



INFORME DE DESEMPEÑO

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

2022

**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 2022: 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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: Junio de 2023

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

estudioseconomicos@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	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.....	16
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	18
IV.1. Régimen tarifario.....	18
IV.2. Régimen de cargos de acceso	22
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	23
V.1. Inversiones.....	23
V.2. Aporte por regulación.....	24
VI. SITUACIÓN FINANCIERA.....	25
VI.1. Estado de Resultados Integrales.....	25
VI.3. Estado de Situación Financiera	27
VI.4. Indicadores Financieros.....	30
VII. CONCLUSIONES.....	32
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	34



LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC	7
Tabla 2: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2022	13
Tabla 3: Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2022	15
Tabla 4: Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2022	16
Tabla 5: Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación,	17
Tabla 6: Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2022	21
Tabla 7: Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados,	22
Tabla 8: Cargos de acceso, 2022	23
Tabla 9: Ingresos de actividades ordinarias, año 2021 y 2022	26
Tabla 10: Costo de ventas, año 2021 y 2022	27
Tabla 11: Estado de Resultados Integrales, año 2021 y 2022	27
Tabla 12: Estado de Situación Financiera, año 2021 y 2022	28
Tabla 13: Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2021 y 2022 (En porcentajes)	29
Tabla 14: Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2021 y 2022	30
Tabla 15: Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2021 y 2022	31
Tabla 16: Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2021 y 2022	32

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2022	12
Gráfico 2: Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2022	12
Gráfico 3: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2022	13
Gráfico 4: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2022	14
Gráfico 5: Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2022	15
Gráfico 6: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2022	16
Gráfico 7: Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2022 (En porcentajes)	18
Gráfico 8: Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2022	24
Gráfico 9: Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2022	25



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene la evaluación del desempeño a diciembre de 2022 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 2022, CORPAC cuenta bajo su administración con 29 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente FAP Alejandro Velasco Astete de Cusco, por haber captado el 80,0% y 76,5% del flujo de pasajeros y carga del total de aeropuertos administrados por dicha empresa durante el 2022, respectivamente.

Durante el año 2022, alrededor de 3,57 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por CORPAC, lo cual significó un incremento de 73,4% con relación al año anterior, en el que se registraron 2,1 millones de pasajeros; no obstante, los niveles alcanzados aún se mantienen por debajo de lo registrado en 2019 (4,8 millones), año previo a la pandemia del COVID-19. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales fue el de mayor proporción (99,6%) durante 2022, apreciándose que el aeropuerto de Cusco concentró el mayor flujo de pasajeros con 79,9% 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 2022, se movilizaron 2 090 toneladas, volumen que significó un incremento del 11,1% con relación al año anterior. No obstante, debe notarse que, pese a la recuperación, el nivel alcanzado en 2022, se ubicó 30,9% por debajo del volumen de carga movilizad en 2019 (3 023,1 toneladas). La totalidad de la carga movilizad en 2022 correspondió al tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró la mayor proporción (76,5%).

En cuanto al número de operaciones, en el año 2022, CORPAC atendió un total 71 337 movimientos de entrada y salida de aeronaves, lo que significó un incremento de 52,3% con respecto al año anterior (46 835). Este incremento del tráfico de aeronaves es explicado por la recuperación parcial del sector frente a la pandemia COVID-19. Es importante precisar que aún existe una brecha de 27,3% de operaciones menos frente a lo registrado en el año 2019. El mayor número de operaciones se dio en los aeropuertos de Cusco (34,3%) y Nazca (33,3%).

En cuanto a los servicios de aeronavegación, durante el año 2022, CORPAC brindó Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) en más de 72,5 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 52,6 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó un aumento de 33,4% y 75,3%, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2021. Asimismo, la empresa realizó el acompañamiento de las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo peruano, atendiendo un total de 45,9 millones de kilómetros, mostrando un incremento de 48,5% con relación al año anterior.

Durante el año 2022 se aprobaron los nuevos niveles de las tarifas, tanto para los servicios aeroportuarios como de aeronavegación que brinda CORPAC, las cuales fueron aprobadas mediante las Resoluciones de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN¹, y N° 036-2022-CD-OSITRAN, respectivamente.

En el 2022, el monto de las inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/ 43,1 millones, lo cual representó una reducción de 16,9% con respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 51,9 millones). Las inversiones ejecutadas en el año 2022 representaron el 62,6% del presupuesto total proyectado por CORPAC, lo que representó una caída de 2,1 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (64,7%).

¹ Rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2022-CD-OSITRAN.



En cuanto a las transferencias realizadas por CORPAC al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, éstas alcanzaron la suma de S/ 3,97 millones durante 2022, lo que representó un incremento de 74,0% con relación a las transferencias efectuadas en el año previo (S/ 2,28 millones), aunque aún inferior en 10,1% a los pagos efectuados en 2019 (S/ 4,4 millones).

Los estados de resultados muestran que, durante el 2022, CORPAC registró ingresos por un total de S/ 381,7 millones, lo que significó un incremento de S/ 140,2 millones (58,0%) con relación a los ingresos del año anterior (S/ 241,5 millones). Dicho incremento es explicado por los mayores ingresos de los servicios de aeronavegación y de las transferencias que recibe del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación ascendieron a S/ 209,0 millones, representando el 54,8% de los ingresos totales de CORPAC, siendo el SNAR el más importante, al explicar el 91,5% del total de ingresos por este tipo de servicios. Por su parte, los pagos efectuados por LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% de la TUUA Internacional) representaron el 31,2% de los ingresos totales, seguido por los servicios aeroportuarios que representaron el 14,1% de los ingresos totales.

Asimismo, durante el año 2022, CORPAC presentó 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 estable en el ejercicio 2022 respecto al ejercicio anterior. No obstante, los niveles de rentabilidad registraron una mejoría en comparación con los valores registrados en el año 2021.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Aspectos generales y composición de la empresa

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC) fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil en virtud del Decreto Legislativo N° 99. Asimismo, cabe preciar que CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. De acuerdo con la normativa vigente, las principales funciones de CORPAC son: i) operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica; ii) Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país; iii) establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobrevuelo; y, (iv) financiar y/o ejecutar proyectos de construcción y remodelación de infraestructura aeroportuaria, conforme al plan de inversión que establezca el MTC.
3. Al 31 de diciembre de 2022, el capital social de CORPAC asciende a S/ 317 290 321, representado por 285 561 289 acciones de Clase "A" (90%) y 31 729 032 (10%) de Clase "B" con un valor nominal de S/ 1,00 cada una, siendo el titular del 100% de las acciones el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, FONAFE), en representación del Estado Peruano².

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

4. Al cierre del 2022, CORPAC administra un total de 29 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.

² CORPAC. Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2022.



Tabla 1: Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC

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

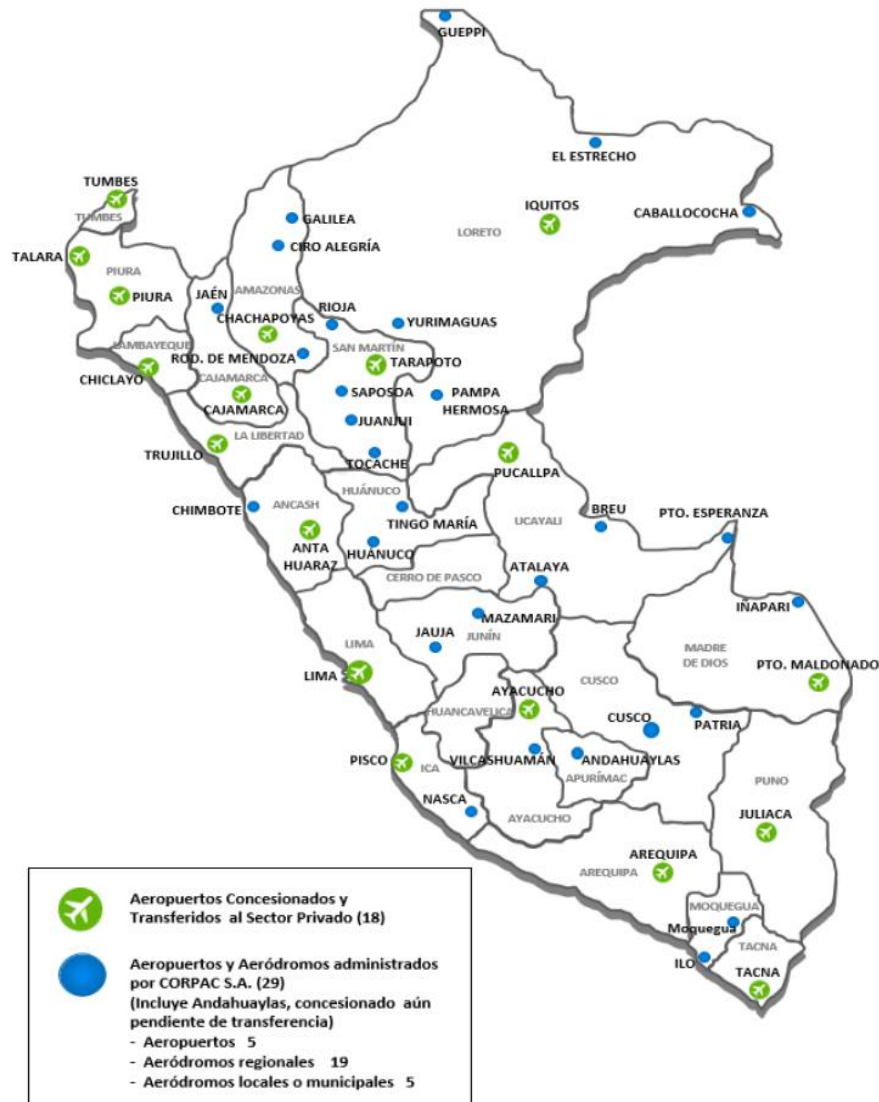
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Adicionalmente, CORPAC presta servicios de ayuda a la navegación aérea, radiocomunicaciones, control del tránsito aéreo, entre otros, en los 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.



Ilustración 1: Ámbito de influencia de CORPAC



Fuente: CORPAC.

