones del aeropuerto.

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

16. A continuación, se presenta información sobre la evolución de la prestación de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación por parte de CORPAC, la cual ha sido obtenida de la información estadística declarada mensualmente por dicha entidad al Ositrán⁸.

III.1. Servicios aeroportuarios

17. Durante el año 2020, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 15,1%, 10,6% y 0,5% 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 2,0% y 1,9% de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que la carga internacional fue prácticamente nula.
18. A continuación, se presenta información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2008 - 2020, detallada por los principales aeropuertos⁹.

III.1.1. Tráfico de aeronaves

19. CORPAC atiende principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado el 98,9% del total de operaciones entre 2008 y 2020, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, durante el año 2020, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos administrados por CORPAC.
20. Durante el año 2020, CORPAC registró un total de 31,8 miles de movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue (nacional e internacional) en los aeropuertos bajo su administración, cifra inferior en 67,6% a los movimientos registrados el año anterior (98,1 miles). Esta reducción en el tráfico de aeronaves es explicada, como se mencionó anteriormente, por las medidas preventivas frente al COVID-19.

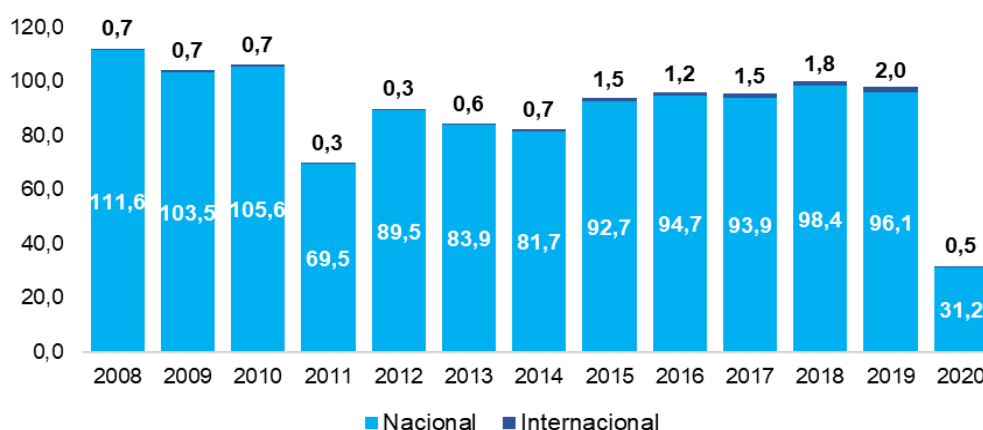
⁷ Con excepción del servicio de Uso de instalaciones de carga aérea, el cual no se encuentra sujeto a regulación tarifaria o de acceso en la red de aeropuertos de CORPAC.

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

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



Gráfico 2 Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2020
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



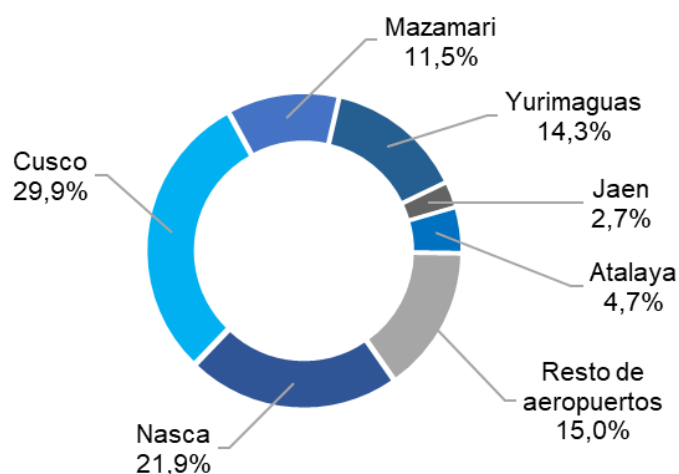
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Durante el año 2020, el aeropuerto de Cusco y el aeródromo de Nasca¹⁰ registraron el mayor movimiento de aeronaves, habiendo explicado el 29,9% y 21,9% del tráfico total de aeronaves, respectivamente.

Gráfico 3 Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2020
(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 Nasca solo se registra tráfico de aeronaves pequeñas caracterizadas por movilizar turistas que buscan conocer las Líneas de Nasca, habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave de 4,5 (esto es inferior en 13,2% respecto de lo observado el año anterior). Por su parte, en el aeropuerto del Cusco,

¹⁰ Cabe mencionar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 099 Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC es el administrador y explotador del Aeródromo de Nasca hasta que concluya el proceso de transferencia de este a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

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



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 106,6 pasajeros (-2,6% que en el año 2019).

23. En cuanto a la variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que, en 2020, el terminal que concentró el mayor número de operaciones nacionales, Cusco, registró una reducción de 73,4% con relación al año anterior, mientras que, en el caso del aeródromo de Nasca, se observó una reducción de 81,4% respecto de lo registrado en 2019.
24. Cabe señalar que, durante el 2020, la única instalación que registró un crecimiento en las operaciones fue el aeródromo Rodríguez de Mendoza (pasó de 10 operaciones en 2019 a 214 en 2020); mientras que el resto de aeropuertos y aeródromos experimentaron reducciones significativas en el tráfico de aeronaves.
25. Asimismo, al igual que en los años anteriores, el único aeropuerto que recibió tráfico internacional fue el de Cusco, el cual, durante el año 2020, registró un 73,8% menos operaciones que en el 2019, pasando 2,0 mil a 530 operaciones.

Tabla 2 Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2020
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% Prom. anual	
									2013-2019	2019-2020
Nacional	83 927	81 716	92 687	94 663	93 937	98 370	96 093	31 248	2,3%	-67,5%
Nazca ¹	34 944	34 494	37 191	37 716	37 884	39 812	37 488	6 958	1,2%	-81,4%
Cusco	26 357	26 816	31 604	33 968	33 181	35 550	33 657	8 975	4,2%	-73,3%
Mazamari	3 176	4 694	4 511	5 052	5 228	4 494	5 696	3 657	10,2%	-35,8%
Yurimaguas	3 235	4 775	5 703	4 492	4 410	5 451	5 535	4 540	9,4%	-18,0%
Jauja	-	-	-	245	976	1 403	2 170	1 162	-	-46,5%
Atalaya	2 109	2 095	2 086	2 195	2 310	2 508	2 570	1 493	3,3%	-41,9%
Huánuco	1 560	1 749	2 412	2 321	2 286	1 964	1 340	772	-2,5%	-42,4%
Ilo	867	1 856	1 777	3 157	1 343	928	2 274	933	17,4%	-59,0%
Jaén	2 039	2 226	2 559	2 916	3 417	3 512	2 762	843	5,2%	-69,5%
Tingo María	8 162	1 888	3 292	1 233	1 012	998	936	775	-30,3%	-17,2%
Resto ²	1 478	1 123	1 552	1 368	1 890	1 750	1 665	1 140	2,0%	-31,5%
Internacional	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	21,2%	-73,8%
Cusco	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	21,2%	-73,8%
Total	84 566	82 444	94 173	95 899	95 457	100 136	98 114	31 778	2,5%	-67,6%

Notas:

1/ Aeródromo.

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

Fuente: CORPAC.

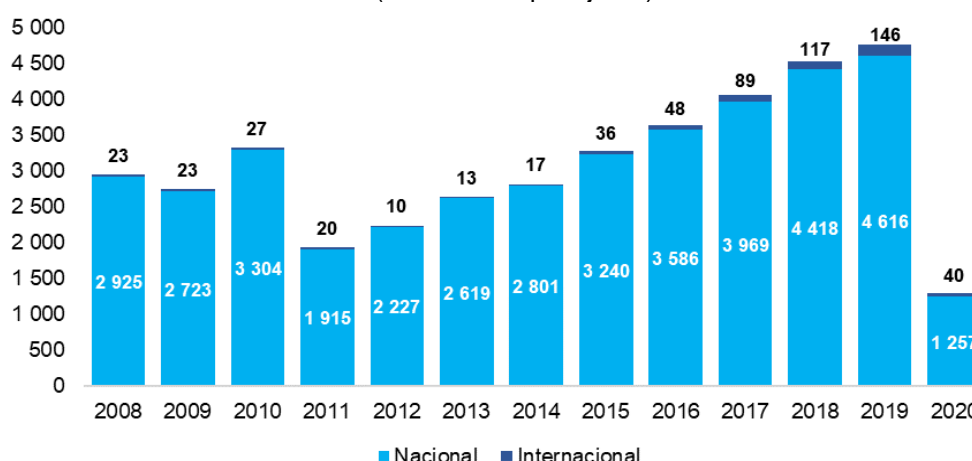
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de Pasajeros

26. Durante el año 2020, CORPAC atendió un total de 1,3 millones de pasajeros, lo que significó una notable reducción del 72,8% con relación al año anterior. Los pasajeros procedentes de vuelos nacionales representaron el 96,95% del total de pasajeros movilizadas a través de la red de aeropuertos de la entidad prestadora.



Gráfico 4 Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2020
(En miles de pasajeros)



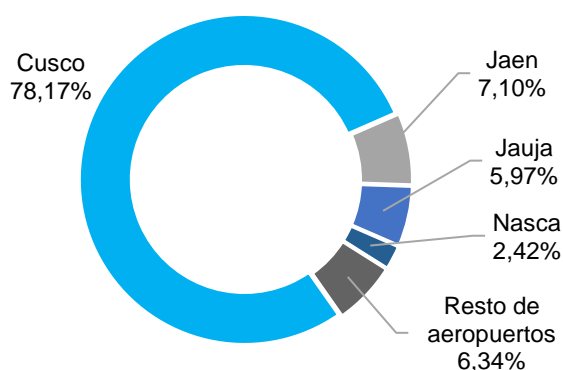
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Tal como se aprecia en el gráfico anterior, desde el 2011, año en que se entregó en Concesión el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia, hasta el 2019, se mantuvo una tendencia creciente en el número de pasajeros; sin embargo, en el 2020 se experimentó una caída del 72,76% en el número de pasajeros en vuelos nacionales con relación al 2019, mientras que los pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco se redujeron en 72,83%.
28. Como se observa en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC, habiendo tenido una participación de 78,2% del total de tráfico de pasajeros durante 2020. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Jaén y Jauja, que explicaron el 7,1% y 6,0% del tráfico total, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 8,8% del tráfico total de pasajeros observado durante el año 2020.

Gráfico 5 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2020
(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, el tráfico total de pasajeros registró un crecimiento sostenido hasta el 2019, con una tasa de crecimiento promedio anual de 10,4%; los pasajeros en vuelos nacionales incrementaron en 9,9% y en vuelos internacionales incrementaron en 49,9% durante dicho



periodo. Únicamente los aeródromos de Huánuco y Andahuaylas registraron una evolución decreciente en el tráfico de pasajeros nacionales. En contraste, en el 2020 respecto al 2019, la mayoría de los aeropuertos registraron caídas significativas.

Tabla 3 Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2020
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% Prom. anual	
									2013-2019	2019-2020
Nacional	2 619,5	2 800,6	3 240,4	3 585,7	3 969,4	4 418,3	4 615,9	1 257,2	9,9%	-72,8%
Cusco	2 295,3	2 469,4	2 852,8	3 161,1	3 290,5	3 646,6	3 760,6	974,1	8,6%	-74,1%
Jauja	29,8	39,4	51,7	62,0	187,4	229,8	228,4	77,4	40,4%	-66,1%
Nasca ¹	167,1	157,2	166,8	171,7	175,0	191,4	195,0	31,4	2,6%	-83,9%
Jaén	-	-	-	24,6	121,0	168,1	283,7	92,1	-	-67,5%
Huánuco	55,2	62,5	78,4	95,7	119,9	102,1	48,1	23,4	-2,3%	-51,4%
Atalaya	13,8	13,1	14,8	16,3	19,5	23,8	24,3	12,3	9,8%	-49,5%
Tingo María	16,4	21,2	26,5	20,4	19,1	21,6	24,4	5,4	6,9%	-77,9%
Yurimaguas	10,0	16,6	28,2	20,0	17,9	19,6	17,8	17,7	10,0%	-0,2%
Andahuaylas	31,0	19,4	19,1	12,8	8,3	8,5	0,1	0,1	-62,5%	33,7%
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	19,4	126,6%	-40,6%
Resto ²	0,3	0,6	1,0	0,4	2,6	6,7	1,0	3,9	22,5%	306,0%
Internacional	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	49,9%	-72,8%
Cusco	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	49,9%	-72,8%
Total	2 632,3	2 818,1	3 276,8	3 633,7	4 058,5	4 534,9	4 761,5	1 296,7	10,4%	-72,8%

Nota:

1/ Aeródromo.

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

Fuente: CORPAC.

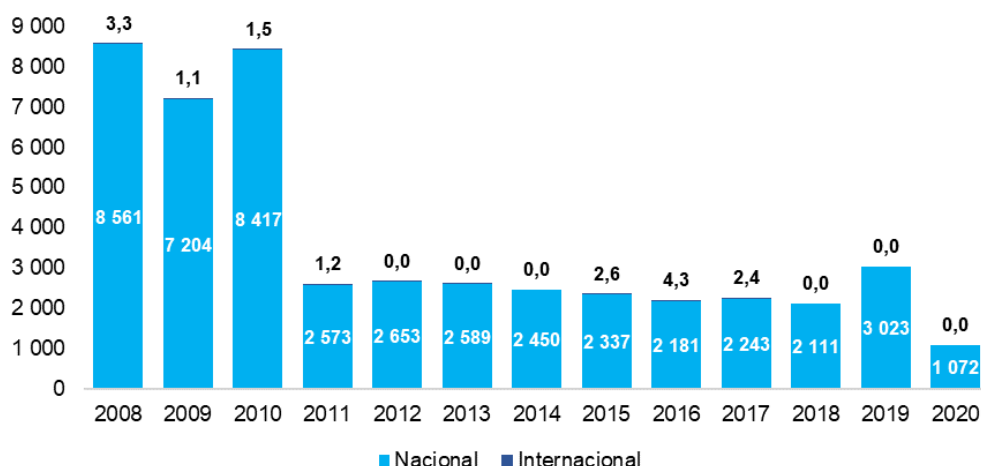
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3. Tráfico de Carga

30. Durante 2020, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó las 1071,7 toneladas, lo que representó una reducción de 64,6% 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.
31. Tal como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico de carga entre los años 2008-2020, 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; lo que se agravó en el año 2020, donde se presenta una fuerte caída respecto de los montos registrados en años anteriores.



Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2020
(En toneladas)



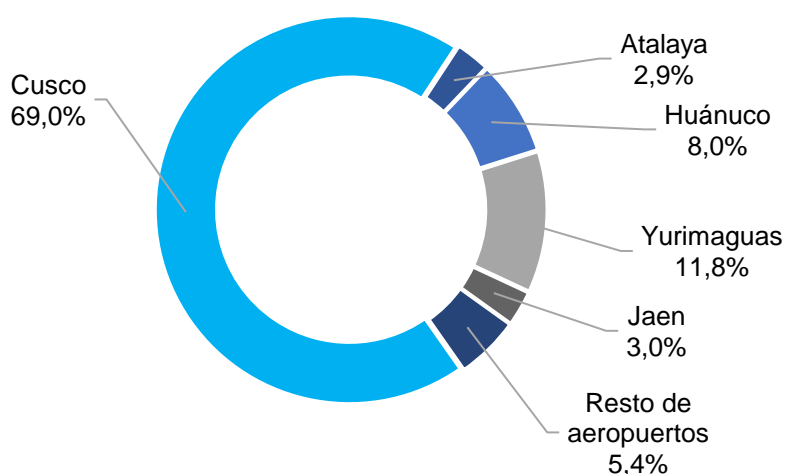
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Al igual que en el caso del tráfico de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el año 2020, el aeropuerto de Cusco fue el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC en cuanto al movimiento de carga nacional, habiendo tenido una participación de 69,0% en el volumen total de carga movilizada en vuelos nacionales. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Yurimaguas y Huánuco, a través de los cuales se movilizaron el 11,8% y 8,0% del total de la carga, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 11,2% del volumen total de carga movilizada.

Gráfico 7 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2020
(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 durante el año 2020 se puede identificar que el aeropuerto de Cusco registró una reducción de 57,4% con relación al año 2019; observándose un comportamiento similar en el resto de los aeropuertos bajo administración de CORPAC, a excepción de Jauja. Así, en los aeropuertos de Huánuco, Yurimaguas y Atalaya, la carga movilizada se redujo en un 53,6%, 17,0% y 96,1% en el



2020 respecto al 2019, respectivamente. Cabe subrayar que, al igual que lo observado en el año 2019, no se movilizó carga en vuelos internacionales.

Tabla 4 Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2020
(En toneladas)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% Prom. anual	
									2013-2019	2019-2020
Nacional	2 589,1	2 450,3	2 337,4	2 181,2	2 242,9	2 110,5	3 023,1	1 071,7	2,6%	-64,6%
Cusco	2 352,2	2 219,6	1 974,9	1 723,2	1 868,2	1 730,8	1 736,3	739,0	-4,9%	-57,4%
Yurimaguas	77,7	124,3	249,0	271,3	181,1	182,5	152,5	126,6	11,9%	-17,0%
Atalaya	82,8	43,1	58,0	80,5	83,5	57,0	800,2	30,9	45,9%	-96,1%
Huánuco	36,4	50,5	34,3	57,0	67,2	50,8	184,7	85,6	31,1%	-53,6%
Jauja	9,5	1,5	5,2	34,8	38,8	34,5	11,5	19,4	3,3%	68,9%
Andahuaylas	24,7	9,7	13,5	12,1	3,9	1,4	-	0,33	-	-
Resto ¹	5,7	1,5	2,4	2,2	0,2	53,6	137,9	69,7	70,1%	-49,5%
Internacional	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-	-
Cusco	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-	-
Total	2 589,1	2 450,3	2 340,0	2 185,5	2 245,3	2 110,5	3 023,1	1 071,7	2,6%	-64,6%

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 (FIR¹¹ 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 2020, CORPAC brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 33,8 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 25,3 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó una disminución de 61,4% y 68,9%, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2019. Al analizar la evolución desde el 2014, exceptuando 2020, se observa un incremento en la cantidad de kilómetros atendidos con SNAR, de manera que entre 2014 y 2019 se 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 en los que se brindó acompañamiento.
37. Tal como se aprecia en la siguiente tabla, a lo largo de los últimos años la cantidad de kilómetros controlados mediante el SNAR Nacional supera la cantidad de kilómetros de SNAR Internacional, siendo dicha diferencia del orden del 8%, en promedio. No obstante, para ambos casos, la mayor cantidad de kilómetros facturados se concentra en torno a las aeronaves de entre 70 y 105 TM de Peso Máximo de Despegue (PMD), con una participación del 62,8% y 49,3% del total de kilómetros en el 2020, respectivamente.

¹¹ Siglas de *Flight Information Region*.



Tabla 5 Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2020

Periodo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% Prom. anual	
								2014-2019	2019-2020
Snar Nacional (Miles de km)	64 766	72 783	75 797	77 211	81 462	87 666	33 852	6,2%	-61,4%
Hasta 5,7 TM	4 547	7 081	6 981	7 380	7 481	9 230	3 977	15,2%	-56,9%
Más de 5,7 hasta 10 TM	1 028	1 043	1 155	1 268	1 886	2 072	2 012	15,1%	-2,9%
Más de 10 TM hasta 35 TM	5 131	4 804	3 667	3 845	3 460	2 209	990	-15,5%	-55,2%
Más de 35 TM hasta 70 TM	36 160	37 548	33 876	27 050	26 120	22 573	5 609	-9,0%	-75,2%
Más de 70 TM hasta 105 TM	17 897	22 306	30 115	37 667	42 513	51 577	21 261	23,6%	-58,8%
Más de 105 TM	4,29	0,86	3,97	0,73	1,29	4,43	2,45	0,6%	-44,8%
Snar Internacional (Miles de km)	61 102	66 097	71 452	77 441	81 222	81 325	25 291	5,9%	-68,9%
Hasta 5,7 TM	248	637	473	475	478	479	347	14,0%	-27,5%
Más de 5,7 hasta 10 TM	927	663	950	637	636	738	351	-4,5%	-52,4%
Más de 10 TM hasta 35 TM	1 211	1 614	1 309	1 125	1 172	1 235	377	0,4%	-69,5%
Más de 35 TM hasta 70 TM	8 348	8 364	9 057	9 212	6 096	6 228	1 915	-5,7%	-69,3%
Más de 70 TM hasta 105 TM	29 465	32 535	36 234	43 177	50 361	50 318	12 461	11,3%	-75,2%
Más de 105 TM	20 902	22 285	23 431	22 815	22 479	22 328	9 839	1,3%	-55,9%
Sobrevuelo (Miles de km)	37 505	38 787	41 754	44 104	45 841	45 320	23 259	3,9%	-48,7%
Hasta 55 TM	1 339	1 372	1 548	1 760	1 911	1 738	1 199	5,4%	-31,0%
Más de 55 TM hasta 115 TM	13 967	13 710	14 581	15 800	16 907	15 751	5 252	2,4%	-66,7%
Más de 115 TM hasta 200 TM	13 247	10 507	6 718	3 932	4 527	4 227	2 401	-20,4%	-43,2%
Más de 200 TM	8 952	13 197	18 908	22 611	22 495	23 603	14 407	21,4%	-39,0%
Aproximación (Miles de TM)	3 030	3 336	3 532	3 652	3 966	4 224	1 538	6,9%	-63,6%
Hasta 10 TM	49	57	64	71	72	72	54	7,9%	-24,7%
Más de 10 TM hasta 35 TM	114	116	93	82	74	53	14	-14,3%	-72,8%
Más de 35 TM hasta 70 TM	1 897	1 954	1 712	1 394	1 396	1 227	334	-8,3%	-72,7%
Más de 70 TM hasta 105 TM	969	1 208	1 661	2 104	2 421	2 871	1 136	24,3%	-60,4%
Más de 105 TM	1,44	0,30	2,44	1,40	2,83	1,37	0,23	-0,9%	-83,2%

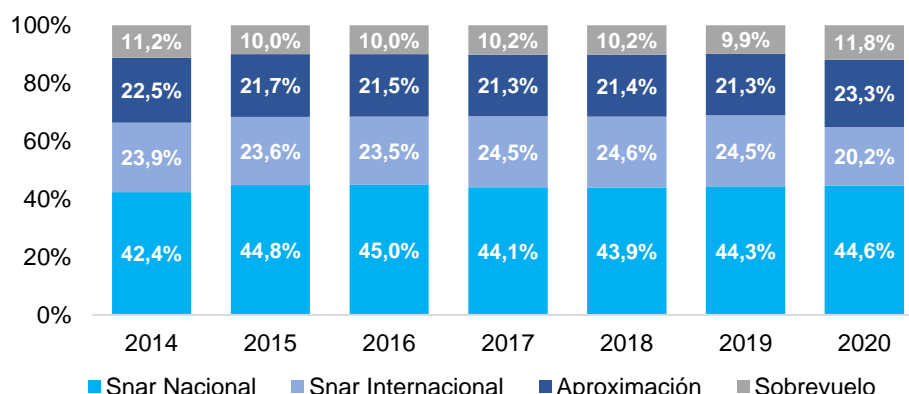
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. En lo que respecta al acompañamiento a las aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima, durante el año 2020, CORPAC atendió 23,3 millones de kilómetros, lo cual significó una reducción de 48,7% respecto de lo reportado en el año 2019. Sin embargo, al analizar la evolución del número de kilómetros de sobrevuelo durante el periodo 2014-2019, se observa un crecimiento sostenido, con una tasa de crecimiento promedio anual fue 3,9%.
39. Por su parte, en el caso del servicio de aproximación, debemos indicar que este es facturado en función del PMD de las aeronaves, expresado en toneladas métricas (TM). Así, durante el año 2020, CORPAC facturó alrededor de 1,54 millones de toneladas métricas, volumen inferior en 63,6% a lo observado en el año 2019. Es de mencionar que, destacan la participación de las aeronaves de entre 70 y 105 TM, las cuales concentran, aproximadamente, el 73,8% de las toneladas totales facturadas durante el año 2020.
40. En cuanto al número de operaciones facturadas de los servicios de aeronavegación, durante el año 2020 se presentaron más de 142,6 miles de operaciones, cifra 60,7% inferior a lo registrado en el 2019. De este total, el 44,6% correspondió a operaciones de SNAR Nacional, seguido de las operaciones de SNAR Internacional con alrededor de 20,2% y las operaciones de aproximación con el 23,3%, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



Gráfico 8 Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2020
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. 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 2020, la participación de dicho servicio fue, en promedio, del 10% del total de operaciones, encontrándose durante el año 2020 en torno a las 16 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

42. Hasta mediados de mayo del 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran establecidas por el MTC a través de Resoluciones Ministeriales. En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo con las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.
43. Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios bajo el ámbito de la regulación (es decir, aquellos servicios en los que no existe posibilidad de competencia)¹². La resolución alcanzó a los servicios de aeronavegación (aquellos prestados a aeronaves en vuelo en toda la red aeroportuaria peruana) y los servicios aeroportuarios (aquellos que se prestan a aeronaves en tierra y a los pasajeros y que implican la provisión de infraestructura, en los terminales administrados por CORPAC).
44. 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.

¹² Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M.360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996; R.M. 0075-81-TC/AE, de fecha 15 de setiembre de 1981; R.M. 504-91 TC/15.12, de fecha 16 de julio de 1991; y R.M. 502-98 MTC/15.12, de fecha 7 de diciembre de 1998.



45. 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 Nasca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo
 - Grupo IV: Aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara
 - Grupo V: 36 aeródromos restantes administrados por CORPAC.
46. 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

47. Las tarifas para los servicios de aeronavegación establecidas en 2004 estuvieron vigentes hasta el 2014, año en el cual se llevó a cabo el proceso de revisión tarifaria para los servicios de SNAR y Aproximación, así como la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo, el cual se encontraba desregulado desde 2004¹³. Así, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de octubre de 2014, Ositrán determinó las tarifas máximas de los siguientes servicios: (i) SNAR, (ii) Aproximación; y (iii) Sobrevuelo.¹⁴
48. En el marco de dicho procedimiento se dispuso que dichas tarifas tendrían un periodo de vigencia de 3 años, durante el cual debían ser actualizadas anualmente por la inflación peruana en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (Soles) y por la inflación norteamericana en el caso de las tarifas establecidas en dólares de los Estados Unidos de América. Asimismo, se estableció que a mitad del periodo regulatorio se revisarían las tarifas, así como todos los factores y variables utilizados por el Ositrán para la determinación tarifaria¹⁵.

¹³ El 2 de agosto de 2013, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional- AETAI solicitó a Ositrán se inicie de oficio la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo. El 2 de enero de 2014, CORPAC solicitó la revisión tarifaria del SNAR y el servicio de Aproximación.

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

¹⁴ La metodología usada para el cálculo de las tarifas de los servicios de aeronavegación que presta CORPAC se basó en el costo del servicio, a fin de garantizar los principios de eficiencia y sostenibilidad de la oferta, de acuerdo al Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA).

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

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



49. En el año 2017, y mediante Resolución del Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, estableciendo una vigencia de cuatro (04) años, periodo en el cual se ajustarán anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR Nacional y servicio de Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos en el caso de los servicios cobrados en dólares (SNAR Internacional y servicio de Sobrevuelo).
50. En dicha revisión se modificó la estructura tarifaria del servicio de SNAR (Nacional e Internacional), introduciendo la categoría de cobro por Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave de “Hasta 5,7 TM”, debido a que alrededor del 80% de las aeronaves que pagaban la tarifa de SNAR de la categoría “Hasta 10 TM” correspondían a aeronaves pequeñas, además de que el 37,2% de las aeronaves presentaban un PMD de entre 1 y 2 TM. Cabe indicar que la introducción de una escala tarifaria dentro del servicio de SNAR (Nacional e Internacional) permitió diferenciar a las naves pequeñas de las grandes con relación al pago por el servicio dentro de la categoría de PMD que va de 0 a 10 TM.
51. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las tarifas máximas para el SNAR, Aproximación y Sobrevuelo que estuvieron vigentes en el periodo 2014-2020. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por CORPAC en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados).

Tabla 6 Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2020
(No incluye IGV)

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

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



b) Tarifas de los servicios aeroportuarios

52. En cuanto a los servicios aeroportuarios, la siguiente tabla muestra las tarifas máximas que puede cobrar CORPAC en los terminales aéreos bajo su administración, las mismas que fueron fijadas en mayo de 2004, encontrándose vigentes desde dicho año sin ninguna modificación o actualización por inflación y agrupadas en Grupo I (Cusco), Grupo III (Nazca) y Grupo V (Otros aeropuertos no concesionados).

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

Servicio	Unidad de cobro	Grupo I	Grupo III	Grupo V
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)				
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,6	2,92	2,92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10	-	10
Aterrizaje y despegue internacional diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) 1/				
Hasta 10 TM	Por operación	16	-	4
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	-	1,7
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	3,6	-	2
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	3,79	-	2,17
Más de 105 TM	Por tonelada	3,88	-	2,22
Aterrizaje y despegue nacional diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) 2/				
Hasta 10 TM	Por operación	8	4	2
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,73	0,86	0,67
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,16	0,9	0,7
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,25	0,94	0,73
Más de 105 TM	Por tonelada	2,31	0,96	0,75
Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D)				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	2,5% de	2,5% de	2,5% de
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	Aterrizaje y	Aterrizaje y	Aterrizaje y
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	Despegue	Despegue	Despegue
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	por hora	por hora	por hora
Más de 105 TM	Por TM/hora o fracción			
Otros servicios				
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	30	-	-

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

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Régimen de cargos de acceso

53. 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*¹⁶. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2006-CD/OSITRAN¹⁷, el Ositrán aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de CORPAC, donde se definen las facilidades esenciales y se determina los siguientes servicios esenciales prestados en la infraestructura a su cargo:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio / terceros);
- Abastecimiento de combustible;

¹⁶ 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.”

¹⁷ 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.



- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje; y,
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.

54. 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.
55. 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.
56. 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 comunes¹⁸ y (ii) por el área requerida para el estacionamiento de los equipos utilizados para brindar el servicio esencial.

Tabla 8 Cargos de acceso, 2020
(En USD, no incluye IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Andahuaylas	Jauja	Tingo María	Huánuco	Ilo	Jaén	Yurimaguas	Rioja	Demás aeropuertos
1. Uso de counters y oficinas											
Oficina	Mensual por m2 y/o fracción	18,03	5,15	5,28	5,41	5,28	5,28	5,35	4,10	4,10	4,10
Counter	Mensual por unidad*	2,30	137,10	140,63	143,98	140,63	140,63	152,14	125,00	125,00	125,00
2. Uso de estaciones de líneas y espacio para estacionamiento de equipo de rampa											
Estación de línea	Mensual por m2 y/o fracción	8,15	2,47	2,57	2,62	2,54	2,54	2,57	3,85	1,80	1,80
Espacio para equipos de rampa	Mensual por m2 y/o fracción	4,38	2,00	2,00	1,08	2,00	2,04	2,07	4,35	1,05	0,50
3. Uso de infraestructura considerada facilidad esencial para la prestación del servicio esencial de rampa											
Hasta 10 TM	Por atención	2,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Más de 10 hasta 35 TM	Por atención	11,50	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Más de 35 hasta 70 TM	Por atención	27,50	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00
Más de 70 hasta 105 TM	Por atención	38,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00
Más de 105 TM	Por atención	56,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00	62,00

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

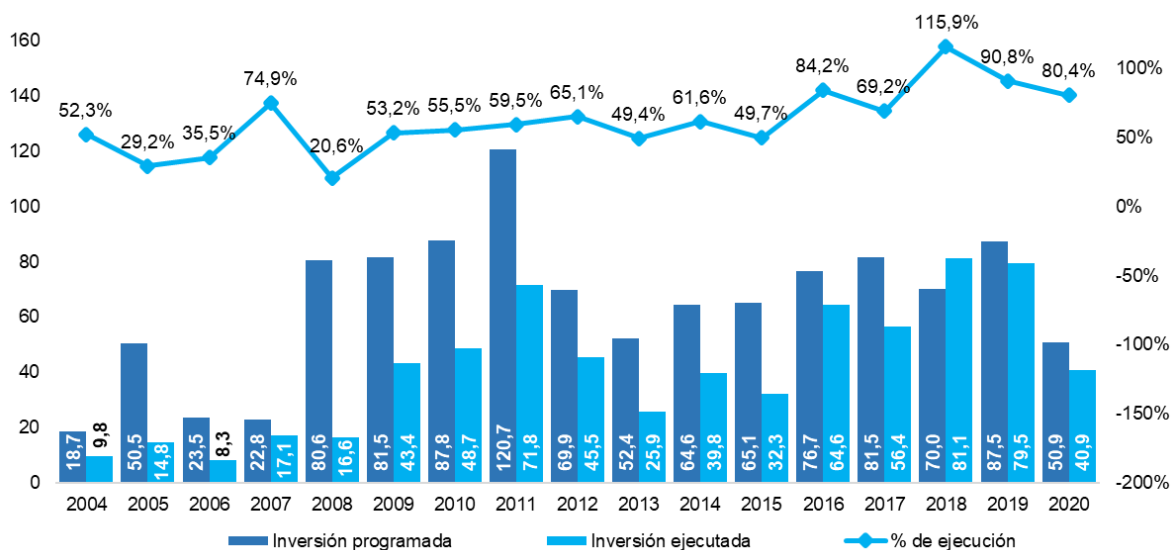
57. Durante el año 2020, la inversión ejecutada de CORPAC ascendió a S/ 40,9 millones (esto es, 48,5% por debajo de lo ejecutado en el 2019), lo cual representa alrededor del 80,4% de la inversión presupuestada por la empresa para dicho año (S/ 50,9 millones). Al respecto, la totalidad de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2020 se concentraron en gastos de capital no vinculados a proyectos.
58. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por CORPAC entre 2004 y 2020. Como puede apreciarse, a lo largo de dicho periodo la inversión ejecutada se ha ubicado en niveles por debajo de la inversión inicialmente

¹⁸ Son consideradas como áreas comunes: rampa, área de parqueo de equipos y áreas y vías de tránsito interno.



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 – 2020
(En millones de Soles)



Fuente: CORPAC: Informe de Desempeño 2019 y Evaluación Presupuestal y Financiera de CORPAC - 2020.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

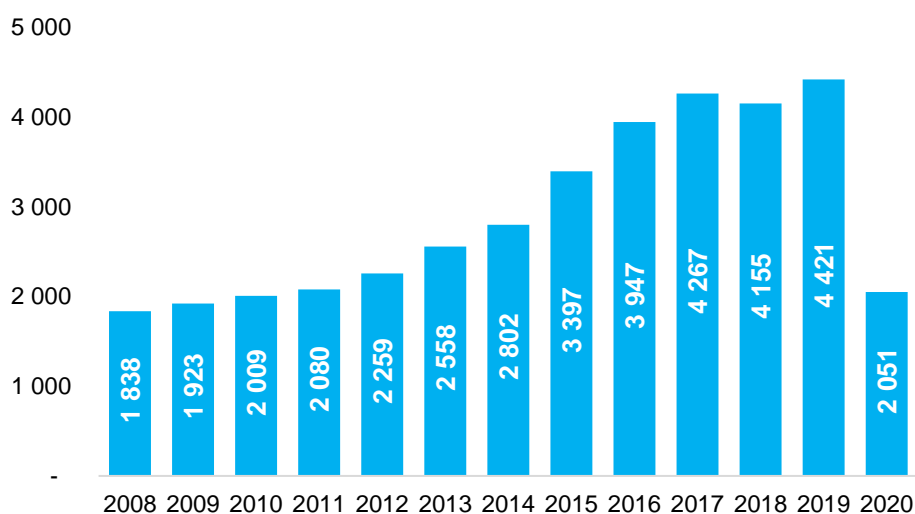
59. Así, en términos acumulados, entre los años 2004 y 2020, la inversión programada ascendió a S/ 1104,6 millones, de los cuales CORPAC ejecutó solo el 63,0% (S/ 696,4 millones). Cabe precisar que la ejecución de inversiones de CORPAC no es objeto de supervisión por parte del Ositrán debido a que nos encontramos ante una entidad administrada por el Estado, sin obligaciones de índole contractual con respecto a las inversiones que ejecuta la empresa.

V.2. Aporte por regulación

60. 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.
61. Durante el año 2020, el pago que correspondió transferir a favor del Ositrán por concepto de aporte por regulación, ascendió a S/ 2,05 millones, cifra 53,6% inferior al aporte efectuado el año anterior (S/ 4,42 millones). Al respecto, dicha reducción guarda relación con el menor tráfico de pasajeros y carga registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC respecto de lo observado en el año 2019.
62. 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 2020. Como puede apreciarse, hasta el 2019, los montos transferidos presentan una tendencia creciente, con una tasa de crecimiento promedio anual de alrededor del 8,3%, seguido de una fuerte reducción en el año 2020.



Gráfico 10 Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2020
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. SITUACIÓN FINANCIERA

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

63. Si bien el dictamen de los auditores a los estados financieros de CÓRCPAC es emitido sin calificaciones, los auditores, en su informe de auditoría precisan las implicancias de la pandemia COVID-19 en la situación financiera de CÓRCPAC.
64. En tal sentido, los auditores señalan que, mediante el Decreto Supremo No 008-2020-SA de fecha 11 de marzo del 2020, se declaró al Perú en Estado de Emergencia Sanitaria a nivel nacional y se dictaron medidas de prevención y control del COVID-19, prorrogando hasta el 02 de setiembre del 2021 con el D.S. No 009-2021-PCM, suspendiendo el ingreso al territorio nacional de extranjeros no residentes de procedencia de Europa, Sudáfrica y/o Brasil, afectando significativamente los Resultados de CORPAC S.A. inclusive para los próximos 03 ejercicios, por la disminución de los Ingresos por Actividades Ordinarias por los servicios de Aeronavegación, Aeroportuarios y la retribución por contraprestación por los servicios brindados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por la Empresa, en tal escenario, la situación económica y financiera de CORPAC S.A., para el ejercicio 2020 presenta niveles críticos, que se espera resarcir a partir del año 2024.

VI.2. Estado de Resultados Integrales

65. Durante 2020, CORPAC registró ingresos por un total de S/ 161,5 millones, lo que significó una disminución de S/ 268,9 millones (62,5%) con relación a los ingresos del año anterior (S/ 430,4 millones). Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación ascendieron a S/ 104,3 millones, representaron el 55,2% de los ingresos totales de CORPAC, siendo el SNAR el más importante, al explicar el 60,5% del total de ingresos por servicios de aeronavegación. Por su parte, los pagos efectuados por LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional) representaron el 27,1% de los ingresos totales, seguido por los servicios aeroportuarios que representaron el 8,4% de los ingresos totales.



Tabla 9 Ingresos de actividades ordinarias, año 2019 y 2020
(En miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
SNAR	97 694	216 344	60,5%	50,3%	-54,8%	(118 650)
Aproximación provincias	6 291	16 886	3,9%	3,9%	-62,7%	(10 595)
Otros ingresos aeronáuticos	282	4 175	0,2%	1,0%	-93,2%	(3 893)
Servicios de aeronavegación (*)	104 267	237 406	64,6%	55,2%	-56,1%	(133 139)
Aterrizaje y despegue	2 739	9 978	1,7%	2,3%	-72,5%	(7 238)
TUUA	8 164	29 026	5,1%	6,7%	-71,9%	(20 862)
Estacionamiento	55	137	0,0%	0,0%	-59,6%	(82)
Servicio de rampa	261	1 288	0,2%	0,3%	-79,8%	(1 027)
Cargo de acceso infraestructura	1 075	2 672	0,7%	0,6%	-59,8%	(1 597)
Otros servicios aeroportuarios	1 218	193	0,8%	0,0%	532,4%	1 026
Servicios aeroportuarios	13 513	43 294	8,4%	10,1%	-68,8%	(29 781)
Retribución 50% a/D Concesión LAP	26 841	74 654	16,6%	17,3%	-64,0%	(47 814)
Retribución 20% TUUA Internacional LAP	16 884	75 020	10,5%	17,4%	-77,5%	(58 135)
Total ingresos por prestación de servicios	161 504	430 373	100,0%	100,0%	-62,5%	(268 869)

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Cabe mencionar que, la disminución de los ingresos operacionales de CORPAC en 2020, se explica principalmente por una disminución de los ingresos por el servicio de SNAR que representó el 60,5% del total de ingresos. En efecto, entre 2019 y 2020, los ingresos por SNAR disminuyeron S/ 118,7 millones (54,8%), al pasar de S/ 216,3 millones a S/ 97,7 millones. Por su parte, los ingresos por los otros servicios como TUUA, Aterrizaje/despegue y Aproximación presentaron disminuciones de S/ 20,7 millones (71,9%), S/ 7,2 millones (72,5%) y S/ 10,6 millones (62,7%), respectivamente. Asimismo, los ingresos por concepto de transferencia de los ingresos de la TUUA Internacional y Aterrizaje/despegue de LAP, establecido en el marco de las Bases de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez disminuyeron en S/ 58,1 millones (77,5%) y S/ 47,8 millones (64,0%), respectivamente.
67. Por su parte, el costo de ventas disminuyó en S/ 57,6 millones (17,9%), producto, principalmente, de una disminución de las cargas de personal, las cuales se redujeron en S/ 50,7 millones (31,1%) al pasar de S/ 163,1 millones en el 2019 a S/ 112,5 millones en el 2020. La partida de tributos es la segunda de mayor disminución, con una reducción de S/ 14,4 millones (51,5%) respecto al ejercicio 2019.

Tabla 10 Costo de ventas, año 2019 y 2020
(En miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Suministros	9 608	5 376	3,6%	1,7%	78,7%	4 232
Cargas de personal	93 171	135 666	35,2%	42,1%	-31,3%	(42 495)
Servicios prestados por terceros	28 916	33 180	10,9%	10,3%	-12,9%	(4 264)
Tributos	12 513	26 723	4,7%	8,3%	-53,2%	(14 210)
Cargas diferidas de gestión	5 122	6 164	1,9%	1,9%	-16,9%	(1 042)
Provisiones del ejercicio	43 218	35 165	16,3%	10,9%	22,9%	8 053
Servicios de aeronavegación	192 548	242 273	72,7%	75,1%	-20,5%	(49 726)
Suministros	1 071	1 022	0,4%	0,3%	4,8%	49
Cargas de personal	19 282	27 480	7,3%	8,5%	-29,8%	(8 198)
Servicios prestados por terceros	26 369	25 559	10,0%	7,9%	3,2%	811
Tributos	1 047	1 256	0,4%	0,4%	-16,7%	(210)
Cargas diferidas de gestión	615	2 908	0,2%	0,9%	-78,8%	(2 292)
Provisiones del ejercicio	23 835	21 898	9,0%	6,8%	8,8%	1 937
Servicios aeroportuarios	72 218	80 122	27,3%	24,9%	-9,9%	(7 904)
Total	264 766	322 395	100,0%	100,0%	-17,9%	(57 629)

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Lo anterior generó que la utilidad bruta de CORPAC se reduzca en S/ 268,9 millones (62,5%) respecto al ejercicio 2019, habiendo pasado de S/ 108,0 millones en el 2019 a



una pérdida de S/ 103,3 millones en el 2020. En esa misma línea, CORPAC, en el ejercicio 2020, presentó una pérdida operativa de S/ 126,0 millones, la cual respecto al ejercicio 2019 representa una caída de S/ 211,2 millones (195,6%). Esta disminución se explica principalmente por una disminución de las ventas netas, las cuales se redujeron en una proporción mayor que los costos y gastos operativos.

Tabla 11 Estado de Resultados Integrales, año 2019 y 2020
(En miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ventas Netas	161 504	430 373	100,0%	100,0%	-62,5%	(268 869)
Costo de Ventas	264 766	322 395	163,9%	74,9%	-17,9%	(57 629)
Utilidad Bruta	-103 262	107 978	-63,9%	25,1%	-195,6%	(211 240)
Gastos de administración	31 988	45 719	19,8%	10,6%	-30,0%	(13 731)
Otros ingresos operativos	9 278	18 473	5,7%	4,3%	-49,8%	(9 194)
Utilidad de operación	-125 971	80 731	-78,0%	18,8%	-256,0%	(206 703)
Ingresos financieros	5 436	10 136	3,4%	2,4%	-46,4%	(4 699)
Diferencia de cambio - ganancia	7 102	2 524	4,4%	0,6%	181,4%	4 578
Gastos Financieros	257	492	0,2%	0,1%	-47,9%	(236)
Diferencia de cambio - pérdida	3 889	8 378	2%	2%	-53,6%	(4 489)
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	-117 579	84 520	-72,8%	19,6%	-239,1%	(202 099)
Gasto por impuesto a las ganancias	42 732	(26 689)	26%	-6%	-	69 420
Utilidad del periodo	-74 847	57 832	-46,3%	13,4%	-229,4%	(132 679)

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. Finalmente, en el ejercicio 2020 se obtuvo una pérdida neta de S/ 74,8 millones, cifra que representa una caída de utilidades de S/ 132,7 millones (229,4%) respecto al ejercicio 2019.

VI.3. Estado de Situación Financiera

70. El Activo Total asciende a S/ 958 millones en 2020, con una disminución de S/ 136 millones (12,5%) respecto al ejercicio 2019, la variación neta indicada es explicada por una disminución del activo corriente de S/ 126,6 millones (38,2%) y una disminución de S/ 10,2 millones del activo no corriente (1,3%).
71. Dentro del activo corriente la cuenta efectivo y equivalente de efectivo disminuyó en S/ 115,8 millones (42,0%) y la cuenta inversiones financieras disminuyó en S/ 10,4 millones (92,5%) respecto al ejercicio 2019. Por el lado del activo no corriente su disminución es explicada por una disminución de la cuenta propiedades planta y equipos de S/ 29,3 millones (4,0%) y un incremento de los activos por impuesto a las ganancias en S/ 23,7 millones (52,8%). La cuenta propiedades, planta y equipo es materialmente relevante, en el ejercicio 2020 asciende a S/ 706,7 millones y representa el 73,8% del activo total.



Tabla 12 Estado de Situación Financiera, año 2019 y 2020
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	205 092	331 714	PASIVO CORRIENTE	65 698	79 306
Efectivo y equivalentes de efectivo	159 694	275 490	Sobregiros bancarios	4	111
Inversiones financieras	839	11 258	Cuentas por pagar comerciales	31 539	26 900
Cuentas por cobrar comerciales	9 818	24 736	Otras cuentas por pagar	12 848	16 699
Otras cuentas por cobrar	15 509	6 435	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 511	4 350
Cuentas por cobrar a relacionadas	349	159	Beneficios a los empleados	18 797	31 245
Inventarios, neto	5 392	9 434			
Activos por impuesto a las ganancias	12 308	4 152	PASIVO NO CORRIENTE	94 059	98 328
Gastos pagados por anticipado	1 183	50	Cuentas por pagar a partes relacionadas	77 583	60 234
			Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	-	19 017
ACTIVO NO CORRIENTE	752 948	763 127	Provisiones	16 476	19 077
Otras cuentas por cobrar	11 020	15 568			
Propiedades, planta y equipos, neto	706 674	735 988	TOTAL PASIVO	159 757	177 633
Activos intangibles, neto	11 540	11 571			
Activos por impuesto a las ganancias	23 715	-	PATRIMONIO NETO	798 283	917 208
			Capital	317 290	317 290
			Capital adicional	284 631	299 979
			Reservas legales	37 022	31 239
			Resultados acumulados	159 340	268 700
TOTAL ACTIVO	958 040	1 094 841	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	958 040	1 094 841

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 13 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2019 y 2020
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	21,4%	30,3%	-38,2%	PASIVO CORRIENTE	6,9%	7,2%	-17,2%
Efectivo y equivalentes de efectivo	16,7%	25,2%	-42,0%	Sobregiros bancarios	0,0%	0,0%	-96,6%
Inversiones financieras	0,1%	1,0%	-92,5%	Cuentas por pagar comerciales	3,3%	2,5%	17,2%
Cuentas por cobrar comerciales	1,0%	2,3%	-60,3%	Otras cuentas por pagar	1,3%	1,5%	-23,1%
Otras cuentas por cobrar	1,6%	0,6%	141,0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,3%	0,4%	-42,3%
Cuentas por cobrar a relacionadas	0,0%	0,0%	119,5%	Beneficios a los empleados	2,0%	2,9%	-39,8%
Inventarios, neto	0,6%	0,9%	-42,8%				
Activos por impuesto a las ganancias	1,3%	0,4%	196,4%	PASIVO NO CORRIENTE	9,8%	9,0%	-4,3%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,0%	2266,8%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	8,1%	5,5%	28,8%
				Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	0,0%	1,7%	-100,0%
ACTIVO NO CORRIENTE	78,6%	69,7%	-1,3%	Provisiones	1,7%	1,7%	-13,6%
Otras cuentas por cobrar	1,2%	1,4%	-29,2%				
Propiedades, planta y equipos, neto	73,8%	67,2%	-4,0%	TOTAL PASIVO	16,7%	16,2%	-10,1%
Activos intangibles, neto	1,2%	1,1%	-0,3%				
Activos por impuesto a las ganancias	2,5%	0,0%	-	PATRIMONIO NETO	83,3%	83,8%	-13,0%
				Capital	33,1%	29,0%	0,0%
				Capital adicional	29,7%	27,4%	-5,1%
				Reservas legales	3,9%	2,9%	18,5%
				Resultados acumulados	16,6%	24,5%	-40,7%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	-12,5%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	-12,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Se aprecia también que el Pasivo Total asciende a S/ 159,8 millones, representa el 16,7% del Activo Total, lo que supone una disminución de S/ 17,9 millones (10,1%) respecto al ejercicio 2019, a su vez, el Pasivo Corriente asciende a S/ 65,7 millones, representa el



6,9% del Activo Total, lo que supone una disminución de S/ 13,6 millones (17,2%) respecto al ejercicio 2019; y el Pasivo no Corriente asciende a S/ 94,1 millones, representa el 9,8% del Activo Total, lo que supone una disminución de S/ 4,3 millones (4,3%) respecto al ejercicio 2019.

73. La disminución del pasivo corriente es explicada principalmente por una disminución de S/ 12,4 millones (39,8%) de la cuenta Beneficios de Empleados, a su vez, la disminución del pasivo no corriente es explicada principalmente por una disminución de S/ 19,0 millones (100%) del Pasivo por impuesto a las ganancias diferido.
74. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2020, asciende a S/ 798,3 millones, y representa el 83,3% del Activo Total, lo que supone una disminución de S/ 119,0 millones (13,0%) respecto al ejercicio 2019, la variación neta indicada es explicada principalmente por un incremento de las reservas legales en S/ 5,8 millones (18,5%) y una disminución de S/ 109,4 millones (40,7%) de la cuenta resultados acumulados, la que a su vez explica su disminución debido a las pérdidas netas generadas en el ejercicio 2020.

VI.4. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

75. En los ejercicios 2020 y 2019, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica¹⁹ y prueba ácida²⁰, y de liquidez absoluta²¹, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo.

Tabla 14 Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2019 y 2020

Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	3,12	4,18
Prueba ácida	2,83	4,01
Liquidez absoluta	2,44	3,62
Capital de Trabajo	139.394	252.408
Rotación K	1,16	1,71

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. El ratio de liquidez clásica muestra que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 3,12 de activo corriente en el ejercicio 2020, en el ejercicio 2019 este ratio es de 4,18, lo cual implica una disminución en los niveles de liquidez. Esta disminución se debe principalmente a que en el ejercicio 2020 se ha experimentado una reducción sustancial de los activos corrientes de S/ 126,6 millones (38,2%), lo cual conlleva a una reducción del ratio de liquidez clásica.
77. El ratio de la prueba ácida compara activos más líquidos con el pasivo corriente, se aprecia una disminución en este ratio, con una disminución de 4,01 en el año 2019 a 2,44 en el año 2020, lo cual supone que los activos más líquidos de la empresa son superiores a los pasivos corrientes, igual resultado se obtiene con el ratio de liquidez absoluta el cual compara los activos líquidos como efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones financieras con los pasivos corrientes, en este caso, este ratio disminuye de 3,62 en el ejercicio 2019 a 2,44 en el ejercicio 2020, concluyéndose que los activos líquidos de la empresa son superiores a sus pasivos corrientes, aunque con una disminución, respecto al ejercicio 2019.

¹⁹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁰ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado-Activos por impuestos a las ganancias)

²¹ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



78. Por otro lado, se aprecia también una disminución en el nivel de capital de trabajo²² de S/ 252,4 millones en el 2019 a S/ 139,4 millones en el 2020, lo cual debe a la reducción sustancial de los activos corrientes.
79. Finalmente, se aprecia también una disminución en el ratio de rotación de capital de trabajo²³, así, por cada sol de capital de trabajo en el ejercicio 2019 se obtiene S/ 1,71 de ventas, en el ejercicio 2020, por cada sol de capital de trabajo se obtiene S/ 1,16 de ventas, lo cual supone una disminución de la eficiencia en el empleo de los recursos de corto plazo.

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

80. En términos relativos, el nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido estable en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio anterior, así el ratio Deuda – Patrimonio²⁴ aumentó ligeramente de 19,4% a 20,0%; el Ratio de Endeudamiento del Activo²⁵ aumentó ligeramente de 16,2% a 16,7%, y el Índice de Solvencia²⁶ disminuyó de 6,2 a 6,0, por las cifras obtenidas se concluye que la empresa tiene un bajo nivel de endeudamiento.

Tabla 15 Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2019 y 2020

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	20,0%	19,4%
Endeudamiento del Activo	16,7%	16,2%
Calidad de la Deuda	41,1%	44,6%
Índice de Solvencia	6,0	6,2

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Respecto al ratio de Calidad de la Deuda²⁷ se identifica una disminución de 44,6% en el ejercicio 2019 a 41,1% en el ejercicio 2020, lo cual supone un menor endeudamiento de corto plazo en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019. En tal sentido, por cada sol de pasivo total, corresponde S/ 0,41 de pasivo corriente en el ejercicio 2020.

- **Ratios de Rentabilidad**

82. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto ²⁸ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2020 es negativo en 63,9% y en el ejercicio 2019 es positivo en 25,1%. Respecto al margen operativo²⁹ este disminuye de 18,8% en el 2019 a un valor negativo de 78,0% en el 2020, estos resultados se explican debido a la reducción sustancial de los niveles de ingresos y utilidades, de igual forma, el margen neto presenta una disminución, en 2019 asciende a 13,4% y en el 2020 es negativo en 46,3%, este indicador muestra en 2020 que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene una pérdida neta de S/ 46,3.

²² Calculado como Activo Corriente – Pasivo Corriente

²³ Calculado como Ventas Netas / Capital de Trabajo

²⁴ Calculado como Pasivo Total / Patrimonio

²⁵ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²⁶ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

²⁷ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁸ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁹ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación



Tabla 16 Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2019 y 2020

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	-63,9%	25,1%
Margen Operativo	-78,0%	18,8%
Margen Neto	-46,3%	13,4%
ROE	-9,4%	6,3%
ROA	-7,8%	5,3%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Por su parte, el ROE³⁰ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 disminuye respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta S/ 9,4, en el ejercicio 2019 por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 6,3 soles de utilidad neta.
84. De la misma forma el ROA³¹ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta una disminución, de 5,3% en 2019 a un valor negativo de 7,8% en el 2020, la disminución de este indicador se debe principalmente a la disminución de la utilidad neta en el ejercicio 2020.

VII. CONCLUSIONES

85. De la evaluación del desempeño durante 2020, de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. se puede concluir lo siguiente:
- (i) En 2020, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 15,1%, 10,6% y 0,5% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Del total de aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, el aeropuerto del Cusco fue el que registró el mayor flujo de pasajeros, al representar el 78,2% de los pasajeros movilizadas por dicha entidad prestadora.
 - (ii) Durante 2020, el tráfico de pasajeros carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por CORPAC se redujo en 72,8%, 64,6% y 67,6 con relación al año anterior, respectivamente. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas y a las actividades de transporte aéreo.
 - (iii) Las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, en el 2020, 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 2020, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/ 40,9 millones, lo que significó una reducción de 48,5% con relación a la inversión ejecutada el año 2019 (S/ 79,5 millones), representando alrededor del 80,4% de la inversión programada (S/ 50,9 millones). La totalidad de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2020 se concentraron en gastos de capital no vinculados a proyectos.
 - (v) En el 2020, CORPAC transfirió a favor del Ositrán, por concepto de aporte por regulación, un total de S/ 2,05 millones, lo cual significó una reducción de 53,6% con relación a las transferencias efectuadas en 2019 (S/ 4,42 millones).

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³¹ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- (vi) Los estados de resultados muestran que CORPAC registró ingresos por un total de S/ 160,5 millones en 2020, lo que significó una considerable reducción de 62,5% con relación a los ingresos del año anterior (S/ S/ 430,4 millones), principalmente explicado por la caída de 56% en los ingresos por servicios de aeronavegación, así como por los menores pagos de la retribución de LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional). Por su parte, los costos totales de CORPAC se redujeron 17,9% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 322,4 millones a S/ 264,8 millones. En este contexto, se registró un resultado neto negativo de S/ 74,8 millones, situación que muestra un importante deterioro con relación al año anterior en que se registró una utilidad neta de S/ 57,8 millones.
- (vii) Finalmente, durante el año 2020, CORPAC presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. El nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido relativamente invariable en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio anterior. No obstante, los niveles de rentabilidad registraron un considerable deterioro, mostrando niveles negativos en 2020.



ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN CIVIL

Periodo: 2002-2020

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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
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
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
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
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
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
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
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

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
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
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
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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Sandra Queija de La Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante