



**Informe de Desempeño
de la Corporación
Peruana de Aeropuertos y
Aviación Comercial S.A.**

2009

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño de
la Corporación Peruana de
Aeropuertos y Aviación
Comercial S.A.

2009

**Gerencia de
Regulación**

Lima, noviembre de 2011

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC.....	7
II. SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC.....	8
II.1 SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.....	8
a) Servicio de Navegación Aérea en Ruta - SNAR.....	8
b) Aproximación	9
II.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	9
II.2.1 SERVICIOS A LA AERONAVE.....	9
a) Aterrizaje y Despegue (A/D)	9
b) Estacionamiento	10
c) Ayudas Luminosas.....	10
d) Puentes de Embarque	10
e) Asistencia en tierra (Rampa)	10
f) Atención a la carga	11
g) Almacenamiento y transporte de combustible	11
II.2.2 SERVICIO A LOS PASAJEROS.....	12
III. REVISIÓN TARIFARIA	12
III.1 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN.....	12
III.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	13
IV. DESEMPEÑO DE CORPAC	18
IV.1 MOVIMIENTO AÉREO.....	18
IV.1.1 TRÁFICO DE PASAJEROS.....	18
IV.1.2 TRÁFICO DE CARGA.....	20
IV.1.3 OPERACIONES.....	22
IV.2 INDICADORES COMERCIALES.....	22
IV.2.1 INGRESOS POR PASAJERO Y POR WLU.....	22
IV.2.2 GASTOS POR PASAJERO Y POR WLU.....	23
IV.3 DESEMPEÑO FINANCIERO.....	24
IV.3.1 INGRESOS.....	24
IV.3.2 GASTOS.....	26
IV.3.3 RESULTADOS DEL EJERCICIO.....	27
IV.3.4 RATIOS FINANCIEROS	29
IV.4 INVERSIONES REALIZADAS.....	30
CONCLUSIONES.....	32

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC	19
Gráfico N° 2: Tráfico de carga de aeropuertos administrados por CORPAC	21
Gráfico N° 3: Número de operaciones en los aeropuertos administrados por CORPAC.	22
Gráfico N° 4: Ingresos por pasajero y por WLU	23
Gráfico N° 5: Gastos por pasajero y por WLU	24
Gráfico N° 6: Estructura de ingresos	26
Gráfico N° 7: Ingresos provenientes de la Concesión del AIJCH	26

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aeropuertos administrados por CORPAC	7
Cuadro N° 2: Clasificación de aeropuertos	8
Cuadro N° 3: Tarifas máximas de los servicios de aeronavegación.....	13
Cuadro N° 4: Tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento y TUUA.....	14
Cuadro N° 5: Cargos de acceso para Rampa, counters y oficinas.....	16
Cuadro N° 6: Cargos de acceso por uso de infraestructura para los servicios de Rampa.....	16
Cuadro N° 7: Participación de CORPAC en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria. .	18
Cuadro N° 8: Participación de aeropuertos administrados por CORPAC, por pasajeros	20
Cuadro N° 9: Participación de CORPAC en el tráfico de carga de la red aeroportuaria.	20
Cuadro N° 10: Participación de aeropuertos administrados por CORPAC, por carga	21
Cuadro N° 11: Participación de CORPAC en las operaciones de la red aeroportuaria	22
Cuadro N° 12: Ingresos aeronáuticos y gastos de la red administrada por CORPAC	24
Cuadro N° 13: Estructura de ingresos de CORPAC	25
Cuadro N° 14: Estructura de costos de CORPAC	27
Cuadro N° 15: Estado de pérdidas y ganancias-CORPAC.....	28
Cuadro N° 16: Balance general-CORPAC	29
Cuadro N° 17: Ratios financieros-CORPAC	29
Cuadro N° 18: Ejecución de inversiones CORPAC - 2009	31

RESUMEN EJECUTIVO

El Perú cuenta con cerca de 200 recintos aeroportuarios (aeródromos y aeropuertos), 54 de los cuales fueron administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC hasta el 11 de diciembre de 2006, fecha en que fueron entregados en concesión los terminales de Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta-Huaraz y Cajamarca; asimismo, durante el 2008 CORPAC hizo entrega de los terminales de Pisco, Chiclayo y Piura, completando así la entrega de 12 terminales aeroportuarios al consorcio Aeropuertos del Perú S.A. - ADP. En el presente informe, no se consideran los 12 aeropuertos antes citados.

CORPAC brinda servicios aeroportuarios y servicios de navegación aérea. Los primeros se brindan en el aeropuerto, antes del despegue o después del aterrizaje de las naves. Los segundos se brindan a las naves durante el vuelo.

Hasta mediados de mayo de 2004, las tarifas vigentes aplicables a los servicios de aeronavegación y aeronáuticos correspondían a las establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Como resultado de una revisión tarifaria integral, a partir del 28 de mayo de 2004 entraron en vigencia los nuevos niveles de tarifas máximas aprobadas por OSITRAN. Dichas tarifas tenían como objetivo lograr la sostenibilidad del servicio en el largo plazo y corregir las distorsiones, así como hacer explícitos los subsidios cruzados, en el marco del principio de equidad. Dichas tarifas se establecieron separando a CORPAC en 6 unidades de negocio: una de servicios de aeronavegación; y las otras cinco, constituidas por grupos de aeropuertos, determinados sobre la base del tráfico de pasajeros.

Durante el año 2009, a través de la red aeroportuaria nacional se movilizaron 12,74 millones de pasajeros, de los cuales 2,75 millones utilizaron la red administrada por CORPAC. Ello significó una disminución de 7,37% en el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC con relación al año anterior. En particular, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales registró una reducción de 7,41%, mientras que el de pasajeros en vuelos internacionales sufrió una caída de 2,30%. Asimismo, los aeropuertos con mayor flujo de pasajeros fueron los de Cusco y Arequipa.

En el caso del transporte de carga, durante el año 2009 se movilizaron 253 mil toneladas a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales más de 7 mil toneladas fueron transportadas a través de la red de aeropuertos administrada por CORPAC. Ello significó una reducción de 16,53% con relación al año anterior; cabe señalar que la mayor caída se produjo en el tráfico de carga internacional.

Durante el año 2009, el número total de movimientos de entrada y salida de aeronaves en la Red Aeroportuaria Nacional superó las 300 mil operaciones. De este total, el 34,74% fueron realizadas en los terminales aeroportuarios bajo la administración de CORPAC. El número de operaciones realizadas en los aeropuertos de CORPAC durante el año 2009, registró una disminución de 7,3% con respecto al año anterior. En particular, el número de operaciones nacionales, que concentró el 99,3% del total de movimientos, registró una caída de 7,4%, mientras que el número de operaciones internacionales aumentó 6,4%.

De otro lado, los servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación de CORPAC, representado el 46,6% del total de ingresos

correspondientes al 2009. Asimismo, dentro de los ingresos por servicios aeronáuticos, los ingresos por servicios de aeronavegación, que registraron una mejora de 14,8%, son los de mayor envergadura.

Finalmente, los ingresos de CORPAC al cierre del año 2009, fueron de S/. 192,3 millones, monto 4,6% superior al resultado obtenido el año anterior. De igual manera, sus costos operacionales registraron un aumento de 4,9%. Así, CORPAC reportó una utilidad bruta de S/. 55,3 millones, superior en 3,9% a la obtenida en 2008. Sin embargo, debido a los elevados gastos y menores ingresos financieros, la utilidad neta disminuyó 51,2% con relación al año anterior.

I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC

1. En el Perú, existen alrededor de 200 aeródromos, la mitad de los cuales son de uso privado, y son operados por empresas privadas, comunidades campesinas e indígenas, cooperativas agrarias, municipalidades y consejos distritales. La otra mitad está conformada por aeródromos operados por las fuerzas armadas, policiales, el Estado y por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, **CORPAC**).
2. CORPAC fue creada el 25 de junio de 1943, mediante Decreto Supremo, y se rige por los Decretos Legislativos N° 099 y 216, por la Ley de Sociedades Mercantiles, Ley de Actividad Empresarial del Estado y por su Estatuto Social. Asimismo, de acuerdo a la normatividad vigente, CORPAC tiene delegadas las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.
3. De esta forma, a diciembre de 2009, CORPAC administra la infraestructura y los servicios de 37 unidades entre aeródromos públicos y aeropuertos en todo el país; y brinda los servicios de ayuda a la aeronavegación, control de tránsito aéreo y radiocomunicaciones aeronáuticas (servicios que están reservados al Estado Peruano) en los aeropuertos concesionados al sector privado: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (concesionado el 14 de febrero del año 2001 a favor de Lima Airport Partners), el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (concesionado el 11 de diciembre del año 2006 a favor de Aeropuertos del Perú¹) y el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (concesionado en 2008 también a Aeropuertos del Perú).

Cuadro N° 1
Aeropuertos administrados por CORPAC

AERÓDROMO	DEPARTAMENTO	AERÓDROMO	DEPARTAMENTO
1 Andahuaylas	Apurímac	19 Juanjui	San Martín
2 Arequipa	Arequipa	20 Juliaca	Puno
3 Atalaya	Ucayali	21 Mazamari	Junín
4 Ayacucho	Ayacucho	22 Moyobamba	San Martín
5 Breu	Ucayali	23 Nasca	Ica
6 Caballococha	Loreto	24 Pampa Hermosa	Loreto
7 Chimbote	Ancash	25 Patria	Cusco
8 Ciro Alegría	Amazonas	26 Puerto Esperanza	Ucayali
9 Cusco	Cusco	27 Puerto Maldonado	Madre de Dios
10 El Estrecho	Loreto	28 Requena	Loreto
11 Galilea	Amazonas	29 Rioja	San Martín
12 Gueppi	Loreto	30 Rod. de Mendoza	Amazonas
13 Huanuco	Huanuco	31 Saposo	San Martín
14 Ilo	Moquegua	32 Tacna	Tacna
15 Intuto	Loreto	33 Tingo Maria	Huanuco
16 Iñapari	Madre De Dios	34 Tocache	San Martín
17 Jaén	Cajamarca	35 Uchiza	San Martín
18 Jauja	Junín	36 Vilcashuaman	Ayacucho
		37 Yurimaguas	Loreto

Nota: Los aeródromos Ibería, Moquegua, Quicemil y Teresita, que eran administrados por CORPAC, fueron clausurados por la DGAC en el año 2007; asimismo, el aeródromo Pacasmayo fue clausurado por la DGAC en junio de 2008.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹ De acuerdo con el Contrato de Concesión de ADP, 9 de los 12 aeropuertos concesionados fueron entregados en la fecha de toma de posesión, siendo los restantes entregados en un plazo de 2 años. En ese sentido, los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura fueron entregados en febrero, marzo y noviembre del año 2008, respectivamente.

4. Por otro lado, OSITRAN ha clasificado los aeropuertos bajo la administración de CORPAC en función al tráfico de pasajeros con el objeto de establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros, de manera homogénea. Así, en la última revisión tarifaria, realizada en el año 2004², se establecieron cinco grupos, los cuales se muestran a continuación.

Cuadro Nº 2
Clasificación de aeropuertos

Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Grupo V
Cuzco	Arequipa	Nazca Juliaca Pto. Maldonado Tacna	Ayacucho	Resto

Nota: No se incluyen los aeropuertos concesionados a ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

5. El Grupo I está conformado por aquellos aeropuertos que movilizan más de 500 mil pasajeros anualmente; mientras que el Grupo II comprende a los aeropuertos cuyo tráfico de pasajeros por año fluctúa entre 500 - 250 mil pasajeros. Asimismo, el Grupo III agrupa a los aeropuertos que movilizan pasajeros en el rango de 250 - 100 miles por año. Por último, el Grupo IV se encuentra comprendido por los aeropuertos que movilizan menos de 100 mil pasajeros por año. Cabe señalar que las tarifas propuestas para el Grupo V son las mismas que las del Grupo IV.

II. SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC

6. Los servicios aeronáuticos prestados por CORPAC pueden dividirse en dos grupos: servicios aeroportuarios y servicios de navegación aérea. Los primeros son los llamados “servicios lado tierra”, pues se brindan en el 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. Por otro lado, los servicios de navegación aérea son llamados “servicios lado aire” pues constituyen todos aquellos servicios de asistencia que se brindan a la nave durante el vuelo.

II.1 Servicios de Navegación Aérea

a) Servicio de Navegación Aérea en Ruta – SNAR

7. El servicio de navegación aérea es una unidad de negocio separada del resto de servicios relacionados con la aviación civil, pues se puede brindar en forma independiente del resto de servicios.
8. El SNAR se sustenta en una red que sirve a todas aquellas aeronaves que emplean el espacio aéreo nacional bajo control, llamado Región de Información de Vuelo Lima (FIR³ Lima). La operación de este servicio demanda la inversión y mantenimiento en una infraestructura mínima, independientemente de la cantidad de aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima.

² Resolución N° 015-2004-CD, de fecha 12 de mayo de 2004.

³ Una FIR (Flight Information Region) determina el espacio aéreo en que se otorgan los servicios de información de vuelo y de alertas. Asimismo, la división del espacio aéreo a nivel mundial, está determinada en función a las FIRs.

9. El SNAR comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento⁴ (SAR), los cuales son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios se soportan en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), vigilancia (radar) y ayudas luminosas.
10. La FIR Lima, tiene jurisdicción sobre todo el territorio peruano así como el espacio aéreo sobre las 200 millas náuticas (MN) que comprende el Mar Territorial peruano. Además, la FIR Lima está bajo la jurisdicción del Centro de Control de Lima, el cual debido a la extensión del espacio aéreo peruano está dividido en Sector Norte, Sector Sur y Sector Nor-Oriente.
11. El SNAR se brinda tanto a las aeronaves que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que además aterrizan en algún aeropuerto del país. De esta manera, se definen tres conceptos de tarifas por el servicio de navegación aérea en ruta: (i) SNAR nacional, (ii) SNAR internacional y (iii) sobrevuelo.

b) Aproximación

12. El servicio de aproximación consiste en la ayuda a la nave para el aterrizaje y despegue en los aeropuertos en un radio de 10 MN. En algunos aeropuertos se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; y en el resto de aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y no instrumental (IFR). La tarifa por aproximación se cobra en función del PMD de la aeronave.
13. Cabe señalar que, a partir de la revisión tarifaria del 2004, este servicio ha sido separado del de Aterrizaje y Despegue e incluido en el de SNAR, por estar más relacionado con este último. El servicio de aproximación no diferencia por tipo de vuelo en su ámbito geográfico; establece un cargo mínimo para toda nave, a partir del cual el cobro está en función al peso.

II.2 Servicios Aeroportuarios

II.2.1 Servicios a la Aeronave

a) Aterrizaje y Despegue (A/D)

14. El servicio de A/D comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura, y algunos otros servicios, como son las señales de pista, sistemas de iluminación de emergencia, comunicaciones torre/SEI en tierra, control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, sistemas de reducción de peligro aviario, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas, vehículos y servicio de salvamento y extinción de incendios y seguridad. En el caso de los aeropuertos administrados por CORPAC, el servicio de A/D incluye, además de la propia operación de A/D, el servicio de estacionamiento de la nave en plataforma por 90 minutos.

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

15. El servicio de A/D se cobra a las líneas aéreas según el peso de la nave y por el tipo de vuelo (nacional o internacional). La estructura de las tarifas es progresiva, imponiendo mayores cargos a las aeronaves de mayor capacidad o peso, según el rango que le corresponda.

b) Estacionamiento

16. El servicio de estacionamiento para las naves se provee a aquellas aeronaves que solicitan permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a los noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D. La tarifa máxima que se cobra por el servicio de estacionamiento es un porcentaje de la tarifa de A/D.

c) Ayudas luminosas

17. El servicio de ayudas luminosas provee de iluminación y señales en la pista de aterrizaje y rodadura para aquellas aeronaves en operación nocturna, de manera que proporcionen al piloto referencias visuales con las que podrá seguir correctamente tanto la trayectoria de vuelo, la aproximación y el aterrizaje, como su evolución en la superficie del aeropuerto.
18. CORPAC está encargada del diseño, instalación y mantenimiento de los sistemas de ayudas luminosas. Para ello, dispone de los siguientes sistemas en los principales aeropuertos del país:
 - Luces de borde de pista
 - Luces de umbral y extremo de pista
 - Luces de borde de calle de rodaje
 - Sistema de iluminación de aproximación
 - Luces de destello en secuencia lineal
 - Sistema visual indicador de pendiente de aproximación de precisión (PAPI)
19. La tarifa por el servicio de ayudas luminosas para el aterrizaje y despegue nocturno también está en función a la tarifa de A/D. Una operación entre las 6 p.m. y 6 a.m. es considerada como una operación nocturna y, por lo tanto, se le aplica un recargo sobre la tarifa normal de A/D. El menor recargo corresponde a una operación diurna-nocturna o nocturna-diurna; y el mayor, a una operación nocturna-nocturna.

d) Puentes de Embarque

20. Los puentes de embarque de pasajeros o mangas son pasillos encapsulados que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Este servicio sólo se presta en el aeropuerto del Cusco desde fines del año 2000. La tarifa por este servicio se fija por cada hora o fracción.

e) Asistencia en tierra (Rampa)

21. Los servicios de asistencia en tierra, también conocidos como servicios de Rampa o Ground Handling, son aquellos que asisten a la nave en tierra -pudiendo ser brindados por CORPAC o por terceros- y que dependen, en muchos casos, del tamaño y número de operaciones del aeropuerto. Asimismo, precisan de instalaciones provistas por el operador del aeropuerto. Sin embargo, dadas las características de facilidad esencial de la infraestructura aeroportuaria y en

particular de la rampa, dicha prestación se regula por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). El pago por la contraprestación del servicio se denomina cargo de acceso.

22. En general, son considerados como servicios de asistencia en tierra los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escaleras de embarque y desembarque de pasajeros, limpieza de escarcha, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), entre otros.
23. Cabe mencionar que, en la actualidad, CORPAC no presta este servicio y sólo se limita al alquiler de equipos y áreas necesarias para la prestación del mismo. Así, los servicios de asistencia en tierra son prestados tanto por empresas de rampa, que brindan servicios a las aerolíneas, como por las mismas aerolíneas que se auto-proveen el servicio.

f) Atención a la carga

24. El servicio de atención a la carga se relaciona con la provisión de almacenaje, manipuleo y trámite documentario necesario para transferir la carga desde el recinto aeroportuario hacia su destino o viceversa; pero no incluye la carga y descarga de las mercancías desde y hacia las aeronaves, actividad encargada a los operadores de rampa. El servicio de atención a la carga puede ser provisto por el mismo operador aeroportuario o por un tercero, que puede estar localizado dentro o fuera del recinto aeroportuario.
25. Las condiciones de operación, así como los precios correspondientes, son pactadas por el operador de carga directamente con CORPAC. En el caso del uso de las instalaciones de carga, las líneas aéreas pagan directamente a CORPAC la tarifa establecida en la RM N° 156-96-MTC/15.12 y ratificada por OSITRAN en la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2004-CD/OSITRAN.

g) Almacenamiento y transporte de combustible

26. Al igual que los servicios de asistencia en tierra, el servicio de almacenamiento y despacho de combustible puede ser brindado por CORPAC o por terceros, que requieren tener acceso a las instalaciones del aeropuerto. Este servicio incluye las instalaciones y el espacio físico utilizados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para trasladar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave.
27. El servicio de abastecimiento de combustible aeronáutico se realiza de diferentes maneras dependiendo de si el aeropuerto dispone o no de una planta de abastecimiento de combustible. Si el aeropuerto cuenta con una, los distribuidores mayoristas transportan el combustible a esta para luego, vía una red hidrante o camiones *refueller*, despachar el combustible a la aeronave. En el caso que el aeropuerto no cuente con una planta de abastecimiento, el distribuidor mayorista abastece a las naves en forma directa; es decir, despacha el combustible a las naves mediante camiones *refueller*.

II.2.2 Servicio a los pasajeros

Uso del terminal de pasajeros o aeroestación

28. Estos servicios son llevados a cabo por el operador del aeropuerto para ofrecer los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque.
29. Estos servicios comprenden, entre otros: salvamento y extinción de incendios, seguridad, circuito cerrado de televisión, carritos para el transporte de equipajes, servicio de transporte de pasajeros, provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo), iluminación, sala de tránsito (espacio especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones), salas de embarque (espacio donde espera el pasajero de salida luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria), sala de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes), pasillos y baños, reclamos y taquillas de equipajes, climatización, atención médica y salas oficiales para autoridades.

III. REVISIÓN TARIFARIA

30. Hasta mediados de mayo 2004, las tarifas (fijas) de CORPAC correspondían a las establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de Resoluciones Ministeriales. En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo a las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.
31. 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 prestados por CORPAC⁵. La finalidad de esta revisión tarifaria fue tanto actualizar las tarifas para hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios, como ordenar las cuentas, separando servicios y asignando costos, para establecer tarifas con menores distorsiones.
32. El primer paso para definir la nueva estructura tarifaria fue establecer seis unidades de negocio (UN). La primera UN está conformada por los servicios de aeronavegación, que constituyen una operación independiente de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio están constituidas por grupos de aeropuertos, determinados básicamente sobre la base del tráfico de pasajeros (ver Cuadro N° 2).

III.1 Servicios de Aeronavegación

33. En el caso del SNAR internacional, las tarifas se redujeron en términos generales, mientras que para el caso del SNAR nacional las tarifas se incrementaron, de manera que tienda a la convergencia tarifaria (ver Cuadro N° 3).

⁵ 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.

34. Por otro lado, se propuso una nueva tarifa para el servicio de aproximación (APP) aplicable a las naves que aterrizan en los aeropuertos. Dicha tarifa no discrimina por tipo de vuelo en su ámbito geográfico, estando en función al PMD de las naves y estableciéndose un cobro mínimo de US\$ 2 para toda nave, a partir del cual el cobro se encuentra en función al peso.

Cuadro N° 3
Tarifas máximas de los servicios de aeronavegación
(En US\$, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	TARIFA 2009
SNAR Nacional *			
Hasta 10 TM		0,050	0,10
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,050	0,11
Más de 35 hasta 70 TM		0,050	0,15
Más de 70 hasta 105 TM		0,075	0,23
Más de 105 TM		0,150	0,30
SNAR Internacional **			
Hasta 10 TM		0,200	0,13
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,200	0,15
Más de 35 hasta 70 TM		0,200	0,20
Más de 70 hasta 105 TM		0,300	0,30
Más de 105 TM		0,600	0,40
Aproximación ***			
Hasta 10 TM		n.a.	0,80
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM en operación de aterrizaje	n.a.	0,90
Más de 35 hasta 70 TM		n.a.	1,00
Más de 70 hasta 105 TM		n.a.	1,10
Más de 105 TM		n.a.	1,20

(*) Cargo fijo mínimo igual a US \$5

(**) Cargo fijo mínimo igual a US \$ 7

(***) Cargo fijo mínimo igual a US \$2

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

35. En el caso del aeropuerto de Nazca, las tarifas de SNAR Nacional y Aproximación fueron modificadas en abril de 2006 (para aeronaves de hasta 10 TM de PMD), mediante la Resolución N° GG-039.2006.R. En el caso de SNAR Nacional, la nueva tarifa fue de US\$ 0,063 (sin IGV) por kilómetro recorrido, lo que implicó una reducción de US\$ 0,037 respecto a la anterior tarifa vigente. Respecto al servicio de aproximación, se dejó de cobrar por la prestación de dicho servicio.
36. Finalmente, la tarifa de sobrevuelo⁶ fue desregulada, lo que significa que CORPAC puede establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y la inversión. Esta tarifa está definida en dólares americanos y se cobra por kilómetro recorrido según el tamaño de la aeronave (PMD).

III.2 Servicios Aeroportuarios

37. En cuanto a las tarifas de Aterrizaje y Despegue, se incorporó a la estructura tarifaria un cobro fijo máximo para vuelos nacionales, el cual varía entre US\$ 8 y

⁶ El servicio de sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan cielo peruano en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano.

US\$ 2, según el grupo aeroportuario. En el caso de las tarifas para vuelos internacionales, estas se han mantenido, salvo la incorporación del cobro fijo máximo, cuyo valor es el doble del cobro fijo máximo establecido para el servicio de A/D de vuelos nacionales.

38. Cabe precisar que, de acuerdo a la Resolución N° GG-088-2004-R, la tarifa por Aterrizaje y Despegue para el aeropuerto de Nazca se redujo de US\$ 4,00 (correspondiente a la tarifa diurna, pues las operaciones son realizadas durante el día) a US\$ 2,16 por operación.
39. Finalmente, respecto de las tarifas por uso de aeroestación (TUUA) para vuelos internacionales, estas se incrementaron en 19% en todos los aeropuertos. En el caso de los vuelos nacionales, la tarifa por este servicio se incrementó en 24% para el Grupo I y en 3% para el Grupo II, mientras que se mantuvo constante para los Grupos III y IV.

Cuadro N° 4
Tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento y TUUA,
según grupo de aeropuertos
(En US\$, no incluye IGV)

1. A/D en vuelos nacionales (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno / Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o
Grupo I: Cusco					
Hasta 10 TM	Por operación	8,00	9,20	8,60	2,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,73	1,99	1,86	0,43
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2,16	2,48	2,32	0,54
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2,25	2,59	2,42	0,56
Más de 106 TM	Por TM	2,31	2,66	2,48	0,58
Grupo II: Arequipa					
Hasta 10 TM	Por operación	6,00	6,90	6,45	1,50
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0,96	1,10	1,03	0,24
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,00	1,15	1,08	0,25
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,04	1,20	1,12	0,26
Más de 106 TM	Por TM	1,07	1,23	1,15	0,27
Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna					
Hasta 10 TM	Por operación	4,00	4,60	4,30	1,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0,86	0,99	0,93	0,22
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0,90	1,04	0,97	0,23
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0,94	1,08	1,01	0,24
Más de 106 TM	Por TM	0,96	1,10	1,03	0,24
Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos					
Hasta 10 TM	Por operación	2,00	2,30	2,15	0,50
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0,67	0,77	0,72	0,17
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0,70	0,81	0,75	0,18
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0,73	0,84	0,79	0,18
Más de 106 TM	Por TM	0,75	0,86	0,81	0,19

2. A/D en vuelos internacionales (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno / Nocturno/ Diurno	Vuelo de prueba o entrenamiento	
Grupo I: Cusco						
Hasta 10 TM	Por operación	16,00	18,40	17,20	4,00	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,97	3,42	3,19	0,74	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,60	4,14	3,87	0,90	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,79	4,36	4,07	0,95	
Más de 106 TM	Por TM	3,88	4,46	4,17	0,97	
Grupo II: Arequipa						
Hasta 10 TM	Por operación	12,00	13,80	12,90	3,00	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,54	2,92	2,73	0,64	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,09	3,55	3,32	0,77	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,25	3,74	3,49	0,81	
Más de 106 TM	Por TM	3,33	3,83	3,58	0,83	
Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna						
Hasta 10 TM	Por operación	8,00	9,20	8,60	2,00	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,12	2,44	2,28	0,53	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2,57	2,96	2,76	0,64	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2,71	3,12	2,91	0,68	
Más de 106 TM	Por TM	2,77	3,19	2,98	0,69	
Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos						
Hasta 10 TM	Por operación	4,00	4,60	4,30	1,00	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,70	1,96	1,83	0,43	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2,00	2,30	2,15	0,50	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2,17	2,50	2,33	0,54	
Más de 106 TM	Por TM	2,22	2,55	2,39	0,56	
3. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue						
PMD	Unidad de cobro	Vuelo Nacional		Vuelo Internacional		
Grupo I: Cusco						
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,20		0,40		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,04		0,07		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,05		0,09		
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,06		0,09		
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,06		0,10		
Grupo II: Arequipa						
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,15		0,30		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,06		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,03		0,08		
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,03		0,08		
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,03		0,08		
Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna						
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,10		0,20		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,05		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,06		
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,07		
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,07		
Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos						
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,05		0,10		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,04		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,05		
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,05		
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,02		0,06		
4. Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)						
PMD	Unidad de cobro	Importe				
Grupo I: Cusco						
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,60				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00				
Grupo II: Arequipa						
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,00				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00				
Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna						
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2,92				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00				
Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos						
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2,92				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00				

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

40. Cabe mencionar que la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN no comprendió la revisión de tarifas de algunos servicios que se encuentran bajo la regulación de acceso, o servicios no sujetos a regulación. Así, en el primer grupo se tiene a los servicios de carga y rampa, y dentro del segundo grupo están los servicios de trámite documentario, manipuleo y almacenaje de carga.
41. Durante el año 2005, OSITRAN definió niveles de cargos de acceso para aeropuertos, en el marco de procedimientos correspondientes a la emisión de mandatos de acceso.⁷ En el año 2006, OSITRAN aprobó, mediante Resolución N° 035-2006-CD-OSITRAN, el Reglamento de Acceso presentado por CORPAC, con las observaciones señaladas en el Informe N° 023-06-GS-GAL-OSITRAN⁸.

Cuadro N° 5
Cargos de acceso por el uso de espacios para
estacionamiento de equipos de Rampa, counters y oficinas
(En US\$, no incluye IGV)

Aeropuerto	Rampa (por m2 y/o fracción)	Oficina (por m2 y/o fracción)	Counter (por unidad)	Estación de línea (por m2 y/o fracción)
Cusco	1,50	10,00	225,00	4,00
Arequipa	3,00	9,00	260,00	3,00
Juliaca	1,00	10,00	150,00	3,00
Tacna	0,80	6,00	125,00	1,50
Puerto Maldonado	0,80	8,00	150,00	2,00
Ayacucho	4,24	4,50	125,00	1,91
Resto de aeropuertos	0,50	4,10	125,00	n.a

n.a.: No aplica

Fuente: Tarifario CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Cuadro N° 6
Cargos de acceso por uso de áreas comunes para la
prestación de servicios de Rampa
(En US\$, no incluye IGV)

	PMD	Cusco	Arequipa	Grupos III, IV y V
Hasta 10 TM		2,50	2,00	2,00
Más de 10 hasta 35 TM		11,50	9,00	10,00
Más de 35 hasta 70 TM		27,50	17,00	21,00
Más de 70 hasta 105 TM		38,00	25,00	36,00
Más de 105 TM		56,00	40,00	62,00

Fuente: Tarifario CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

42. Por último, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2004-CD-OSITRAN, se fijó la tarifa de acceso aplicable al uso de instalaciones de carga aérea en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A. en US\$ 0,01 por

⁷ Resoluciones N° 056-2005-CD/OSITRAN, 057-2005-CD/OSITRAN, 058-2005-CD/OSITRAN, 059-2005-CD/OSITRAN, 060-2005-CD/OSITRAN, 061-2005-CD/OSITRAN, 062-2005-CD/OSITRAN y N° 075-2005-CD/OSITRAN, a favor de las empresas Transber Iquitos S.A.C., TANS, TALMA, STAR UP, L.C. Busre S.A.C., Aviación Líder, Aerocóndor S.A.C. y Transportes Fénix S.R.L., respectivamente.

⁸ Estas observaciones estaban referidas a:

- Requerir que CORPAC incluya la definición del servicio "Traslado de Carga" y la facilidad esencial relativa a "Puentes de Embarque".
- Para el servicio esencial de asistencia en tierra, requerir que CORPAC excluya de su Reglamento el requisito referido a póliza de seguros por deshonestidad comprensiva.
- Para el servicio esencial de traslado de carga, requerir a CORPAC que excluya el requisito referido a presentar una garantía de fiel cumplimiento.
- Requerir que se excluya del literal a) del Anexo N° 1 del Reglamento la exigencia de no tener ningún proceso judicial pendiente contra CORPAC.

kilogramo de carga de entrada y salida. Ello se hizo con base en la Resolución Ministerial N° 156-96-MTC/15.12, hasta que se determinase las condiciones bajo las cuales se aplicaría el REMA.

IV. DESEMPEÑO DE CORPAC

IV.1 Movimiento aéreo

43. En esta sección se presenta la evolución del tráfico de pasajeros y de carga, así como del número de operaciones en los aeropuertos administrados por CORPAC.

IV.1.1 Tráfico de Pasajeros

44. Durante el período 2001-2006, los aeropuertos bajo la administración de CORPAC mantuvieron una participación alrededor del 36,77%; sin embargo, en el año 2007 se registró una caída considerable mayor a diez puntos porcentuales. Este resultado se debió a que, en diciembre del 2006, el Estado Peruano entregó en Concesión a Aeropuertos del Perú (en adelante, **ADP**), la administración de 9 aeropuertos regionales, que hasta entonces habían sido administrados por CORPAC.

45. En el año 2009, se movilizaron 12,74 millones de pasajeros⁹ a través de la red aeroportuaria nacional. De éstos, 2,75 millones utilizaron los aeropuertos administrados por CORPAC; lo que significó una disminución de 7,37% en el tráfico total de pasajeros en relación con el año anterior, así como una caída en la participación cercana a los tres puntos porcentuales en el tráfico total de la red aeroportuaria nacional. Ello, como consecuencia de la entrega de los 3 aeropuertos restantes concesionados a ADP (Pisco, Chiclayo y Piura) durante el año 2008.

Cuadro N° 7
Participación de los aeropuertos administrados por CORPAC en el
Tráfico de Pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional
(En porcentaje)

Tipo de vuelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nacional	58,62	57,10	56,42	55,87	56,33	55,74	38,08	35,78	31,63
Internacional	1,16	0,75	1,17	1,04	0,66	0,11	0,08	0,58	0,55
Total	39,99	36,94	36,63	35,90	35,55	35,63	24,36	24,35	21,55

Nota: No incluye pasajeros en transferencia.

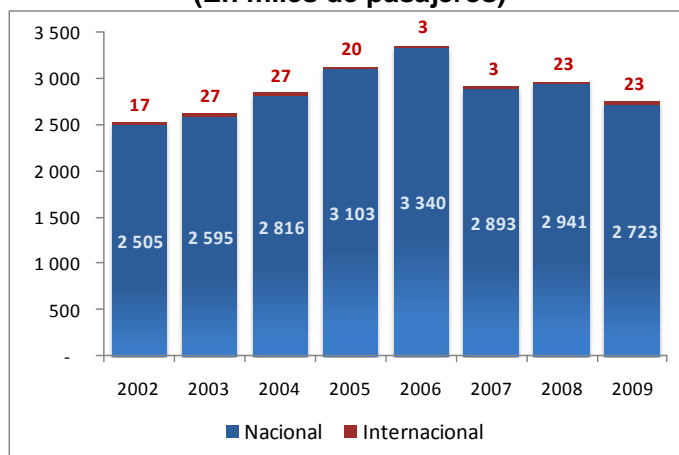
Fuente: CORPAC, LAP y ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

46. El siguiente gráfico muestra la evolución del tráfico total de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC desde el año 2002. En este se observa una tendencia creciente con dos puntos de quiebre. El primero de ellos, en el año 2007, fue producto de la entrega del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales concesionados a ADP; y el segundo, en 2009, respondió a la entrega del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales concesionados también a ADP.

⁹ No incluye pasajeros en tránsito.

Gráfico N° 1
Evolución del Tráfico de pasajeros en la red aeroportuaria
administrada por CORPAC
(En miles de pasajeros)



Fuente: CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

47. Asimismo, con respecto a la desagregación del tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, se observa que los pasajeros en vuelos nacionales continúan representando más del 99% del tráfico total registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC.
48. En cuanto a la importancia de los aeropuertos regionales, se observa que en el año 2009, 6 de los 37 aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 96,7% del flujo total de pasajeros (ver Cuadro N° 8). Dentro de este grupo, los aeropuertos con mayor participación fueron Cusco y Arequipa, que en conjunto concentraron el 68,3% del total de tráfico de pasajeros.
49. El aeropuerto de Cusco, principal destino turístico del país, movilizó 1,28 millones de pasajeros entre vuelos nacionales e internacionales, lo que representó un incremento de 2,85%, respecto del año 2008. Por su parte, en el aeropuerto de Arequipa se movilizaron 583 mil pasajeros, 2,67% más que el año anterior.

Cuadro N° 8
Participación relativa de los aeropuertos administrados por CORPAC,
por tráfico de pasajeros – Año 2009

AEROPUERTO	NACIONAL		INTERNACIONAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Cusco	1 275 659	46,8	12 541	55,6
Arequipa	583 212	21,4	9 826	43,6
Nasca	214 028	7,9	-	0,0
Juliaca	199 365	7,3	6	0,0
Puerto Maldonado	186 711	6,9	72	0,3
Tacna	174 982	6,4	96	0,4
Ayacucho	37 176	1,4	-	0,0
Andahuaylas	12 027	0,4	-	0,0
Huánuco	11 868	0,4	-	0,0
Atalaya	9 408	0,3	-	0,0
Jauja	8 549	0,3	-	0,0
Yurimaguas	4 828	0,2	-	0,0
Chimbote	2 146	0,1	-	0,0
Mazamari	1 777	0,1	-	0,0
Resto	1 501	0,1	-	0,0
Total	2 723 237	100,0	22 541	100,0

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

50. En contraste, los aeropuertos que registraron menor tráfico durante el año 2009, fueron los de Rodríguez de Mendoza, Tingo María, Ilo, Tocache, Rioja, Juanjui, entre otros.

IV.1.2 Tráfico de Carga

51. Al igual que en el tráfico de pasajeros, la participación de CORPAC en el tráfico de carga dentro de la red aeroportuaria nacional, se redujo significativamente luego de la Concesión de 12 aeropuertos regionales a favor de ADP. En el año 2001, la participación de CORPAC era de 19,75% en el tráfico total de carga; durante el periodo 2002-2006, la participación promedio fue de 12,61%; y, en el periodo 2007-2009, esta se ha reducido a 3,34%.

Cuadro N° 9
Participación de aeropuertos administrados por CORPAC en el
Tráfico de Carga de la Red Aeroportuaria Nacional
(En porcentaje)

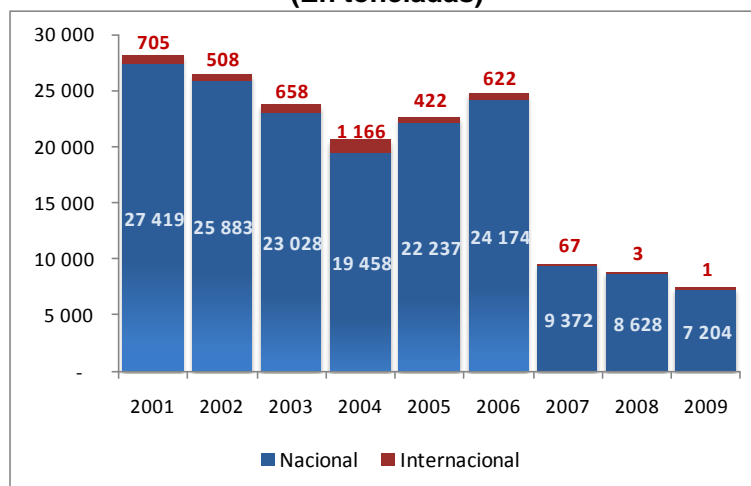
Tipo de vuelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nacional	70,27	64,69	56,36	55,41	55,41	54,45	19,58	13,97	13,78
Internacional	0,68	0,41	0,46	0,76	0,27	0,36	0,03	0,00	0,00
Total	19,75	16,17	12,87	10,99	11,59	11,41	3,88	3,30	2,85

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

52. El total de carga movilizada durante el 2009 alcanzó las 7 205 toneladas, lo que significó una reducción de 16,53% con respecto a lo registrado el año anterior. La mayor caída se produjo en el tráfico de carga internacional (65% menos que en 2008), representando apenas el 0,02% del total movilizad.

Gráfico N° 2
Evolución del Tráfico de carga en los aeropuertos administrados por CORPAC
(En toneladas)



Fuente: CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

53. El gráfico precedente muestra la evolución de la carga movilizada por los aeropuertos bajo la administración de CORPAC desde el año 2001 hasta el 2009. En general, se observa que luego de la entrega en Concesión a ADP de los 12 aeropuertos regionales, los aeropuertos administrados por CORPAC han dejado de ser importantes en la movilización de carga, especialmente en el tráfico internacional, donde el transporte de carga ha sido casi inexistente en el último año.
54. El siguiente cuadro muestra la estructura del tráfico de carga entre los diversos aeropuertos administrados por CORPAC durante el 2009. En este se observa que, 5 aeropuertos movilizaron el 93,4% de la carga nacional. Dentro de este grupo, destacan los aeropuertos de Cusco y Arequipa, que concentraron el 52,6% del total movilizado.

Cuadro N° 10
Participación relativa de los aeropuertos administrados por CORPAC,
por tráfico de carga – Año 2009

AEROPUERTO	NACIONAL		INTERNACIONAL	
	Toneladas	%	Toneladas	%
Cusco	2 166	30,1	0	9,59
Arequipa	1 626	22,6	-	-
Juliaca	1 166	16,2	-	-
Puerto Maldonado	978	13,6	-	-
Tacna	791	11,0	1	90,41
Atalaya	314	4,4	-	-
Ayacucho	118	1,6	-	-
Mazamari	40	0,6	-	-
Jauja	4	0,1	-	-
TOTAL	7 204	100,0	1	100,0

Fuente: CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.1.3 Operaciones

55. Durante el año 2009, el número total de operaciones (entrada y salida) en la Red Aeroportuaria Nacional alcanzó las 300 mil operaciones, lo que significó un incremento de 5,8% con respecto al año anterior. De este total, el 34,74% fueron realizadas en los terminales aeroportuarios bajo la administración de CORPAC, siendo la mayor parte operaciones nacionales, tal como se muestra en el cuadro a continuación.

Cuadro Nº 11
Participación de CORPAC en las Operaciones de la
Red Aeroportuaria Nacional
(En porcentaje)

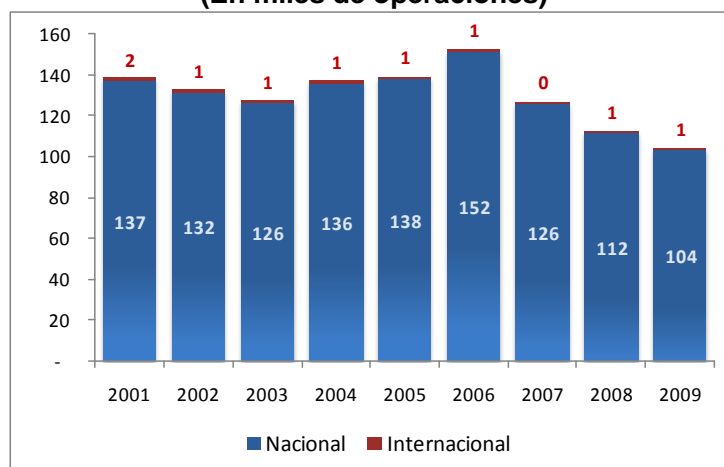
Tipo de vuelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nacional	76,39	76,42	75,24	76,74	77,31	76,90	59,07	46,78	40,98
Internacional	4,87	4,43	3,98	3,52	2,47	2,09	1,35	1,50	1,50
Total	65,77	65,44	64,50	65,46	65,50	66,32	51,44	39,65	34,74

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

56. Las operaciones realizadas en los aeropuertos de CORPAC han venido registrando una disminución incesante desde el año 2007. Así, en 2009 se registró una caída de 7,3% con respecto al año anterior, debido a la menor cantidad de vuelos nacionales, los cuales continúan representando más del 99% total de operaciones.

Gráfico Nº 3
Evolución del Número de Operaciones en los aeropuertos
administrados por CORPAC
(En miles de operaciones)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

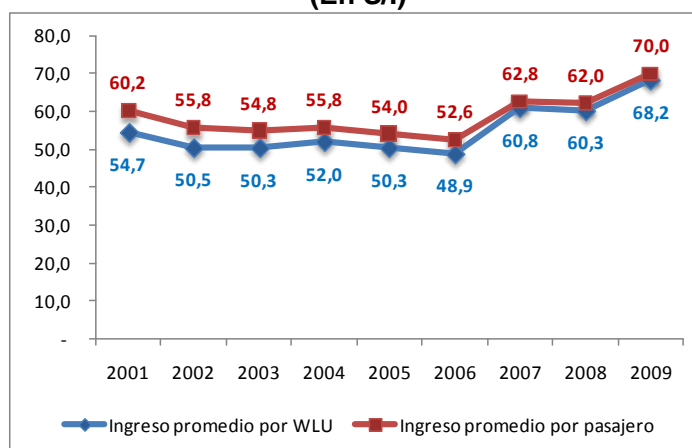
IV.2 Indicadores Comerciales

IV.2.1 Ingresos por pasajero y por WLU

57. Los principales ingresos de CORPAC provienen de tres fuentes: (i) servicios de aeronavegación; (ii) servicios aeroportuarios; y, (iii) retribución por Concesión de aeropuerto. Este último concepto está representado por los servicios de aeronavegación prestados a Lima Airport Partners (en adelante, **LAP**), de acuerdo al contrato de colaboración empresarial suscrito entre CORPAC y LAP.

58. En el año 2009, el ingreso promedio por pasajero en los aeropuertos administrados por CORPAC fue de S/. 70,0 (12,9% más que lo obtenido en 2008), siendo este monto el más alto en los últimos 9 años. Este importante aumento se debe principalmente a los mayores ingresos generados por la retribución de LAP y a la menor cantidad de pasajeros atendidos durante dicho año.

Gráfico N° 4
Ingresos* por pasajero y por WLU
(En S/.)



(*) No incluye ingresos financieros ni extraordinarios.
Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

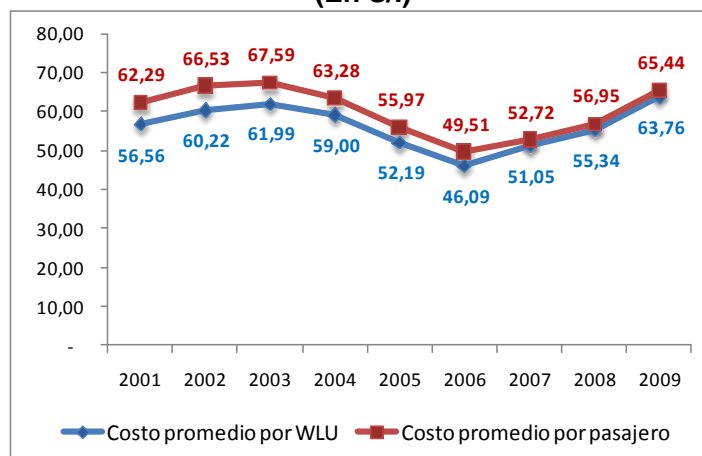
59. Por su parte, el ingreso promedio por WLU¹⁰ en 2009 se incrementó 13,3% con relación al año anterior, ubicándose en S/. 68,2. Cabe señalar que debido a la continua reducción del volumen de carga movilizada en los aeropuertos administrados por CORPAC durante los últimos años, el ingreso por WLU se ha ido aproximando al promedio por pasajero.

IV.2.2 Gastos por pasajero y por WLU

60. El costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) en el año 2009 fue de S/. 65,44, lo que significó un incremento de 14,9% con respecto al año anterior. Por su parte, el costo promedio por WLU también se incrementó, al pasar de S/. 55,34 en 2008 a S/. 63,76 en 2009. Estos aumentos son atribuibles a los mayores costos generados por los servicios de aeronavegación, así como a la menor cantidad de pasajeros atendidos y carga movilizada durante dicho año.

¹⁰ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga (100 kg = 1 pasajero).

Gráfico N° 5
Gastos por pasajero y por WLU
(En S/.)



Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.3 Desempeño Financiero

61. La mayoría de los aeropuertos administrados por CORPAC no concentra un flujo comercial mínimo que permita su auto-sostenimiento (muestra de ello es que los 12 aeropuertos regionales entregados en Concesión a ADP reciben actualmente cofinanciamiento del Estado).

Cuadro N° 12
Ingresos aeronáuticos y gastos totales de la red aeroportuaria
administrada por CORPAC
(En miles de S/.)

CONCEPTO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ingresos*	118 636	97 962	102 134	113 046	117 665	121 750	122 912	122 836	125 884
Gastos	175 840	164 472	177 236	179 922	174 797	165 514	152 661	168 801	179 671
DIFERENCIA	-57 204	-66 510	-75 102	-66 876	-57 132	-43 765	-29 750	-45 965	-53 787

(*) No incluye la retribución de LAP.
Fuente: Estados Financieros Auditados – CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

62. Durante el año 2009, los ingresos de CORPAC por servicios de aeronavegación y aeroportuarios registraron un ligero incremento de 2,5% con respecto al 2008. Sin embargo, los gastos incurridos por CORPAC se incrementaron en 6,4%, excediendo en S/. 53,8 millones los ingresos del periodo.

IV.3.1 Ingresos

63. Los ingresos ordinarios percibidos por CORPAC provienen de tres fuentes:
- (i) **Servicios de aeronavegación:** servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación, y aterrizaje y despegue.
 - (ii) **Servicios aeroportuarios:** Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA), carga y descarga, estacionamiento, servicio de rampa, entre otros.
 - (iii) **Retribución por Concesión de aeropuerto:** este concepto está representado por los servicios de aeronavegación prestados a LAP. De acuerdo al Contrato

de Colaboración Empresarial suscrito entre CORPAC y LAP, a raíz de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, **AIJCH**), este último se obliga a entregar a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos percibidos por concepto de TUUA internacional.

64. Los ingresos totales en 2009 (incluyendo ingresos financieros y extraordinarios) alcanzaron los S/. 251,04 millones, 4,1% menos que el año anterior. Este resultado se debió principalmente a la fuerte caída de los ingresos financieros, los cuales conformaron el 19% de los ingresos totales en 2009.¹¹
65. De otro lado, los ingresos provenientes de la retribución de LAP aumentaron 8,9%, impulsados por el buen desempeño del tráfico de aeronaves y pasajeros en el AIJCH –el crecimiento en el tráfico de aeronaves generó un incremento en los ingresos por A/D de 9,1%-. Asimismo, los ingresos aeronáuticos se incrementaron en 3,1%, al pasar de S/. 107,5 millones en 2008 a S/. 110,8 millones en 2009; mientras que los ingresos aeroportuarios cayeron 1,5% con respecto al año anterior.

Cuadro Nº 13
Estructura de ingresos de CORPAC
(En miles de S/.)

INGRESOS	2008	2009	VARIACIÓN
Aeronáuticos	107 531	110 814	↑ 3,1%
Sistema Nacional de Aeronavegación en Ruta - SNAR	96 539	99 485	↑ 3,1%
Aproximación - Provincias	5 109	5 433	↑ 6,4%
Aterrizaje y despegue	5 081	5 387	↑ 6,0%
Otros ingresos aeronáuticos	802	509	↓ -36,6%
Aeroportuarios	15 305	15 070	↓ -1,5%
Tarifa Única de Uso de Aeropuerto - TUUA	13 222	12 813	↓ -3,1%
Carga y descarga	71	74	↑ 5,4%
Estacionamiento	83	76	↓ -8,7%
Servicio de rampa	438	596	↑ 36,3%
Atención fuera de hora - Provincias	724	748	↑ 3,4%
Cargo acceso infraestructura	768	762	↓ -0,8%
Retribución Concesión de Aeropuerto	60 953	66 403	↑ 8,9%
Servicios de aeronavegación (50% A/D)	31 192	34 236	↑ 9,8%
Retribución LAP (20% TUUA Internacional)	29 368	31 807	↑ 8,3%
Servicio de rampa - Concesión	393	360	↓ -8,4%
Financieros	68 568	47 033	↓ -31,4%
Otros ingresos	9 393	11 724	↑ 24,8%
TOTAL INGRESOS	261 750	251 044	-4,1%

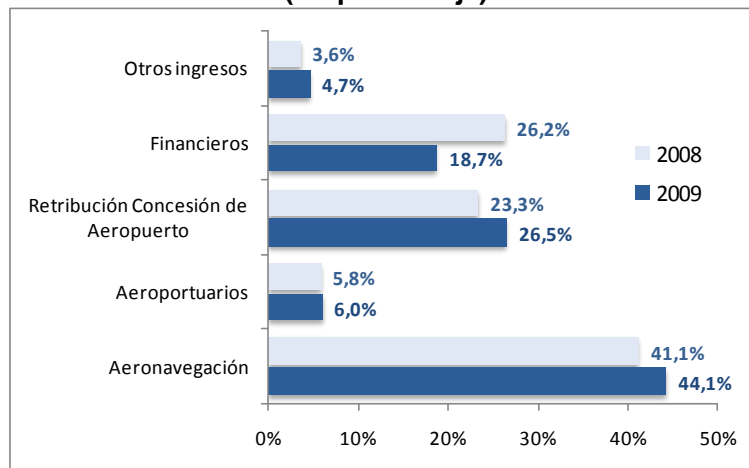
Fuente: Estados Financieros Auditados - CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

66. El siguiente gráfico muestra un resumen de la composición de los ingresos de CORPAC durante el año 2009. En él se observa que los ingresos por servicios de aeronavegación son los que constituyen la mayor fuente de ingresos (44,1% sobre el total), seguido de las transferencias que recibe por parte de LAP (26,5%) y los

¹¹ Cabe señalar que la entrega en Concesión de los aeropuertos regionales no ha afectado los ingresos por servicios de aeronavegación de CORPAC, debido a que estos servicios no han sido objeto de la Concesión y siguen siendo prestados por este.

ingresos financieros (18,7%). Cabe señalar que los ingresos por servicios aeroportuarios han aportado únicamente el 6,0% a los ingresos totales.

Gráfico N° 6
CORPAC: Estructura de ingresos – Año 2009
(En porcentaje)

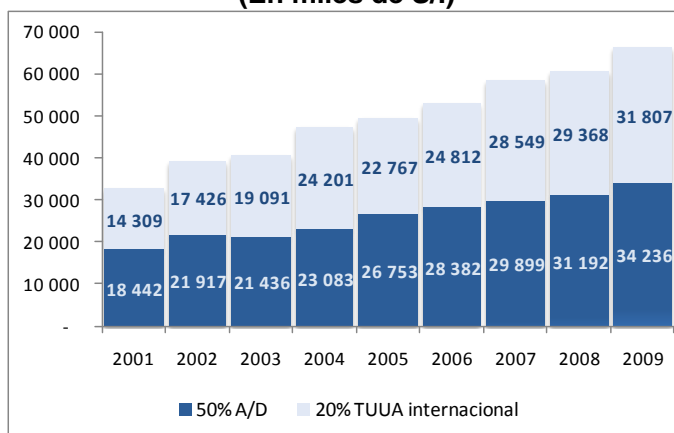


Fuente: Estados Financieros auditados – CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Ingresos por la Concesión del AIJCH

67. Desde el inicio de las operaciones de LAP, CORPAC ha recibido aproximadamente S/. 447,7 millones por concepto de colaboración empresarial, en virtud del Contrato de Concesión del AIJCH. Durante el año 2009, estos ingresos ascendieron a S/. 66,0 millones (9,1% más de lo recibido en el año 2008).

Gráfico N° 7
Ingresos provenientes de la Concesión del AIJCH
(En miles de S/.)



Fuente: Estados Financieros Auditados - LAP y CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.3.2 Gastos

68. Durante el año 2009, los gastos totales de CORPAC ascendieron a S/. 234,3 millones. De este monto, cerca de la mitad (48,2%) corresponde a costos operativos por la prestación de servicios de aeronavegación, los cuales se incrementaron 9,4% con respecto al año anterior.

Cuadro N° 14
Estructura de costos de CORPAC
(En miles de S/.)

CONCEPTO	2008	2009	VARIACIÓN
Aeronavegación	103 187	112 845	↑ 9,4%
Suministros	2 302	2 627	↑ 14,1%
Cargas de personal	54 247	56 526	↑ 4,2%
Servicios prestados por terceros	22 386	22 918	↑ 2,4%
Tributos	11 749	12 643	↑ 7,6%
Cargas diversas de gestión	3 387	4 021	↑ 18,7%
Provisiones del ejercicio	9 117	14 109	↑ 54,8%
Aeroportuarios	27 427	24 167	↓ -11,9%
Suministros	1 036	530	↓ -48,8%
Carga de personal	5 783	6 102	↑ 5,5%
Servicios prestados por terceros	10 707	9 528	↓ -11,0%
Tributos	567	552	↓ -2,6%
Cargas diversas de gestión	105	103	↓ -1,3%
Provisiones del ejercicio	9 229	7 352	↓ -20,3%
Gastos de administración	38 187	42 659	↑ 11,7%
Financieros	53 034	54 648	↑ 3,0%
Otros Gastos operacionales	3 042	-	↓ -100,0%
TOTAL COSTOS	224 877	234 319	4,2%

Fuente: Estados Financieros auditados – CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

69. Los costos de los servicios aeroportuarios disminuyeron 11,9%, debido principalmente al menor tráfico de pasajeros, carga y aeronaves. Sin embargo, cabe resaltar el incremento de 5,5% en cargas de personal, rubro que representó el 25% de los costos aeroportuarios durante 2009; así como el aumento de 11,7% en gastos administrativos, los cuales representaron el 18% de los costos totales de CORPAC.

IV.3.3 Resultados del ejercicio

70. Al cierre del ejercicio 2009, los ingresos obtenidos por CORPAC registraron un incremento de 4,6% con respecto al año anterior, alcanzando los S/. 192,3 millones. Este resultado incluye los ingresos de operación, así como las retribuciones de LAP, las cuales se incrementaron en 8,9%.
71. Dado lo anterior y pese al incremento de 4,9% en los costos operacionales, CORPAC reportó en 2009 una utilidad bruta de S/. 55,3 millones, cifra 3,9% superior a la alcanzada el año anterior. Asimismo, pese al aumento de los gastos administrativos, los gastos operativos fueron 2,8% inferiores que en el 2008, lo cual trajo como consecuencia un incremento del 14,1% en el nivel de la utilidad operativa. A pesar de esta mejora, la utilidad neta disminuyó 51,2%; resultado que estuvo sustentado en los elevados gastos y menores ingresos financieros (producto de la fluctuación del tipo de cambio).

Cuadro N° 15
CORPAC: Estado de Ganancias y Pérdidas
(En miles de S./.)

CONCEPTO	2008	2009	VARIACIÓN
Ingresos	183 789	192 287	↑ 4,6%
Servicios de aeronavegación	107 531	110 814	↑ 3,1%
Servicios aeroportuarios	15 305	15 070	↓ -1,5%
Retribución concesión aeropuertos	60 953	66 403	↑ 8,9%
Costos operacionales	-130 614	-137 013	↑ 4,9%
Servicios de aeronavegación	-103 187	-112 845	↑ 9,4%
Servicios aeroportuarios	-27 427	-24 167	↓ -11,9%
Utilidad bruta	53 175	55 274	↑ 3,9%
Gastos operativos	-31 837	-30 934	↓ -2,8%
Gastos de administración	-38 187	-42 659	↑ 11,7%
Otros ingresos operacionales	9 393	11 724	↑ 24,8%
Otros gastos operacionales	-3 042	-	↓ -100,0%
Utilidad de operación	21 339	24 340	↑ 14,1%
Otros ingresos y gastos	15 534	-7 615	↓ -149,0%
Ingresos financieros	68 568	47 033	↓ -31,4%
Gastos financieros	-53 034	-54 648	↑ 3,0%
Utilidades antes de participaciones e impuesto a la renta	36 872	16 725	↓ -54,6%
Participación de los trabajadores	-1 603	-621	↓ -61,3%
Participación de los trabajadores diferido	71	56	↓ -20,9%
Impuesto a la renta	-9 619	-3 731	↓ -61,2%
Impuesto a la renta diferido	405	320	↓ -20,9%
Utilidad Neta del ejercicio	26 126	12 750	-51,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados - CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

72. Con relación al Balance General, como puede apreciarse del Cuadro N° 16, al 31 de diciembre de 2009, el activo corriente disminuyó en 10,4% con respecto al año anterior. Esto es el resultado de una reducción del 35,3% en efectivo y equivalente de efectivo (principal activo corriente de CORPAC).
73. En cuanto al activo no corriente, este se incrementó en 37,5% con respecto al año 2008. Las principales causas de este resultado fueron: (i) el aumento de 32,8% en los activos fijos producto de la revaluación de los terrenos, la cual corresponde a la tasación de aeropuertos efectuada por el Consejo Nacional de Tasaciones (CONATA) y que ha generado un mayor valor de S/. 169,97 millones; y (ii) el mayor saldo de inversiones financieras, producto de la colocación de dinero en Fondos Mutuos¹².
74. Por su parte, los pasivos corrientes sufrieron un incremento del 45,7% en el año 2009, a raíz del incremento de las cuentas por pagar comerciales (227,2%), las cuales se han originado principalmente por la adquisición de bienes de capital a través de OACI. En tanto, el patrimonio neto de CORPAC se vio también incrementado en un 21,6% con respecto al año anterior; resultado que se debió, principalmente, al excedente de revaluación de los activos fijos.

¹² CORPAC colocó un total de S/. 27,18 millones en la modalidad de Fondos Mutuos por intermedio del Banco Interbank y Banco de Crédito del Perú.

Cuadro Nº 16
CORPAC: Balance General, al 31 de diciembre
(En miles de S/.)

ACTIVO	2009	2008	PASIVO Y PATRIMONIO	2009	2008
Activo corriente	230 755	257 447	Pasivo corriente	59 430	40 792
Caja y bancos	136 907	211 556	Sobregiros bancarios	326	104
Cuentas por cobrar comerciales, neto	4 636	4 143	Cuentas por pagar comerciales	41 041	12 545
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	25	-	Cuentas por pagar a partes relacionadas	197	-
Otras cuentas por cobrar	10 677	5 632	Otras cuentas por pagar	17 583	27 836
Existencias	4 927	4 456	Parte corriente de deuda a largo plazo	284	306
Gastos pagados por anticipado	73 583	31 660			
Activo no corriente	765 868	556 814	Pasivo no corriente	4 758	6 753
Inversiones financieras	27 181	241	Deuda a largo plazo	347	667
Inmuebles, maquinarias y equipos, neto	737 506	555 319	Provisiones	4 411	6 085
Intangibles, neto	804	777			
Impuesto a la renta y participaciones diferidos	376	476	Patrimonio	932 435	766 716
			Capital social	355 681	355 681
			Capital social adicional	123 743	124 792
			Concesión aeropuerto Jorge Chávez	50 376	50 376
			Excedente revaluación	416 334	251 118
			Reservas	18 986	18 986
			Resultados acumulados	-32 686	-34 237
TOTAL ACTIVO	996 623	814 261	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	996 623	814 261

Fuente: Estados Financieros Auditados - CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.3.4 Ratios Financieros

75. De acuerdo a los ratios financieros, se evidencia una importante afectación del margen neto, al pasar de 0,14 en el año 2008 a 0,07 en el 2009. Como ya se ha señalado, esto se debe a los elevados gastos y menores ingresos financieros, que redujeron significativamente la utilidad neta. Este resultado, a su vez, afectó la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) así como la rentabilidad sobre el activo (ROA), los cuales mostraron una reducción de dos puntos porcentuales, al pasar de 0,03 en 2008 a 0,01 en 2009.
76. Cabe señalar que el decrecimiento del ROE y ROA también se debe a que, en el año 2009, los ajustes realizados por excedentes de revaluación de los activos fijos hicieron que tanto el patrimonio como el activo total se incrementen en 22,4% con respecto al 2008.

Cuadro Nº 17
Ratios financieros-CORPAC

Ratios	2006	2007	2008	2009
Rentabilidad				
Margen operativo	0,06	0,21	0,12	0,13
Margen neto	0,16	0,17	0,14	0,07
Rentabilidad sobre patrimonio	0,06	0,04	0,03	0,01
Rentabilidad sobre activos	0,06	0,04	0,03	0,01
Liquidez				
Razón corriente	8,17	7,40	6,31	3,88
Prueba Ácida	6,40	6,05	5,29	2,38
Solvencia				
Endeudamiento sobre patrimonio	0,06	0,04	0,06	0,07

Fuente: Estados Financieros Auditados - CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

77. Con relación a los indicadores de liquidez, tanto la razón corriente como la prueba ácida muestran una tendencia decreciente desde el año 2006. En particular, el resultado obtenido en 2009 obedece tanto al aumento del pasivo corriente, principalmente en las cuentas por pagar comerciales, como a la disminución de los activos líquidos de CORPAC. No obstante, cabe resaltar que, los niveles de activo corriente son más que suficientes para cubrir las obligaciones de corto plazo de la empresa.
78. Por su parte, si bien el nivel de endeudamiento de CORPAC aumentó un punto porcentual, debido a un mayor incremento del pasivo en comparación con el aumento del patrimonio, este sigue mostrando holgura para el pago de deudas, tanto a corto como a largo plazo, pues los pasivos representan aproximadamente el 7% del patrimonio.

IV.4 Inversiones Realizadas

79. Durante el año 2009, CORPAC invirtió US\$ 20,23 millones en sistemas de aeronavegación, de los cuales el 99,96% fueron destinados a equipamiento, principalmente, para vigilancia, radio-ayudas y sistemas eléctricos, entre otros. Asimismo, US\$ 7 141 fueron invertidos en obras dentro de la torre de control del AIJCH.

Cuadro N° 18
CORPAC: Ejecución de inversiones en Sistemas de Aeronavegación – Año 2009
(En US\$)

DESCRIPCIÓN	US\$	%
EQUIPAMIENTO	20 221 916	99,96
Vigilancia	19 133 292	94,58
- 08 Radares Secundarios (incluye Centro de control)-Adelanto 30%	19 133 292 ^{1/}	94,58
- Reposición Monitores (Centro de Control)	-	-
- Equipos diversos, obras civiles	-	-
Comunicaciones	142 104	0,70
- Sistema de Conmutación de Mensajes Servicio Fijo Aeronáutico	-	-
- 16 Tx/Rx HF 100W.	-	-
- 16 Tx/Rx HF 100W. Transceptores	-	-
- 51 Terminales AFTN/ATIS	-	-
- 10 Sistemas de grabación	-	-
- 10 Tx/Rx VHF 25W. (Frec. Emergencia)	-	-
- Equipos diversos, obras civiles e instalación	142 104	0,70
Radioayudas	285 354	1,41
- 05 DME	-	-
- 05 VOR	-	-
- Equipos diversos, obras e instalación	285 354	1,41
Meteorología	36 223	0,18
- Estación meteorológica AWOS II (Arequipa y Trujillo)	-	-
- Actualización de hardware y software del Sistema Mundial WAFS	-	-
- Equipos diversos, obras	36 223	0,18
Sistemas eléctricos	255 982	1,27
- 27 Grupos electrógenos	-	-
- Equipos diversos, obras civiles e instalación	255 982	1,27
Capacitación	45 646	0,23
- Equipos de capacitación	45 646	0,23
Otros	323 315	1,60
- Pruebas, ensayos y demostración CNS/ATM	-	-
- Estudios de investigación, capacitación y otros	198 258	0,98
- Equipos inspección en vuelo	-	-
- Equipos de laboratorio de electrónica	-	-
- 24 Vehículos de mantenimiento	125 057	0,62
INFRAESTRUCTURA	7 141	0,04
- Obras en Torre de Control Arpto. Jorge Chávez	7 141	0,04
TOTAL	20 229 057	100,00

1/ Monto transferido a OACI el 5 de agosto de 2009.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño de la empresa CORPAC S.A. durante el año 2009, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 21,55% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, correspondiendo la mayor parte de ellos a vuelos nacionales. El tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC sumó los 2,75 millones, lo cual significó una disminución del 7,37% con relación al año 2008. En particular, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales registró una reducción de 7,41%, mientras que el de pasajeros en vuelos internacionales sufrió una caída de 2,30%. Asimismo, los aeropuertos con mayor flujo de pasajeros fueron los de Cusco y Arequipa.
- El total de carga movilizada durante el 2009 alcanzó los 7 205 toneladas, lo que significó una reducción de 16,53% con respecto a lo registrado el año previo. La mayor caída se produjo en el tráfico de carga internacional (-65%), la cual ha llegado casi a desaparecer.
- Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 104 255 movimientos de entrada y salida (E/S) de aeronaves durante 2009, cifra que representa el 34,74% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que las operaciones a nivel nacional crecieron en 5,8% con relación al 2008, mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC se redujeron en 7,3%.
- Respecto del desempeño financiero, los principales ingresos obtenidos por CORPAC (ingresos por servicios de aeronavegación, aeroportuarios y la retribución que recibe de LAP) al cierre del año 2009 fueron de S/. 192,3 millones, monto superior en 4,6% al resultado obtenido en el año 2008. Por su parte, los costos operacionales crecieron 4,9%, debido básicamente a los mayores costos operacionales de los servicios de aeronavegación.
- Dado lo anterior, CORPAC reportó una utilidad bruta de S/. 55,3 millones. Luego, pese al aumento de los gastos administrativos, los gastos operativos fueron 2,8% inferiores que en el año 2008, lo cual trajo como consecuencia un incremento del 14,1% en la utilidad operativa. Sin embargo, debido a los elevados gastos y menores ingresos financieros en 2009, la utilidad neta disminuyó 51,2%.
- Finalmente, en cuanto a los ratios financieros, se evidencia una importante afectación del margen neto, al pasar de 14% a 7%, así como de la rentabilidad sobre el patrimonio y la rentabilidad sobre el activo. De otro lado, si bien los indicadores de liquidez han disminuido considerablemente, CORPAC mantiene niveles razonables de activo corriente para cubrir sus obligaciones de corto plazo.