I.3. Hechos de importancia

- **Revisión de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación y aeroportuarios**
7. En abril de 2022, mediante la Resolución N° 012-2022-CD-OSITRAN³, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
 8. En julio de 2022, mediante la Resolución N° 036-2022-CD-OSITRAN⁴, se establecieron los nuevos niveles de tarifas que debe aplicar CORPAC por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.

³ Publicada en <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/012-2022-cd-ositran.pdf> y rectificada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2022-CD-OSITRAN (<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/015-2022-cd-ositran.pdf>).

⁴ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3619689/036-2022-cd-ositran.pdf?v=1662997648>



- **Adquisición de un sistema de interface para grabación y reproducción del Centro de Control y torre de control del AIJCh**

9. Durante el 2022, CORPAC concluyó con la adquisición e instalación de un sistema de interface para grabación y reproducción del Centro de Control y torre de control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual permite el registro continuo de las comunicaciones orales ATS, con fines de investigación de incidentes y accidentes aéreos. Adicionalmente, CORPAC adquirió equipos de apoyo AIS/ATS/MET y se desarrollaron estudios de ingeniería y de investigación, capacitación y actualización tecnológica, entre otros.

- **Huelga de controladores aéreos**

10. El Sindicato Unificado de Controladores de Tránsito Aéreo (SUCTA) convocó a una huelga del jueves 14 al sábado 16 de abril de 2022, coincidiendo con los días de semana santa, días que históricamente registran gran afluencia de tráfico de pasajeros en los aeropuertos a nivel nacional.
11. Sin embargo, como resultado de reuniones entre funcionarios del MTC, CORPAC y el SUCTA, la huelga se levantó a las horas de haberse iniciado; lo que permitió que se reanudaran inmediatamente los vuelos nacionales e internacionales.

- **Cierre de aeropuertos**

12. En diciembre del año 2022, como resultado de la situación política que atravesaba el país, se llevaron a cabo múltiples movilizaciones que exigían la renuncia de la presidenta de la República Dina Boluarte, el cierre del Congreso y la convocatoria a nuevas elecciones generales. Varias de las movilizaciones fueron violentas, viéndose afectadas varias infraestructuras de transporte. En particular, a continuación se presenta el detalle del cierre de dos aeropuertos bajo la administración de CORPAC.
 - El 11 de diciembre del 2022, CORPAC informó del cierre del aeropuerto de Andahuaylas debido a que sufrió ataques y actos de vandalismo, afectando seriamente la pista de aterrizaje y equipos que son indispensables para brindar los servicios de navegación aérea; asimismo, informó que la sala de transmisores y la sala de combustible fueron incendiadas.
 - Del mismo modo, el 12 de diciembre del 2022, CORPAC informó del cierre del aeropuerto de Cusco, toda vez que manifestantes trataron de ingresar de manera violenta a las instalaciones del aeropuerto, quienes realizaron forados en el cerco perimétrico del aeropuerto.

II. DESCRIPCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS

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



- **Servicios de aeronavegación**

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

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

- **Servicios aeroportuarios**

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)⁹.

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

14. Debido a la crisis sanitaria generada por la pandemia del COVID-19 desde principios del año 2020, el tráfico aéreo se vio afectado a nivel mundial, por las medidas de confinamiento, cierre de fronteras impuestas por los distintos gobiernos y la falta de confianza de los usuarios para realizar viajes.
15. Luego de la segunda ola de contagios experimentada en nuestro país a partir del mes de febrero del año 2021, que originó el nuevo establecimiento de cuarentenas focalizadas en diversas regiones del país y el cierre de aeropuertos, entre otras medidas, el movimiento aerocomercial al nivel de operaciones y pasajeros nacionales e internacionales ha venido restableciéndose en forma gradual y paulatina.

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

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

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

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

⁹ 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.



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 Ositrán¹⁰.

III.1. Servicios aeroportuarios

17. Durante el año 2022, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 20,9%, 14,5% y 4,2% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Con relación a los vuelos internacionales, dichos aeropuertos tuvieron una participación poco significativa, habiendo concentrado el 0,4% y 0,2% de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que, la carga internacional fue nula.
18. A continuación, se presenta información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2008 - 2022, detallada por los principales aeropuertos¹¹.

III.1.1. Tráfico de aeronaves

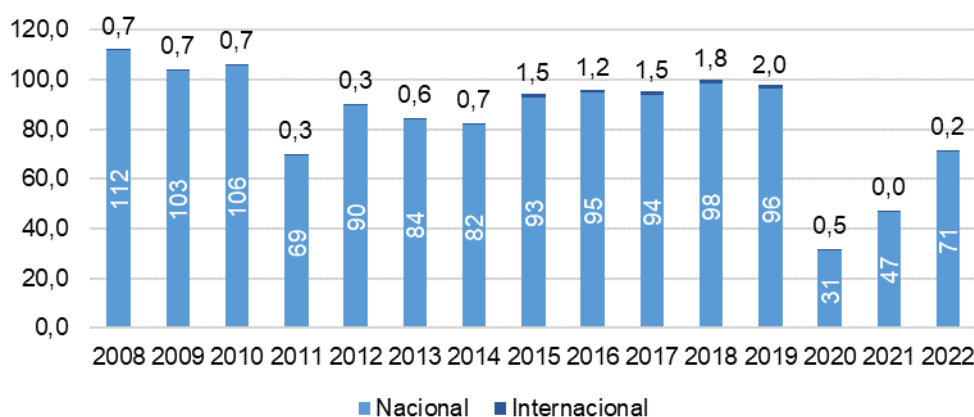
19. CORPAC atiende principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado el 99,0% del total de operaciones entre 2008 y 2022, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, durante el año 2022, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos administrados por CORPAC.
20. Durante el año 2022, CORPAC registró un total de 71 337 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue (nacional e internacional) en los aeropuertos bajo su administración, cifra superior en 52,3% a los movimientos registrados el año anterior (46 835). Este incremento del tráfico de aeronaves es explicado por la recuperación parcial del sector frente a la pandemia COVID-19. Es importante precisar que aún existe una brecha de 27,3% de operaciones menos frente a lo registrado en el año 2019.

¹⁰ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso en septiembre de 2013 que, todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo el ámbito del Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

¹¹ Adicionalmente, se ha incluido el aeródromo de Nazca, debido al importante tráfico de pasajeros que registra.



Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2008 – 2022
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



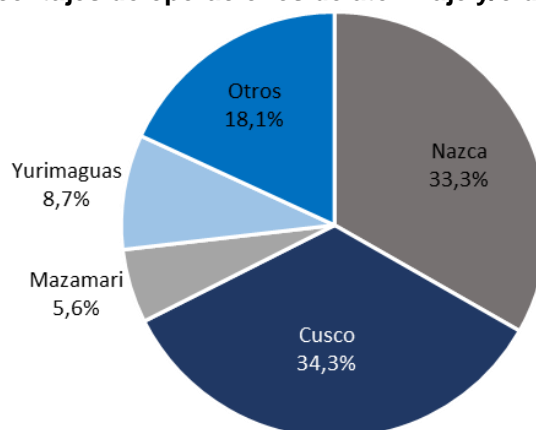
Nota: La información correspondiente al periodo 2008-2010 incluye a los aeropuertos del segundo grupo de aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A., y a los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura concesionados al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Durante el año 2022, el aeropuerto de Cusco y el aeródromo de Nazca¹² registraron la mayor proporción de movimientos de aeronaves dentro de la red administrada por CORPAC, de 34,3% y 33,3%, respectivamente.

Gráfico 2: Tráfico de aeronaves por aeropuerto, año 2022
(En porcentajes de operaciones de aterrizaje y/o despegue)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Cabe destacar que en el aeródromo de Nazca solo se registra tráfico de aeronaves pequeñas caracterizadas por movilizar turistas que buscan conocer las Líneas de Nazca. Por su parte, en el aeropuerto del Cusco, se registra tráfico de vuelos comerciales caracterizados por movilizar principalmente turistas nacionales e internacionales.
23. En cuanto a la variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que, en el año 2022 los aeropuertos de Huánuco, Yurimaguas, Ilo y Jauja mostraron una recuperación completa con relación a los valores observados en el año 2019 (antes de la pandemia), con incrementos de 111%, 12%, 4% y 2%, respectivamente.

¹² Cabe mencionar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 099 Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC es el administrador y explotador del Aeródromo de Nazca hasta que concluya el proceso de transferencia de este a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre. No obstante, dicha Municipalidad cobra un derecho de uso de embarque por el importe de S/. 25, dado que usufructúa el terminal de pasajeros desde el año 2007 que incluye los servicios comerciales; mientras que CORPAC está a cargo del servicio de aterrizaje y despegue y los servicios de aeronavegación.



24. Asimismo, al igual que en los años anteriores, el único aeropuerto que recibió tráfico internacional fue el ubicado en la ciudad de Cusco, el cual registró 240 operaciones durante 2022, lo que representó un considerable incremento de 1500% respecto al año 2021 (15 operaciones); sin embargo, el tráfico de aeronaves aún está muy por debajo de lo registrado en el 2019 (-88,1%).

Tabla 2: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2013-2022
(En miles de operaciones de aterrizaje y/o despegue)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var%	
											2013/2019	2019/2022
Nacional	83 927	81 716	92 687	94 663	93 937	98 370	96 093	31 248	46 820	71 097	14%	-26%
Nazca ¹	34 944	34 494	37 191	37 716	37 884	39 812	37 488	6 958	10 482	23 731	7%	-37%
Cusco	26 357	26 816	31 604	33 968	33 181	35 550	33 657	8 975	14 371	24 220	28%	-28%
Mazamari	3 176	4 694	4 511	5 052	5 228	4 494	5 696	3 657	4 082	4 000	79%	-30%
Yurimaguas	3 235	4 775	5 703	4 492	4 410	5 451	5 535	4 540	5 994	6 217	71%	12%
Jauja	-	-	-	245	976	1 403	2 170	1 162	1 791	2 216		2%
Atalaya	2 109	2 095	2 086	2 195	2 310	2 508	2 570	1 493	2 137	1 924	22%	-25%
Huánuco	1 560	1 749	2 412	2 321	2 286	1 964	1 340	772	1 991	2 832	-14%	111%
Ilo	867	1 856	1 777	3 157	1 343	928	2 274	933	1 378	2 367	162%	4%
Jaén	2 039	2 226	2 559	2 916	3 417	3 512	2 762	843	1 653	1 154	35%	-58%
Tingo María	8 162	1 888	3 292	1 233	1 012	998	936	775	553	420	-89%	-55%
Resto ²	1 478	1 123	1 552	1 368	1 890	1 750	1 665	1 140	2 388	2 016	13%	21%
Internacional	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	15	240	216%	-88%
Cusco	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	15	240	216%	-88%
Total	84 566	82 444	94 173	95 899	95 457	100 136	98 114	31 778	46 835	71 337	16%	-27%

Notas:

1/ Aeródromo.

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

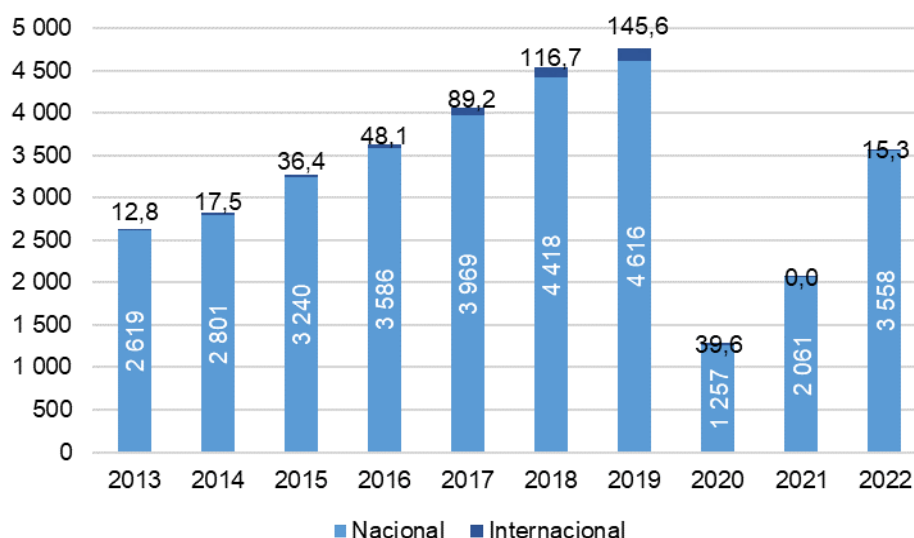
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de Pasajeros

25. Durante el año 2022, CORPAC atendió un total de 3,57 millones de pasajeros, lo que significó un incremento del 73,4% con relación al año anterior. Los pasajeros procedentes de vuelos nacionales representaron el 99,6% del total de pasajeros movilizados a través de la red de aeropuertos de la entidad prestadora.

Gráfico 3: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2008 – 2022
(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.

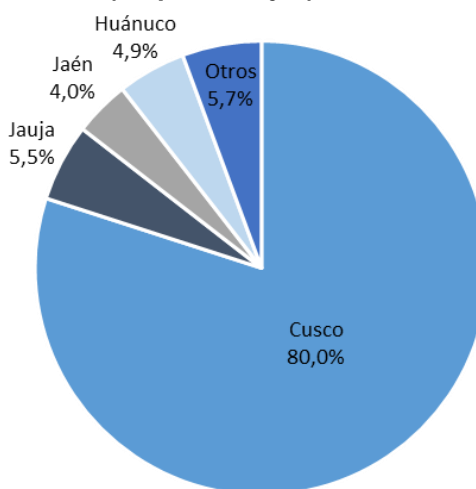
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



26. Tal como se aprecia en el gráfico anterior, desde el año 2013 hasta el 2019, se mantuvo una tendencia creciente en el número de pasajeros; sin embargo, como consecuencia del COVID-19, el tráfico de pasajeros se contrajo desde el 2020. Al cierre del 2022, en los aeropuertos administrados por CORPAC se movilizaron 24,9% menos pasajeros que en el año 2019, pero 73,4% más que en el año previo.
27. Como se observa en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC, con una participación de 80,0% del total de tráfico de pasajeros durante 2022. En segundo lugar, se ubica el aeropuerto de Jauja con un 5,5%, seguido de los aeropuertos de Huánuco (4,9%) y Jaén (4,0%). El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 5,7% del tráfico total de pasajeros observado durante el año 2022.

**Gráfico 4: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, año 2022
(En porcentajes)**



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. 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, en acumulado, el tráfico de pasajeros aumentó en mayor proporción en los aeropuertos de Ilo (13 436%) y Jauja (666%).
29. Adicionalmente, se observa que al cierre del 2022 los aeropuertos de Huánuco y Yurimaguas han recuperado totalmente el tráfico de pasajeros con relación al 2019, con tasas de crecimiento de 262% y 64%, respectivamente.



Tabla 3: Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, periodo 2013 – 2022
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% Prom. anual	
											2013-2019	2019-2022
Nacional	2 619,5	2 800,6	3 240,4	3 585,7	3 969,4	4 418,3	4 615,9	1 257,2	2 061,3	3 558,5	76%	-23%
Cusco	2 295,3	2 469,4	2 852,8	3 161,1	3 290,5	3 646,6	3 760,6	974,1	1 489,5	2 842,5	64%	-24%
Jauja	29,8	39,4	51,7	62,0	187,4	229,8	228,4	77,4	135,8	197,4	666%	-14%
Nasca ¹	167,1	157,2	166,8	171,7	175,0	191,4	195,0	31,4	43,6	115,8	17%	-41%
Jaén	-	-	-	24,6	121,0	168,1	283,7	92,1	166,0	141,7	-	-50%
Huánuco	55,2	62,5	78,4	95,7	119,9	102,1	48,1	23,4	99,0	174,3	-13%	262%
Atalaya	13,8	13,1	14,8	16,3	19,5	23,8	24,3	12,3	18,8	17,8	76%	-27%
Tingo María	16,4	21,2	26,5	20,4	19,1	21,6	24,4	5,4	9,9	1,9	49%	-92%
Yurimaguas	10,0	16,6	28,2	20,0	17,9	19,6	17,8	17,7	26,3	29,1	78%	64%
Andahuaylas	31,0	19,4	19,1	12,8	8,3	8,5	0,1	0,1	0,0	0,0	-100%	-100%
Chimbote	0,4	1,1	0,9	0,2	4,7	-	-	-	-	2,18	-100%	-
Ilo	0,2	0,2	0,2	0,6	3,6	0,1	32,6	19,4	60,2	20,6	13436%	-37%
Resto ²	0,3	0,6	1,0	0,4	2,6	6,7	1,0	3,9	12,1	15,1	237%	1470%
Internacional	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	0,0	15,3	1034%	-90%
Cusco	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	0,0	15,3	1034%	-90%
Total	2 632,3	2 818,1	3 276,8	3 633,7	4 058,5	4 534,9	4 761,5	1 296,7	2 061,3	3 573,7	81%	-25%

Nota:

1/ Aeródromo.

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

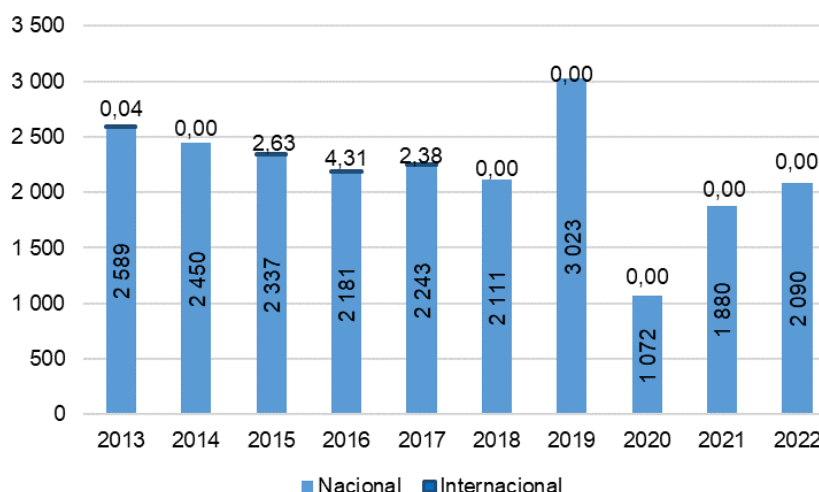
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3. Tráfico de Carga

30. Durante el año 2022, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó las 2 089,7 toneladas, lo que representó un incremento de 11,1% 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, a diferencia de lo observado con el flujo de pasajeros, el volumen de carga viene mostrando una tendencia decreciente, con excepción del año 2019, año donde movilizaron 3 023 toneladas.

Gráfico 5: Evolución del tráfico de carga, periodo 2008 – 2022
(En toneladas)



Fuente: CORPAC.

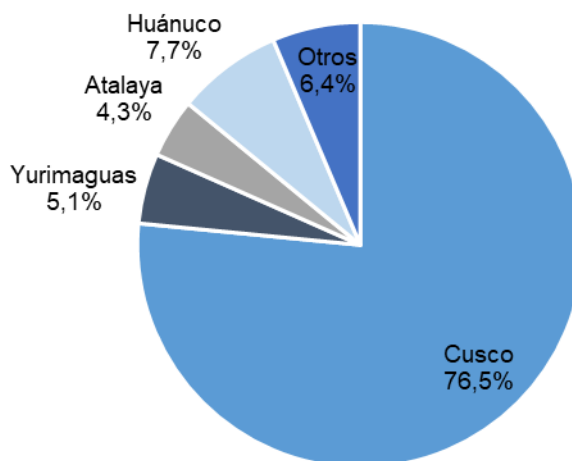
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Al igual que en el caso del tráfico de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el año 2022, el aeropuerto de Cusco fue el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC en cuanto al movimiento de carga, habiendo tenido una participación de 76,5% en el volumen total de carga movilizada. En segundo lugar, se



ubica el aeropuerto de Huánuco con una participación del 7,7%; seguido de los aeropuertos de Yurimaguas y Atalaya, a través de los cuales se movilizaron el 5,1% y 4,3% del total de la carga, respectivamente. El resto de los aeropuertos administrados por CORPAC registraron, en conjunto, el 6,4% del volumen total de carga movilizada.

**Gráfico 6: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, año 2022
(En porcentajes)**



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Al analizar la variación anual del tráfico de carga por aeropuerto, se observa que al cierre del 2022 en ninguno de los principales aeropuertos administrados por CORPAC se ha recuperado el tráfico de carga registrado antes de la pandemia (2019), donde la mayor brecha se observa en el aeródromo de Jauja (-91,7%). Asimismo, se observa que, durante el año 2022 los aeropuertos de Cusco y Atalaya fueron los únicos que registraron incrementos en la movilización de la carga, con relación al año previo, de 22,3% y 7,4%, respectivamente.

**Tabla 4: Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto, periodo 2013 – 2022
(En toneladas)**

Aeropuertos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% Prom. anual	
											2013-2019	2019-2022
Nacional	2 589,1	2 450,3	2 337,4	2 181,2	2 242,9	2 110,5	3 023,1	1 071,7	1 880,1	2 089,7	17%	-31%
Cusco	2 352,2	2 219,6	1 974,9	1 723,2	1 868,2	1 730,8	1 736,3	739,0	1 307,6	1 599,7	-26%	-8%
Yurimaguas	77,7	124,3	249,0	271,3	181,1	182,5	152,5	126,6	106,9	106,6	96%	-30%
Atalaya	82,8	43,1	58,0	80,5	83,5	57,0	800,2	30,9	83,5	89,8	866%	-89%
Huánuco	36,4	50,5	34,3	57,0	67,2	50,8	184,7	85,6	201,4	160,0	407%	-13%
Jauja	9,5	1,5	5,2	34,8	38,8	34,5	11,5	19,4	9,5	1,0	21%	-92%
Andahuaylas	24,7	9,7	13,5	12,1	3,9	1,4	-	0,33	0,33	-	-100%	-
Resto ¹	5,7	1,5	2,4	2,2	0,2	53,6	137,9	69,7	170,9	132,7	2324%	-4%
Internacional	0,04	0,00	2,63	4,31	2,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-100%	-100%
Cusco	0,04	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-	-	-100%	-
Total	2 589,1	2 450,3	2 340,0	2 185,5	2 245,3	2 110,5	3 023,1	1 071,7	1 880,1	2 089,7	17%	-31%

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios de aeronavegación

34. La navegación aérea se sustenta en una red que sirve a todas aquellas aeronaves que empleen el espacio aéreo nacional bajo control llamado Región de Información de Vuelo Lima (FIR¹³ Lima). Al respecto, CORPAC es la entidad prestadora encargada de prestar exclusivamente los servicios de aeronavegación dentro de la FIR Lima, tales como el SNAR, el servicio de aproximación y el servicio de sobrevuelo.

¹³ Siglas de Flight Information Region.



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 2022, CORPAC brindó acompañamiento en ruta (SNAR) en más de 72,5 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos nacionales y alrededor de 52,6 millones de kilómetros recorridos por aeronaves de vuelos internacionales, lo cual representó un aumento de 33,4% y 75,3%, respectivamente, en comparación a lo registrado en el 2021.
37. Al analizar la evolución desde el 2014 hasta el 2019, se observa un crecimiento acumulado en la cantidad de kilómetros atendidos con SNAR, de 35,4% en el caso de los vuelos nacionales; y, de 33,1% en el caso de vuelos internacionales. Como ya se indicó, durante la pandemia las operaciones aéreas se contrajeron, y al cierre del 2022 aún no han recuperado los niveles registrados en el 2019. Así, la cantidad de kilómetros asistidos a través del servicio de SNAR nacional se encontró 17,3% por debajo en el 2022 con relación al 2019; mientras que, en el caso del SNAR internacional, la brecha fue de 35,3%.
38. Tal como se aprecia en la siguiente tabla, a lo largo de los últimos años la cantidad de kilómetros controlados mediante el SNAR Nacional supera la cantidad de kilómetros de SNAR Internacional. No obstante, para ambos casos, la mayor cantidad de kilómetros facturados se concentra en torno a las aeronaves de entre 70 y 105 TM de Peso Máximo de Despegue (PMD), con una participación del 71,3% y 66,9% del total de kilómetros en el 2022, respectivamente.

Tabla 5: Evolución de la demanda de servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2022

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var% Prom. anual	
										2014-2019	2019-2022
Snar Nacional (miles de km recorridos)	64 766	72 783	75 797	77 211	81 462	87 666	33 852	54 336	72 489	35,4%	-17,3%
Hasta 5,7 TM*	4 547	7 081	6 981	7 380	7 481	9 230	3 977	5 808	6 845	103%	-26%
Más de 5,7 hasta 10 TM	1 028	1 043	1 155	1 268	1 886	2 072	2 012	2 380	1 888	102%	-9%
Más de 10 TM hasta 35 TM	5 131	4 804	3 667	3 845	3 460	2 209	990	2 410	2 772	-57%	25%
Más de 35 TM hasta 70 TM	36 160	37 548	33 876	27 050	26 120	22 573	5 609	7 651	9 314	-38%	-59%
Más de 70 TM hasta 105 TM	17 897	22 306	30 115	37 667	42 513	51 577	21 261	36 084	51 666	188%	0%
Más de 105 TM	4	1	4	1	1	4	2	3	4	3%	1%
Snar Internacional (miles de km recorridos)	61 102	66 097	71 452	77 441	81 222	81 325	25 291	30 018	52 620	33,1%	-35,3%
Hasta 5,7 TM*	248	637	473	475	478	479	347	434	448	93%	-7%
Más de 5,7 hasta 10 TM	927	663	950	637	636	738	351	712	562	-20%	-24%
Más de 10 TM hasta 35 TM	1 211	1 614	1 309	1 125	1 172	1 235	377	540	764	2%	-38%
Más de 35 TM hasta 70 TM	8 348	8 364	9 057	9 212	6 096	6 228	1 915	2 948	2 762	-25%	-56%
Más de 70 TM hasta 105 TM	29 465	32 535	36 234	43 177	50 361	50 318	12 461	13 872	35 223	71%	-30%
Más de 105 TM	20 902	22 285	23 431	22 815	22 479	22 328	9 839	11 511	12 860	7%	
Aproximación (miles Toneladas métricas - PMC)	3 030	3 336	3 532	3 652	3 966	4 224	1 538	2 581	3 527	39%	-16%
Hasta 10 TM	49	57	64	71	72	72	54	83	76	46%	6%
Más de 10 TM hasta 35 TM	114	116	93	82	74	53	14	46	61	-54%	16%
Más de 35 TM hasta 70 TM	1 897	1 954	1 712	1 394	1 396	1 227	334	456	563	-35%	-54%
Más de 70 TM hasta 105 TM	969	1 208	1 661	2 104	2 421	2 871	1 136	1 995	2 826	196%	-2%
Más de 105 TM	1	0	2	1	3	1	0	1	1	-4%	-30%
Sobrevuelo (miles km recorridos)	37 505	38 787	41 754	44 104	45 841	45 320	23 259	30 938	45 949	21%	1%
Hasta 55 TM	1 339	1 372	1 548	1 760	1 911	1 738	1 199	1 983	2 042	30%	17%
Más de 55 t hasta 115 TM	13 967	13 710	14 581	15 800	16 907	15 751	5 252	7 661	19 029	13%	21%
Más de 115 TM hasta 200 TM	13 247	10 507	6 718	3 932	4 527	4 227	2 401	3 516	4 464	-68%	6%
Más de 200 TM	8 952	13 197	18 908	22 611	22 495	23 603	14 407	17 777	20 414	164%	-14%

Fuente: CORPAC.

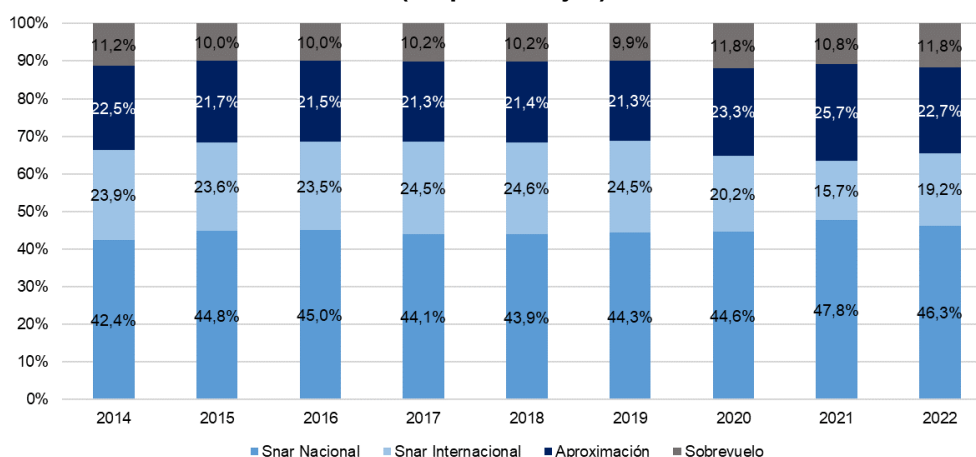
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. En lo que respecta al acompañamiento a las aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima, durante el año 2022, CORPAC atendió 45,9 millones de kilómetros, lo cual significó un aumento de 48,5% respecto de lo reportado en el año 2021. Es importante precisar que, al cierre del 2022 la demanda de este servicio se recuperó totalmente de los efectos de la pandemia, con un crecimiento de 1,4% con relación a lo registrado en el año 2019.



40. Por su parte, en el caso del servicio de aproximación, debemos indicar que este es facturado en función del PMD de las aeronaves, expresado en toneladas métricas (TM). Así, durante el año 2022, CORPAC facturó alrededor de 3,5 millones de toneladas métricas, volumen superior en 36,6% a lo observado en el año 2021. Destacan la participación de las aeronaves de entre 70 y 105 TM, las cuales concentraron el 80,1% del total de toneladas facturadas durante el año 2022.
41. Por otra parte, el número de operaciones facturadas de los servicios de aeronavegación fue de 294 248 en el 2022, cifra 37,7% superior a lo registrado en el 2021. De este total, el 46,3% correspondió a operaciones de SNAR Nacional, seguido de las operaciones de aproximación (22,7%), operaciones de SNAR Internacional (19,2%) y sobrevuelo (11,8%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 7: Composición de las operaciones de aeronavegación, periodo 2014 – 2022 (En porcentajes)



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Como se aprecia en el gráfico anterior, las operaciones de sobrevuelo presentan una participación menor en comparación con el resto de los servicios de aeronavegación; así, entre los años 2014 y 2022, la participación de dicho servicio fue, en promedio, del 10,6% del total de operaciones, encontrándose durante el año 2022 en 34 609 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

43. 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.
44. 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).

45. 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.
46. Así, mediante la revisión tarifaria del 2004, el Ositrán estableció seis unidades de negocio en la estructura de tarifas máximas. La primera unidad está conformada por los servicios de aeronavegación, los cuales constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio, constituidas por grupos de aeropuertos, fueron determinadas sobre la base del tráfico anual de pasajeros registrado, tal como se muestra a continuación:
 - Grupo I: Aeropuerto de Cusco
 - Grupo II: Aeropuertos de Arequipa e Iquitos
 - Grupo III: Aeropuertos de Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo
 - Grupo IV: Aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara
 - Grupo V: 36 aeródromos restantes administrados por CORPAC.
47. 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

48. 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 2004¹⁵. Así, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de octubre de 2014, Ositrán determinó

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.

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.



las tarifas máximas de los siguientes servicios: (i) SNAR, (ii) Aproximación; y (iii) Sobrevuelo¹⁶, las cuales tenían una vigencia de 3 años

49. En el año 2017, y mediante la 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 americanos (SNAR Internacional y servicio de Sobrevuelo).
50. El 12 de agosto de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, indicando que su solicitud se enmarca en el numeral (iii) del artículo 10 del RETA. En particular, señaló que los factores exógenos que justificaban la revisión extraordinaria eran: (i) la caída en los ingresos por la prestación de los servicios de aeronavegación; y, (ii) la caída de las transferencias efectuadas por la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. como contraprestación por los servicios brindados en el AIJCh debido a la pandemia por COVID 19, así como la mayor celeridad con la cual iban a realizarse inversiones como consecuencia de la ampliación del AIJCh.
51. El 10 de noviembre de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo, prestados por CORPAC. El 07 de abril de 2022, mediante Resolución N° 011-2022-CD-OSITRAN¹⁷, se aprobó la “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.”, la cual fue publicada para recibir los comentarios de las partes interesadas.
52. Luego de analizar los comentarios recibidos, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 00024-2022-CD-OSITRAN, de fecha 7 de setiembre de 2022, el Consejo Directivo aprobó los nuevos niveles de tarifas que debe aplicar CORPAC por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
53. Posteriormente, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 00036-2022-CD-OSITRAN, de fecha 8 de julio de 2022, el Consejo Directivo resolvió los recursos de reconsideración presentados contra la Resolución del Consejo Directivo N° 00024-2022-CD-OSITRAN; declarando: (i) infundado el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, y (ii) fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por CORPAC. Así se establecieron los nuevos niveles de tarifas que debe aplicar CORPAC por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
54. Cabe mencionar que, a fin de que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios de aeronavegación (SNAR, aproximación y sobrevuelo) y garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, los nuevos niveles tarifarios fueron calculados mediante la metodología de costo de servicio prevista en el RETA. De acuerdo con esta metodología, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.

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



55. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las tarifas máximas para el SNAR, Aproximación y Sobrevuelo que estuvieron vigentes en el periodo 2014-2022. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por CORPAC en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados, con excepción del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez).

Tabla 6: Tarifas máximas de Servicios de aeronavegación, periodo 2014 – 2022
(No incluye IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Vigente desde								
		Oct-14	Oct-15	Oct-16	Nov-17	Nov-18	Nov-19	Nov-20	Nov-21	Set-22
SNAR Vuelos nacionales (En Nuevos soles)										
Hasta 5,7 TM	Por kilómetro recorrido	0,30	0,31	0,32	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,13
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,30	0,31	0,32	0,29	0,29	0,30	0,31	0,33	0,25
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,33	0,34	0,35	0,32	0,32	0,33	0,34	0,36	0,28
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro recorrido	0,45	0,47	0,48	0,43	0,44	0,45	0,46	0,48	0,37
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,69	0,72	0,74	0,66	0,67	0,68	0,69	0,73	0,56
Más de 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,89	0,92	0,95	0,86	0,87	0,89	0,91	0,96	0,73
Cobro máximo por cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	14,90	15,48	15,96	14,45	14,64	14,91	15,18	15,97	12,20
SNAR Vuelos internacionales (En USD)										
Hasta 5,7 TM	Por kilómetro recorrido	0,15	0,15	0,15	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,05
Más de 5,7 TM hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,15	0,15	0,15	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,11
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,17	0,17	0,17	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	0,12
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro recorrido	0,23	0,23	0,23	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20	0,16
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,34	0,34	0,34	0,28	0,29	0,29	0,29	0,31	0,24
Más de 105 TM	Por kilómetro recorrido	0,45	0,45	0,46	0,38	0,39	0,40	0,41	0,43	0,34
Cobro máximo por cargo mínimo	Por uso de espacio aéreo	7,96	7,96	8,08	6,68	6,83	6,95	7,05	7,43	5,83
Servicio de aproximación (En Nuevos Soles)										
Hasta 10 TM	Por tonelada	2,89	3,00	3,10	3,04	3,08	3,14	3,20	3,37	4,19
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	3,25	3,38	3,48	3,41	3,45	3,51	3,57	3,76	4,68
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3,61	3,75	3,87	3,79	3,84	3,91	3,98	4,19	5,21
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,97	4,13	4,25	4,17	4,22	4,30	4,38	4,61	5,73
Más de 105 TM	Por tonelada	4,34	4,51	4,65	4,56	4,62	4,71	4,80	5,05	6,28
Cobro máximo por cargo mínimo	Por entrada y salida	7,23	7,51	7,75	7,60	7,70	7,84	7,98	8,40	10,45
Servicio de sobrevuelo (En USD)										
Hasta 55 TM	Por kilómetro recorrido	0,22	0,22	0,22	0,18	0,18	0,18	0,18	0,19	0,15
Más de 55 TM hasta 115 TM	Por kilómetro recorrido	0,33	0,33	0,33	0,27	0,28	0,28	0,28	0,30	0,24
Más de 115 TM hasta 200 TM	Por kilómetro recorrido	0,65	0,65	0,66	0,54	0,55	0,56	0,57	0,60	0,47
Más de 200 TM	Por kilómetro recorrido	0,96	0,96	0,97	0,80	0,82	0,83	0,84	0,89	0,70

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Tarifas de los servicios aeroportuarios

56. El 03 de mayo de 2021, mediante Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V¹⁸. Así, el 17 de agosto de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC sobre los siguientes servicios: (i) Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA), (ii) Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, (iii) Estacionamiento y Mangas.
57. El 14 de enero de 2022, mediante Resolución N° 002-2022-CD-OSITRAN¹⁹, se aprobó la publicación de la "Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.", a fin de recibir los comentarios de las partes interesadas. La metodología empleada para la formulación de las tarifas propuestas es la de Costo de Servicio. Con dicha metodología se busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.
58. Luego de analizar los comentarios recibidos, el 7 de abril de 2022, mediante la Resolución N° 012-2022-CD-OSITRAN²⁰, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que

¹⁸ En particular, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

¹⁹ <https://www.gob.pe/institucion/ositrán/normas-legales/2680019-002-2022-cd-ositrán>

²⁰ <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/012-2022-cd-ositrán.pdf>



debe aplicar CORPAC por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024²¹.

59. La siguiente tabla muestra las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios que cobra CORPAC, las cuales fueron aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada por la Resolución N° 0015-2022-CD-OSITRAN.

Tabla 7: Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios regulados, vigentes desde el 1 de mayo de 2022 (en USD, no incluye IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Nazca	Grupo V
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)				
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,76	n.a.	3,86
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	13,23	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional (incluye 90 minutos de estacionamiento)				
Hasta 10 TM	Por operación	10,59	5,29	2,65
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,29	1,14	0,89
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,86	1,19	0,93
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,98	1,24	0,97
Más de 105 TM	Por tonelada	3,06	1,27	0,99
Aterrizaje y despegue internacional (incluye 90 minutos de estacionamiento)				
Hasta 10 TM	Por operación	21,17	n.a.	n.a.
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,93	n.a.	n.a.
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,76	n.a.	n.a.
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	5,02	n.a.	n.a.
Más de 105 TM	Por tonelada	5,13	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en)				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,26	0,13	0,07
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,06	0,03	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,02
Más de 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido)				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,53	n.a.	n.a.
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,13	n.a.	n.a.
Otros servicios				
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	39,7	n.a.	n.a.

Nota: n.a.: "No aplica".

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2022-CD-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Régimen de cargos de acceso

60. 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 Esencial²². Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2006-CD/OSITRAN²³, el Ositrán aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de CORPAC, donde se definen las facilidades esenciales y se determina los siguientes servicios esenciales prestados en la infraestructura a su cargo:

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

²¹ Dicha resolución fue rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2022-CD-OSITRAN.

²² El artículo 9 del RETA define el concepto de facilidad esencial:

"Artículo 9 Facilidad Esencial.

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

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

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

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

²³ Modificada por Resolución N° 022-2011-CD-OSITRAN, emitida el 4 de julio de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 12 de julio de 2011.



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

61. 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.
62. 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.
63. Finalmente, otro de los servicios esenciales que se brindan dentro de los aeropuertos son los servicios de rampa o asistencia en tierra. A diferencia de los cargos anteriores, para brindar los servicios de rampa los usuarios intermedios pagan por dos conceptos: (i) el acceso por áreas comunes²⁴ y (ii) por el área requerida para el estacionamiento de los equipos utilizados para brindar el servicio esencial.

**Tabla 8: Cargos de acceso, 2022
(En USD, no incluye IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Andahuay- las	Jauja	Tingo María	Huánuco	Ilo	Jaén	Yurima- guas	Rioja	Demás aeropuer- tos
1. Uso de counters y oficinas											
Oficina	Mensual por m2 y/o fracción	19,07	5,15	5,28	5,65	5,41	5,72	5,82	4,10	4,10	4,10
Counter	Mensual por unidad*	2,43	137,10	140,63	150,36	140,63	152,44	164,92	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	8,62	2,47	2,57	2,86	2,54	2,54	2,57	4,70	1,80	1,80
Espacio para equipos de rampa	Mensual por m2 y/o fracción	4,63	2,00	2,00	1,13	2,00	2,17	2,19	4,70	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

* El cargo de acceso por el uso de *counter* es por hora para y/o fracción para el Aeropuerto de Cusco

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

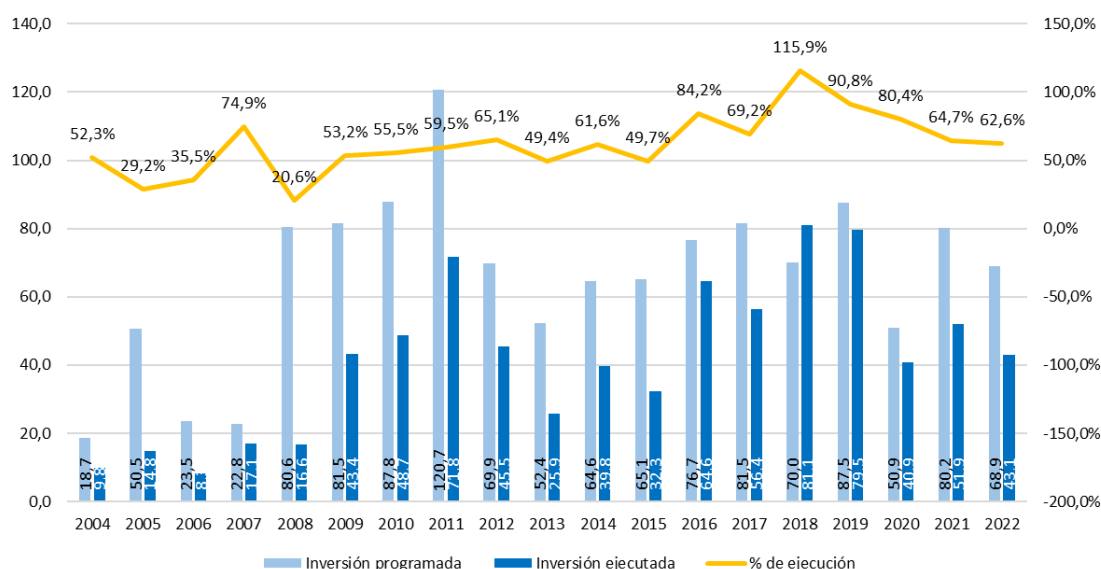
V.1. Inversiones

64. Durante el año 2022, la inversión ejecutada de CORPAC ascendió a S/ 43,1 millones, lo cual representó una reducción de 16,9% con respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 51,9 millones). Las inversiones ejecutadas en 2022 representaron el 62,6% del presupuesto total proyectado, lo que representa una caída de 2,1 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (64,7%).
65. En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por CORPAC entre 2004 y 2022. Como puede apreciarse, a lo largo de dicho periodo la inversión ejecutada se ha ubicado en niveles por debajo de la inversión inicialmente programada, con excepción de lo acontecido en el año 2018, en donde la ejecución fue de 115,9% respecto de lo programado para dicho año.

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



Gráfico 8: Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas 2004 – 2022
(En millones de Soles)



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

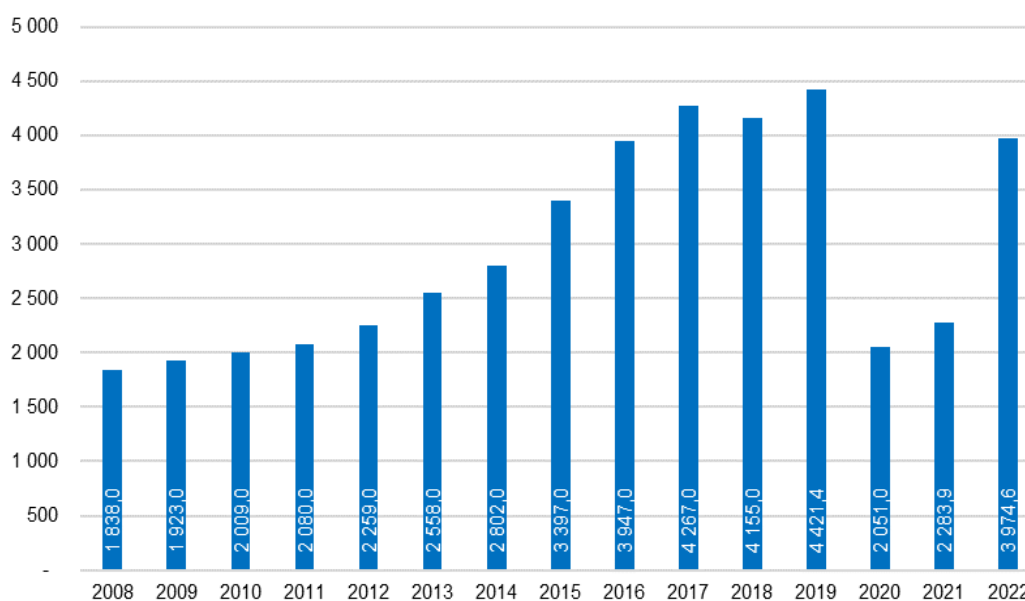
66. Cabe destacar que, la mayoría (80,3%) de las inversiones ejecutadas por CORPAC durante 2021 se concentraron en gastos de capital no ligados a proyectos; mientras que el 19,7% restante corresponde a proyectos de inversión.
67. Así, en términos acumulados, entre los años 2004 y 2022, la inversión programada ascendió a S/ 1253,7 millones, de los cuales CORPAC ejecutó solo el 63,1% (S/ 791,4 millones). Cabe precisar que la ejecución de inversiones de CORPAC no se encuentra dentro del ámbito de las funciones de supervisión y fiscalización del Ositrán debido a que se trata de una entidad administrada por el Estado, sin obligaciones de índole contractual con respecto a las inversiones que ejecuta la empresa. Sin perjuicio de ello, el Ositrán efectúa un monitoreo de los montos de inversión ejecutados para efectos del ejercicio de la función reguladora.

V.2. Aporte por regulación

68. 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.
69. Durante el año 2022, el pago que correspondió transferir a favor del Ositrán por concepto de aporte por regulación, ascendió a S/ 3,97 millones, cifra 74,0% superior al aporte efectuado el año anterior (S/ 2,28 millones). Al respecto, dicho incremento guarda relación con el mayor tráfico de pasajeros y carga registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC respecto de lo observado en el año 2021.
70. 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 2022. Como puede apreciarse, hasta el 2019, los montos transferidos presentan una tendencia creciente, con una tasa de crecimiento promedio anual de alrededor del 8,5%, seguido de una fuerte reducción en el año 2020 y un ligero incremento en el 2021. Al cierre del 2022, el aporte por regulación se encuentra aún por debajo de lo registrado en el 2019, en 10,1%.



Gráfico 9: Aporte por Regulación, periodo 2008 – 2022
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. SITUACIÓN FINANCIERA

71. De acuerdo con los Estados Financieros de CORPAC, al cierre del año 2022 se observa una paulatina recuperación de los ingresos de la corporación; esta situación es explicada por el levantamiento de las restricciones impuestas por el Estado Peruano para prevenir el contagio del COVID-19; así como por el incremento de las operaciones aerocomerciales.

VI.1. Estado de Resultados Integrales

72. Durante 2022, CORPAC registró ingresos por un total de S/ 381,7 millones, lo que significó un incremento de S/ 140,2 millones (58,0%) con relación a los ingresos del año anterior (S/ 241,5 millones). Los ingresos generados por los servicios de aeronavegación ascendieron a S/ 209,0 millones, representaron el 54,8% de los ingresos totales de CORPAC, siendo el SNAR el más importante, al explicar el 91,5% 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 31,2% de los ingresos totales, seguido por los servicios aeroportuarios que representaron el 14,1% de los ingresos totales.



Tabla 9: Ingresos de actividades ordinarias, año 2021 y 2022
(En miles de Soles)

	2022	2021	Análisis		Análisis	
			2022	2021	2022 / 2021	
SNAR	191 310	138 621	50,1%	57,4%	38,0%	52 689
Aproximación provincias	17 261	10 500	4,5%	4,3%	64,4%	6 761
Otros ingresos aeronáuticos	417	282	0,1%	0,1%	47,8%	135
Servicios de aeronavegación (*)	208 988	149 402	54,8%	61,9%	39,9%	59 586
Aterrizaje y despegue	9 559	4 637	2,5%	1,9%	106,1%	4 922
TUUA	29 889	14 006	7,8%	5,8%	113,4%	15 883
Estacionamiento	36	36	0,01%	0,01%	0,7%	0,25
Servicio de rampa	1458	540	0,4%	0,2%	170,0%	918
Cargo de acceso infraestructura	2 200	1 168	0,6%	0,5%	88,3%	1 032
Otros servicios aeroportuarios	10 618	4 505	2,8%	1,9%	135,7%	6 113
Servicios aeroportuarios	53 760	24 892	14,1%	10,3%	116,0%	28 868
Retribución 50% A/D Concesión LAP	55 110	37 320	14,4%	15,5%	47,7%	17 790
Retribución 20% TUUA Internacional LAP	63 835	29 923	16,7%	12,4%	113,3%	33 912
Total ingresos por prestación de servicios	381 693	241 538	100,0%	100,0%	58,0%	140 155

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Cabe mencionar que, el aumento de los ingresos operacionales de CORPAC en 2021, se explica principalmente por un incremento de los ingresos por el servicio de SNAR que representó el 50,1% del total de ingresos. En efecto, entre 2021 y 2022, los ingresos por SNAR aumentaron en S/ 52,7 millones (38,0%), al pasar de S/ 138,6 millones a S/ 191,3 millones. Por su parte, los ingresos por los otros servicios como TUUA, Aterrizaje/despegue y Aproximación presentaron aumentos de S/ 15,9 millones (113,4%), S/ 4,9 millones (106,1%) y S/ 6,8 millones (64,4%), respectivamente. Cabe precisar que el incremento de los ingresos por los servicios aeroportuarios puede explicarse en parte por el incremento de las tarifas aprobadas mediante la Resolución N° 012-2022-CD-OSITRAN²⁵.
74. Asimismo, los ingresos por concepto de transferencia de los ingresos de la TUUA Internacional y Aterrizaje/despegue de LAP, establecido en el marco de las Bases de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez crecieron en S/ 33,9 millones (113,3%) y S/ 17,8 millones (47,7%), respectivamente.
75. Por su parte, el costo de ventas aumentó en S/ 22,2 millones (7,5%), producto, principalmente, de un incremento de las cargas de personal asignadas a los servicios de aeronavegación, las cuales crecieron en S/ 26,0 millones (25,9%) al pasar de S/ 100,3 millones en el 2021 a S/ 126,3 millones en el 2022. La partida de servicios prestados por terceros asignada a los servicios de aeronavegación es la segunda de mayor incremento, siendo unos S/ 8,7 millones (23,7%) superior con respecto al ejercicio de 2021.

²⁵ Dicha resolución fue rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2022-CD-OSITRAN.



Tabla 10: Costo de ventas, año 2021 y 2022
(En miles de Soles)

	2022	2021	Análisis		Análisis	
			2022	2021	2022 / 2021	2022 / 2021
Suministros	4 273	19 044	1,3%	6,4%	-77,6%	-14 771
Cargas de personal	126 329	100 306	39,6%	33,8%	25,9%	26 023
Servicios prestados por terceros	45 489	36 778	14,3%	12,4%	23,7%	8 711
Tributos	9 611	11 500	3,0%	3,9%	-16,4%	-1 889
Cargas diferidas de gestión	8 071	6 327	2,5%	2,1%	27,6%	1 744
Provisiones del ejercicio	35 655	43 056	11,2%	14,5%	-17,2%	-7 401
Servicios de aeronavegación	229 428	217 012	71,9%	73,1%	5,7%	12 416
Suministros	1 312	1 054	0,4%	0,4%	24,5%	258
Cargas de personal	24 500	18 948	7,7%	6,4%	29,3%	5 552
Servicios prestados por terceros	27 697	26 567	8,7%	8,9%	4,3%	1 130
Tributos	6 448	3 066	2,0%	1,0%	110,3%	3 382
Cargas diferidas de gestión	3895	2 104	1,2%	0,7%	85,1%	1 791
Provisiones del ejercicio	25 721	28 100	8,1%	9,5%	-8,5%	-2 379
Servicios aeroportuarios	89 572	79 839	28,1%	26,9%	12,2%	9 733
Total	319 001	296 851	100,0%	100,0%	7,5%	22 150

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Lo anterior generó que la utilidad bruta de CORPAC aumente en S/ 118,0 millones con respecto al ejercicio 2021, habiendo pasado de S/ -55,3 millones en el 2021 a una ganancia de S/ 62,7 millones en el 2022. En esa misma línea, CORPAC, en el ejercicio 2022, presentó una utilidad operativa de S/ 34,1 millones, la cual representa un aumento de S/ 116,5 millones respecto del ejercicio 2021.

Tabla 11: Estado de Resultados Integrales, año 2021 y 2022
(En miles de Soles)

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis	
			2022	2021	2022 / 2021	2022 / 2021
Ventas Netas	381 693	241 538	100,0%	100,0%	58,0%	140 155
Costo de Ventas	319 001	296 851	83,6%	122,9%	7,5%	22 150
Utilidad Bruta	62 692	-55 313	16,4%	-22,9%	-213,3%	118 005
Gastos de administración	34 566	34 055	9,1%	14,1%	1,5%	511
Otros ingresos operativos	5 976	6 988	1,6%	2,9%	-14,5%	-1 012
Utilidad de operación	34 102	-82 380	8,9%	-34,1%	-141,4%	116 482
Ingresos financieros	2 253	1 365	0,6%	0,6%	65,1%	888
Diferencia de cambio - ganancia	4 451	9 504	1,2%	3,9%	-53,2%	-5 053
Gastos Financieros	-274,73	102	-0,1%	0,0%	-369,3%	-376,73
Diferencia de cambio - pérdida	-13 542	7 396	-3,5%	3,1%	-283,1%	-20 938
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	26 991	-79 008	7,1%	-32,7%	-134,2%	105 999
Gasto por impuesto a las ganancias	-19 158	16 824	-5,0%	7,0%	-213,9%	-35 982
Utilidad del período	7 833	-62 184	2,1%	-25,7%	-112,6%	70 017

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Finalmente, en el ejercicio 2022, luego de dos años, la corporación obtuvo resultados positivos, ascendentes a S/ 7,8 millones, mostrando una recuperación parcial del sector.

VI.3. Estado de Situación Financiera

78. Al cierre del año 2022, el activo total ascendió a S/ 1 024,6 millones, el cual fue un 11,7% mayor al registrado en el año previo (S/ 917,6 millones), la variación neta indicada es explicada por un incremento del activo corriente de S/ 137,7 millones (84,3%).
79. Dentro del activo corriente la cuenta efectivo y equivalente de efectivo, que es el rubro con mayor participación (79,6%), mostró un incremento de 115,3% con relación al año previo. Por el lado del activo no corriente, este mostró una reducción de 4,1% al pasar de S/ 754,1 millones en el 2021 a S/ 723, 5 millones en el 2022. Esta reducción es explicada principalmente por la reducción de la cuenta propiedades, planta y equipos, la cual pasó de S/ 682,2 millones en el 2021 a S/ 671,8 millones en el 2022. Es importante precisar que la cuenta propiedades, planta y equipos representó el 92,9% de los activos no corrientes y el 65,6% de los activos totales en el año 2022.



Tabla 12: Estado de Situación Financiera, año 2021 y 2022
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVO CORRIENTE	301 172	163 449	PASIVO CORRIENTE	90 729	79 719
Efectivo y equivalentes de efectivo	239 642	111 304	Sobregiros bancarios	2,635	24
Inversiones financieras	2924	819	Obligaciones financieras	0	10
Cuentas por cobrar comerciales	20733	17 763	Cuentas por pagar comerciales	32 869	34 466
Otras cuentas por cobrar	26443	21 167	Otras cuentas por pagar	36 273	20 110
Cuentas por cobrar a relacionadas	199	203	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 225	2 806
Inventarios, neto	4976	5 398	Beneficios a los empleados	13 544	12 311
Activos por impuesto a las ganancias	5849	6 611	Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	5 815	0
Gastos pagados por anticipado	405	183			
ACTIVO NO CORRIENTE	723 473	754 132	PASIVO NO CORRIENTE	172 497	103 608
Otras cuentas por cobrar	7 069	13 819	Cuentas por pagar a partes relacionadas	132 411	65 529
Propiedades, planta y equipos, neto	671 791	682 225	Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	19 911	18 364
Activos intangibles, neto	11 601	11 732	Provisiones	20 175	19 716
Activos por impuesto a las ganancias	33 012	46 355	TOTAL PASIVO	263 226	183 327
			PATRIMONIO NETO	761 419	734 254
			Capital	317 290	317 290
			Capital adicional	316 018	296 685
			Reservas legales	37 022	37 022
			Resultados acumulados	91 090	83 257
TOTAL ACTIVO	1 024 645	917 580	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	1 024 645	917 580

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, 2021 y 2022 (En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2022	2021	2022 / 2021		2022	2021	2022 / 2021
ACTIVO CORRIENTE	29,4%	17,8%	84,3%	PASIVO CORRIENTE	8,9%	8,7%	13,8%
Efectivo y equivalentes de efectivo	23,4%	12,1%	115,3%	Sobregiros bancarios	0,0%	0,0%	-89,0%
Inversiones financieras	0,3%	0,1%	257,0%	Obligaciones financieras	0,0%	0,0%	-100,0%
Cuentas por cobrar comerciales	2,0%	1,9%	16,7%	Cuentas por pagar comerciales	3,2%	3,8%	-4,6%
Otras cuentas por cobrar	2,6%	2,3%	24,9%	Otras cuentas por pagar	3,5%	2,2%	80,4%
Cuentas por cobrar a relacionadas	0,0%	0,0%	-2,1%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,2%	0,3%	-20,7%
Inventarios, neto	0,5%	0,6%	-7,8%	Beneficios a los empleados	1,3%	1,3%	10,0%
Activos por impuesto a las ganancias	0,6%	0,7%	-11,5%	Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	0,6%	0,0%	
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,0%	121,3%				
ACTIVO NO CORRIENTE	70,6%	82,2%	-4,1%	PASIVO NO CORRIENTE	16,8%	11,3%	66,5%
Otras cuentas por cobrar	0,7%	1,5%	-48,8%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	12,9%	7,1%	102,1%
Propiedades, planta y equipos, neto	65,6%	74,4%	-1,5%	Pasivos por impuesto a las ganancias diferido	1,9%	2,0%	8,4%
Activos intangibles, neto	1,1%	1,3%	-1,1%	Provisiones	2,0%	2,1%	2,3%
Activos por impuesto a las ganancias	3,2%	5,1%	-28,8%	TOTAL PASIVO	25,7%	20,0%	43,6%
				PATRIMONIO NETO	74,3%	80,0%	3,7%
				Capital	31,0%	34,6%	0,0%
				Capital adicional	30,8%	32,3%	6,5%
				Reservas legales	3,6%	4,0%	0,0%
				Resultados acumulados	8,9%	9,1%	9,4%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	11,7%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100,0%	100,0%	11,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



80. Se aprecia también que el Pasivo Total asciende a S/ 263,2 millones, representa el 25,7% del Activo Total, lo que supone un aumento de S/ 79,9 millones (43,6%) con respecto al ejercicio 2021; a su vez, el Pasivo Corriente asciende a S/ 90,7 millones, representa el 8,9% del Activo Total, lo que supone un aumento de S/ 11,0 millones (13,8%) con respecto al ejercicio 2021; mientras que, el Pasivo no Corriente asciende a S/ 172,5 millones, representa el 16,8% del Activo Total, lo que supone un incremento de S/ 68,9 millones (66,5%) con respecto al ejercicio 2021.
81. El aumento del pasivo no corriente es explicado principalmente por un incremento de S/ 66,8 millones de “Cuentas por pagar a partes relacionadas”, a su vez, el aumento del pasivo corriente es explicado principalmente por un incremento de S/ 16,2 millones (80,4%) de “Otras cuentas por pagar”.
82. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2022, asciende a S/ 761,4 millones, y representa el 74,3% del Activo Total, lo que supone un incremento de S/ 27,2 millones (3,7%) con respecto al ejercicio 2021, la variación neta indicada es explicada principalmente por un incremento del capital adicional S/ 19,3 millones, que, de acuerdo con los Estados Financieros de CORPAC corresponde a incrementos patrimoniales que se capitalizarán de acuerdo con la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial de FONAFE.

VI.4. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

83. En los ejercicios 2022 y 2021, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁶ y prueba ácida²⁷, y de liquidez absoluta²⁸, lo cual implica que la empresa tiene recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo.

Tabla 14: Ratios de Liquidez de CORPAC, años 2021 y 2022

Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	3,32	2,05
Prueba ácida	3,20	1,90
Liquidez absoluta	2,67	1,41
Capital de Trabajo	210 443	83 730
Rotación K	1,81	2,88

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. El ratio de liquidez clásica muestra que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 3,32 de activo corriente en el ejercicio 2022, en el ejercicio 2021 este ratio era de 2,05, lo cual implica un aumento en los niveles de liquidez. Este incremento se debe principalmente a que en el ejercicio 2022 se ha experimentado un sustancial incremento de los activos corrientes de S/ 137,7 millones (84,3%), lo cual conlleva a un aumento del ratio de liquidez clásica.
85. El ratio de la prueba ácida compara activos más líquidos con el pasivo corriente; así, se aprecia un incremento en este ratio, al pasar de 1,90 en el 2021 a 3,20 en el 2022, lo cual supone que los activos más líquidos de la empresa son superiores a los pasivos corrientes. 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 1,41 en el ejercicio 2021 a 2,67 en el ejercicio 2022, concluyéndose que los activos líquidos de la empresa son superiores a sus pasivos corrientes.

²⁶ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁷ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado-Activos por impuestos a las ganancias)

²⁸ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



86. Por otro lado, se aprecia también un incremento en el nivel de capital de trabajo²⁹ de S/ 83,7 millones en el 2021 a S/ 210,4 millones en el 2022, lo cual se debe al incremento de los activos corrientes (84,3%).
87. Finalmente, se aprecia también una reducción en el ratio de rotación de capital de trabajo³⁰, así, por cada sol de capital de trabajo en el ejercicio 2021 se obtenía S/ 2,88 de ventas; mientras que, en el ejercicio 2022, por cada sol de capital de trabajo se obtenía S/ 1,81 de ventas, lo cual podría reflejar una disminución de la eficiencia en el empleo de los recursos de corto plazo.

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

88. En términos relativos, el nivel de endeudamiento de la empresa se ha mantenido estable en el ejercicio 2022 con respecto al ejercicio anterior, así el ratio Deuda – Patrimonio³¹ aumentó de 25,0% a 34,6%; el Ratio de Endeudamiento del Activo³² aumentó ligeramente de 20,0% a 25,7%, y el Índice de Solvencia³³ disminuyó de 5,0 a 3,89, por las cifras obtenidas se concluye que la empresa tiene un moderado nivel de endeudamiento.

Tabla 15: Ratios de Endeudamiento de CORPAC, años 2021 y 2022

Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	34,6%	25,0%
Endeudamiento del Activo	25,7%	20,0%
Calidad de la Deuda	34,5%	43,5%
Índice de Solvencia	3,89	5,01

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. En cuanto al ratio de Calidad de la Deuda³⁴ se identifica una reducción de 43,5% en el ejercicio 2021 a 34,5% en el ejercicio 2022, lo cual supone un mayor endeudamiento de corto plazo en el ejercicio 2022 con respecto al ejercicio 2021. En tal sentido, por cada sol de pasivo total, corresponde S/ 0,34 de pasivo corriente en el ejercicio 2022.

• **Ratios de Rentabilidad**

90. 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 bruto³⁵ ha aumentado, al pasar de -22,9% en el 2021 a 16,4% en el 2022.
91. Con respecto al margen operativo³⁶ este también aumentó, al pasar de -34,1% en el 2021 a 8,9% en el 2022, estos resultados se explican debido al incremento de los niveles de ingresos y utilidades. De igual forma, el margen neto presentó un aumento, al pasar de -25,7% en el año 2021 a 2,1% en el año 2022, este indicador muestra en 2022 que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene una utilidad neta de S/ 2,1.

²⁹ Calculado como Activo Corriente – Pasivo Corriente

³⁰ Calculado como Ventas Netas / Capital de Trabajo

³¹ Calculado como Pasivo Total / Patrimonio

³² Calculado como Pasivo Total / Activo Total

³³ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

³⁴ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁵ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³⁶ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación



Tabla 16: Ratios de Rentabilidad de CORPAC, años 2021 y 2022

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	16,4%	-22,9%
Margen Operativo	8,9%	-34,1%
Margen Neto	2,1%	-25,7%
ROE	1,0%	-8,5%
ROA	0,8%	-6,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados de CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Por su parte, el ROE³⁷ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2022 este indicador aumentó con respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2021 por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida neta S/ 8,5; mientras que, en el ejercicio 2022 por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 1,03 de utilidad neta.
93. De la misma forma, el ROA³⁸ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Al respecto, este indicador también presenta un aumento, al pasar de -6,8% en el año 2021 a 0,8% en el 2022, el incremento de este indicador se debe principalmente al aumento del activo total.

VII. CONCLUSIONES

94. De la evaluación del desempeño durante 2022 de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. se puede concluir lo siguiente:
- (i) En el año 2022, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 20,9%, 14,5% y 4,2% 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 80,0% de los pasajeros movilizadas por dicha entidad prestadora.
 - (ii) Durante 2022, el tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por CORPAC se incrementó en 73,4%, 11,1% y 52,3% con relación al año anterior, respectivamente. Estos incrementos del tráfico son explicados por la recuperación parcial del sector frente a la pandemia COVID-19.
 - (iii) Durante el año 2022 se aprobaron los nuevos niveles tarifarios de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación, mediante las resoluciones de Consejo Directivo N° 00036-2022-CD-OSITRAN y N° 012-2022-CD-OSITRAN (rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2022-CD-OSITRAN), respectivamente.
 - (iv) En el 2022, el monto de las inversiones ejecutadas por CORPAC ascendió a S/ 43,1 millones, lo que significó una reducción de 16,9% con respecto al monto ejecutado en el año anterior (S/ 51,9 millones). Las inversiones ejecutadas en 2022 representaron el 62,6% del presupuesto total proyectado, lo que representa una caída de 2,1 puntos porcentuales con relación al nivel de ejecución del año anterior (64,7%).
 - (v) En el 2022, CORPAC transfirió a favor del Ositrán, por concepto de aporte por regulación, un total de S/ 3,97 millones, lo cual significó un incremento de 74,0% con relación a las transferencias efectuadas en 2021 (S/ 2,28 millones).

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³⁸ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- (vi) Los estados de resultados muestran que CORPAC registró ingresos por un total de S/ 381,7 millones durante el 2022, lo que significó un incremento de 58,0% con relación a los ingresos del año anterior (S/ S/ 241,5 millones), principalmente explicado por el incremento de 39,9% en los ingresos por servicios de aeronavegación, así como por los mayores pagos de la retribución de LAP (50% del servicio de aterrizaje y despegue y 20% del TUUA Internacional). Por su parte, el costo de ventas de CORPAC se incrementó 7,5% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 296,9 millones a S/ 319,0 millones. En este contexto, se registró un resultado neto positivo de S/ 7,8 millones, situación que muestra una ligera mejora con relación al año anterior en que se registró una pérdida de S/ 62,2 millones.
- (vii) Finalmente, durante el año 2022, 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 estable en el ejercicio 2022 con respecto al ejercicio anterior; y los niveles de rentabilidad registraron una mejoría en comparación con los valores registrados en el año 2021.



ANEXO ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN CIVIL

Periodo: 2002-2022

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	2 522	2 622	2 843	3 123	3 284	2 896	2 948	2 746	3 331	1 935	2 237	2 632	2 818	3 277	3 634	4 059	4 535	4 762	1 297	2 061	3 574
Nacionales	Miles de pasajeros	2 505	2 595	2 816	3 103	3 280	2 893	2 925	2 723	3 304	1 915	2 227	2 619	2 801	3 240	3 586	3 969	4 418	4 616	1 257	2 061	3 558
Internacionales	Miles de pasajeros	17,1	27,3	27,3	19,5	3,2	3,1	23,1	22,5	26,8	20,1	9,7	12,8	17,5	36,4	48,1	89,2	116,7	145,6	39,6	0,1	15,3
Carga Total	Toneladas	26 391	23 686	20 624	22 659	23 920	9 440	8 564	7 205	8 418	2 575	2 653	2 589	2 450	2 340	2 185	2 245	2 111	3 023	1 072	1 880	2 090
Nacional	Toneladas	25 883	23 028	19 458	22 237	23 320	9 372	8 561	7 204	8 417	2 573	2 653	2 589	2 450	2 337	2 181	2 243	2 111	3 023	1 072	1 880	2 090
Internacional	Toneladas	508,2	658,5	1 166,4	421,7	600,5	67,4	3,3	1,1	1,5	1,2	0,0	0,0	-	2,6	4,3	2,4	-	-	-	-	-
Operaciones Totales	N° de operaciones	133 027	127 629	137 042	139 158	150 524	126 511	112 263	104 195	106 227	69 810	89 836	84 566	82 444	94 173	95 899	95 457	100 136	98 114	31 778	46 849	71 337
Nacionales	N° de operaciones	131 654	126 443	135 906	138 329	149 854	126 071	111 599	103 481	105 552	69 463	89 544	83 927	81 716	92 687	94 663	93 937	98 370	96 093	31 248	46 820	71 097
Internacionales	N° de operaciones	1 373	1 186	1 136	829	670	440	664	714	675	347	292	639	728	1 486	1 236	1 520	1 766	2 021	530	29	240

b. Ingresos (Miles de soles)

Ingresos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Servicios de Aeronavegación	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	94 350	101 697	102 449	105 427	110 475	120 600	133 981	149 385	165 439	199 970	234 030	241 672	221 498	237 406	104 267	149 402	208 988
Servicios Aeroportuarios	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	27 400	21 215	20 780	20 817	22 045	14 295	15 792	19 441	22 417	28 951	34 174	35 919	40 803	43 294	13 513	24 892	53 760
Retribución por concesión	39 342	40 527	45 564	50 885	53 921	58 834	60 560	66 043	68 370	73 063	76 082	86 989	92 316	110 780	126 482	127 902	140 456	149 674	43 725	67 243	118 945

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Sandra Queija de La Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante