



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

**2010**

**Gerencia de  
Regulación**



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

2010

**Gerencia de  
Regulación**

Lima, diciembre de 2011

## INDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC.....</b>	<b>6</b>
<b>II. SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC.....</b>	<b>7</b>
II.1 SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.....	7
a) Servicio de Navegación Aérea en Ruta - SNAR.....	7
b) Aproximación .....	8
II.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	8
II.2.1 SERVICIOS A LA AERONAVE.....	8
a) Aterrizaje y Despegue (A/D) .....	8
b) Estacionamiento .....	8
c) Ayudas Luminosas.....	9
d) Puentes de Embarque .....	9
e) Asistencia en tierra (Rampa) .....	9
f) Atención a la carga .....	10
g) Almacenamiento y transporte de combustible .....	10
II.2.2 SERVICIO A LOS PASAJEROS.....	10
<b>III. REVISIÓN TARIFARIA .....</b>	<b>11</b>
III.1 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN.....	11
III.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	12
<b>IV. DESEMPEÑO DE CORPAC .....</b>	<b>15</b>
IV.1 MOVIMIENTO AÉREO.....	15
IV.1.1 TRÁFICO DE PASAJEROS.....	15
IV.1.2 TRÁFICO DE CARGA.....	17
IV.1.3 OPERACIONES.....	19
IV.2 INDICADORES COMERCIALES.....	19
IV.2.1 INGRESOS POR PASAJERO Y POR WLU.....	19
IV.2.2 GASTOS POR PASAJERO Y POR WLU.....	20
IV.3 DESEMPEÑO FINANCIERO.....	21
IV.3.1 INGRESOS.....	21
IV.3.2 GASTOS.....	24
IV.3.3 RESULTADOS DEL EJERCICIO.....	24
IV.3.4 RATIOS FINANCIEROS .....	26
IV.4 INVERSIONES REALIZADAS.....	27
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>29</b>

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC .....	16
Gráfico N° 2: Tráfico de carga de aeropuertos administrados por CORPAC .....	18
Gráfico N° 3: Número de operaciones en los aeropuertos administrados por CORPAC. ....	19
Gráfico N° 4: Ingresos por pasajero y por WLU .....	20
Gráfico N° 5: Gastos por pasajero y por WLU .....	21
Gráfico N° 6: Estructura de ingresos .....	23
Gráfico N° 7: Ingresos provenientes de la Concesión del AIJCH .....	23
Gráfico N° 8 Inversiones CORPAC .....	27

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aeropuertos administrados por CORPAC .....	6
Cuadro N° 2: Clasificación de aeropuertos .....	7
Cuadro N° 3: Tarifas máximas de los servicios de aeronavegación .....	12
Cuadro N° 4: Tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento y TUUA .....	13
Cuadro N° 5: Cargos de acceso para Rampa, counters y oficinas .....	15
Cuadro N° 6: Cargos de acceso por uso de infraestructura para los servicios de Rampa .....	15
Cuadro N° 7: Participación de CORPAC en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria. .	16
Cuadro N° 8: Tráfico de pasajeros en la red administrada por CORPAC, por aeropuerto .....	17
Cuadro N° 9: Participación de CORPAC en el tráfico de carga de la red aeroportuaria. ....	17
Cuadro N° 10: Participación de aeropuertos administrados por CORPAC, por carga .....	18
Cuadro N° 11: Participación de CORPAC en las operaciones de la red aeroportuaria .....	19
Cuadro N° 12: Ingresos aeronáuticos y gastos de la red administrada por CORPAC .....	21
Cuadro N° 13: Estructura de ingresos de CORPAC .....	22
Cuadro N° 14: Estructura de costos de CORPAC .....	24
Cuadro N° 15: Estado de ganancias y pérdidas de CORPAC .....	25
Cuadro N° 16: Balance general de CORPAC .....	26
Cuadro N° 17: Ratios financieros de CORPAC .....	26
Cuadro N° 18: Ejecución de inversiones CORPAC - 2010 .....	27

## RESUMEN EJECUTIVO

*El Perú cuenta con cerca de 200 recintos aeroportuarios (aeródromos y aeropuertos), 37 de los cuales son administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC. 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 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 2010, a través de la red aeroportuaria nacional se movilizaron 15,27 millones de pasajeros, de los cuales 3,33 millones utilizaron la red administrada por CORPAC. Esta cifra significó un aumento de 21,3% en el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC con relación al año anterior, siendo el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales el de mayor proporción (más de 99%). Asimismo, los aeropuertos con mayor flujo de pasajeros fueron los de Cusco y Arequipa.*

*En el caso del transporte de carga, durante el año 2010 se movilizaron 292 mil toneladas a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales más de 8 mil toneladas fueron transportadas a través de la red de aeropuertos administrada por CORPAC. Este volumen significó un aumento de 16,84% con relación al año anterior; asimismo, más del 99% correspondió a carga en tráfico nacional.*

*Durante el año 2010, el número total de movimientos de entrada y salida de aeronaves en la Red Aeroportuaria Nacional superó las 324 mil operaciones. De este total, el 32,58% fueron realizadas en los terminales aeroportuarios bajo la administración de CORPAC. Estas casi 106 mil operaciones representaron un ligero incremento de 1,3% con respecto al año anterior. En particular, el número de operaciones nacionales concentró el 99,3% del total de movimientos.*

*De otro lado, los servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación de CORPAC, representado el 43,8% del total de ingresos generado en 2010. Asimismo, dentro de los ingresos por servicios aeronáuticos, los ingresos por servicios de aeronavegación, que registraron una mejora de 4,6%, son los de mayor envergadura.*

*Finalmente, los ingresos de CORPAC al cierre del año 2010 fueron de S/. 200,9 millones, monto 4,5% superior al resultado obtenido el año anterior. De igual manera, sus costos operacionales registraron un aumento de 13,7%. Así, CORPAC reportó una utilidad bruta de S/. 45,1 millones, inferior en 18,5% a la obtenida en 2009. Sin embargo, debido a la fuerte reducción de los gastos operativos y financieros, la utilidad neta se incrementó en 38,8% 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 2010, CORPAC administra la infraestructura y los servicios de 37 unidades entre aeródromos públicos y aeropuertos en todo el país. Asimismo, 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) y el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (concesionado el 11 de diciembre del año 2006 a favor de Aeropuertos del Perú<sup>1</sup>).

**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 Saposoa	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

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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,

<sup>1</sup> 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.



en la última revisión tarifaria, realizada en el año 2004<sup>2</sup>, se establecieron cinco grupos, los cuales se muestran a continuación.

**Cuadro N° 2**  
**Clasificación de aeropuertos**

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

Fuente: Res. N° 015-2004-CD

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 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 (FIR<sup>3</sup> 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.
8. El SNAR comprende los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, y búsqueda y salvamento<sup>4</sup>, 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.

<sup>2</sup> Resolución N° 015-2004-CD, de fecha 12 de mayo de 2004.

<sup>3</sup> 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.

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

9. 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.
10. 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**

11. 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 Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave.
12. 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)**

13. 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.
14. 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**

15. 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**

16. 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.
17. 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
18. 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**

19. 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)**

20. 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.
21. 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.

22. 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**

23. 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.
24. 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**

25. 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.
26. 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***

27. 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.
28. 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

29. 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.
30. 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 CORPAC<sup>5</sup>. 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.
31. 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

32. 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).
33. Por otro lado, se propuso una nueva tarifa para el servicio de aproximación 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.

<sup>5</sup> 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.

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

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	TARIFA 2010
<b>SNAR Nacional *</b>			
Hasta 10 TM		0,050	0,10
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro	0,050	0,11
Más de 35 hasta 70 TM	recorrido	0,050	0,15
Más de 70 hasta 105 TM		0,075	0,23
Más de 105 TM		0,150	0,30
<b>SNAR Internacional **</b>			
Hasta 10 TM		0,200	0,13
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro	0,200	0,15
Más de 35 hasta 70 TM	recorrido	0,200	0,20
Más de 70 hasta 105 TM		0,300	0,30
Más de 105 TM		0,600	0,40
<b>Aproximación ***</b>			
Hasta 10 TM		n.a.	0,80
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM en	n.a.	0,90
Más de 35 hasta 70 TM	operación de	n.a.	1,00
Más de 70 hasta 105 TM	aterrizaje	n.a.	1,10
Más de 105 TM		n.a.	1,20

(\*) Cargo fijo mínimo igual a US\$ 5,00 por uso de espacio aéreo.

(\*\*) Cargo fijo mínimo igual a US\$ 7,00 por uso de espacio aéreo.

(\*\*\*) Cargo fijo mínimo igual a US\$ 2,00 por entrada y salida.

Fuente: Res. N° 015-2004-CD

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

34. 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 de la anterior tarifa. Además, se dejó de cobrar por la prestación del servicio de aproximación.
35. Finalmente, la tarifa de sobrevuelo<sup>6</sup> 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

36. 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 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.
37. 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

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

(correspondiente a la tarifa diurna, pues las operaciones son realizadas durante el día) a US\$ 2,16 por operación.

38. 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
<b>Grupo I: Cusco</b>					
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
<b>Grupo II: Arequipa</b>					
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
<b>Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna</b>					
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
<b>Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos</b>					
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
<b>Grupo I: Cusco</b>					
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
<b>Grupo II: Arequipa</b>					
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
<b>Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna</b>					
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
<b>Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos</b>					
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
<b>Grupo I: Cusco</b>			
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
<b>Grupo II: Arequipa</b>			
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
<b>Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna</b>			
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
<b>Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos</b>			
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	
<b>Grupo I: Cusco</b>			
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,60	
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	
<b>Grupo II: Arequipa</b>			
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,00	
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	
<b>Grupo III: Nazca, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna</b>			
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2,92	
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	
<b>Grupo IV: Ayacucho; Grupo V: Demás aeropuertos</b>			
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2,92	
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

39. 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.
40. 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.<sup>7</sup> 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-OSITRAN<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

**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 m <sup>2</sup> y/o fracción)	Oficina (por m <sup>2</sup> y/o fracción)	Counter (por unidad)	Estación de línea (por m <sup>2</sup> 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

41. 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 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

42. 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

43. 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

- 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.



Concesión a Aeropuertos del Perú (en adelante, **ADP**), la administración de 9 aeropuertos regionales, que hasta entonces habían sido administrados por CORPAC. Asimismo, en el año 2009 se registró otra 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.

44. En el año 2010 se movilizaron 15,27 millones de pasajeros<sup>9</sup> a través de la red aeroportuaria nacional. De estos, 3,33 millones utilizaron los aeropuertos administrados por CORPAC, lo que significó un ligero incremento en su participación dentro del tráfico de pasajeros de toda la red. En particular, el movimiento de pasajeros en la red administrada por CORPAC es más significativo en el tráfico nacional.

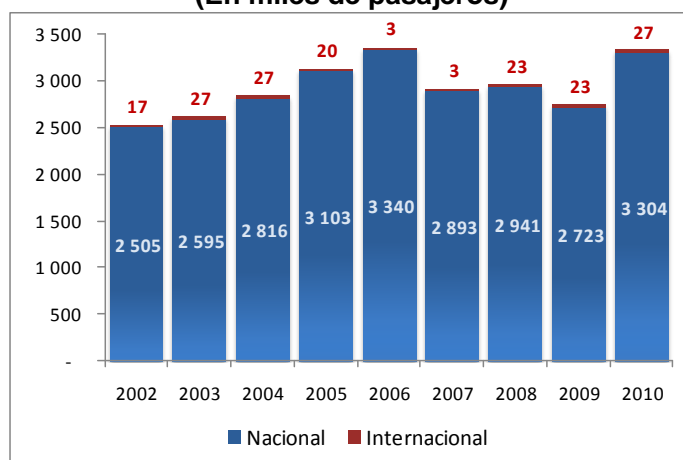
**Cuadro N° 7**  
**Participación de los aeropuertos administrados por CORPAC en el**  
**Tráfico de Pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional**  
**(En porcentaje)**

Tipo de vuelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nacional	58,62	57,10	56,42	55,87	56,33	55,74	38,08	35,78	31,63	30,11
Internacional	1,16	0,75	1,17	1,04	0,66	0,11	0,08	0,58	0,55	0,62
<b>Total</b>	<b>39,99</b>	<b>36,94</b>	<b>36,63</b>	<b>35,90</b>	<b>35,55</b>	<b>35,63</b>	<b>24,36</b>	<b>24,35</b>	<b>21,55</b>	<b>21,82</b>

Nota: No incluye pasajeros en transferencia.  
 Fuente: CORPAC, LAP y ADP  
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

45. 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 la recuperación producida en el año 2010, al haberse movilizado 3,33 millones de pasajeros, número 21,3% superior al registrado el año anterior. Asimismo, se aprecia que los pasajeros en vuelos nacionales continúan representando más del 99% del tráfico total registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC.

**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

<sup>9</sup> No incluye pasajeros en tránsito.

46. En cuanto a la importancia de los aeropuertos regionales, 6 de los 37 aeropuertos administrados por CORPAC concentraron más del 96% del flujo total de pasajeros en el año 2010. Dentro de este grupo, los aeropuertos con mayor participación fueron Cusco y Arequipa, que en conjunto concentraron el 71,4% del total de tráfico de pasajeros.
47. El aeropuerto de Cusco, principal destino turístico del país, movilizó en dicho año 1,45 millones de pasajeros entre vuelos nacionales e internacionales, lo que representó un incremento de 12,4% respecto del año 2009. Por su parte, en el aeropuerto de Arequipa se movilizaron 939 mil pasajeros, 58,4% más que el año anterior.

**Cuadro N° 8**  
**Tráfico de pasajeros en la red administrada por CORPAC, por aeropuerto**

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2009	2010	Var %	2009	2010	Var %
Cusco	1 275 659	1 430 412	12,1	12 541	17 047	35,9
Arequipa	583 212	929 698	59,4	9 826	9 699	-1,3
Tacna	174 982	247 494	41,4	96	14	-85,4
Juliaca	199 365	211 214	5,9	6	22	266,7
Nasca	214 028	188 070	-12,1	-	-	
Puerto Maldonado	186 711	178 594	-4,3	72	4	-94,4
Ayacucho	37 176	52 022	39,9	-	-	
Huánuco	11 868	22 599	90,4	-	-	
Andahuaylas	12 027	13 689	13,8	-	-	
Jauja	8 549	11 162	30,6	-	-	
Atalaya	9 408	10 602	12,7	-	-	
Yurimaguas	4 828	5 507	14,1	-	-	
Chimbote	2 146	2 036	-5,1	-	-	
Mazamari	1 777	12	-99,3	-	-	
Resto	1 501	1 283	-14,5	-	-	
<b>Total</b>	<b>2 723 237</b>	<b>3 304 394</b>	<b>21,3</b>	<b>22 541</b>	<b>26 786</b>	<b>121,4</b>

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

#### IV.1.2 Tráfico de Carga

48. La participación de CORPAC en la movilización de carga dentro de la red aeroportuaria nacional se incrementó ligeramente de 2,85% en 2009 a 2,89% en 2010. No obstante, su participación en el tráfico nacional disminuyó de 13,78% a 13,35% debido a que si bien el volumen de carga movilizado aumentó entre esos años, la variación fue menor a la registrada en toda la red nacional.

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

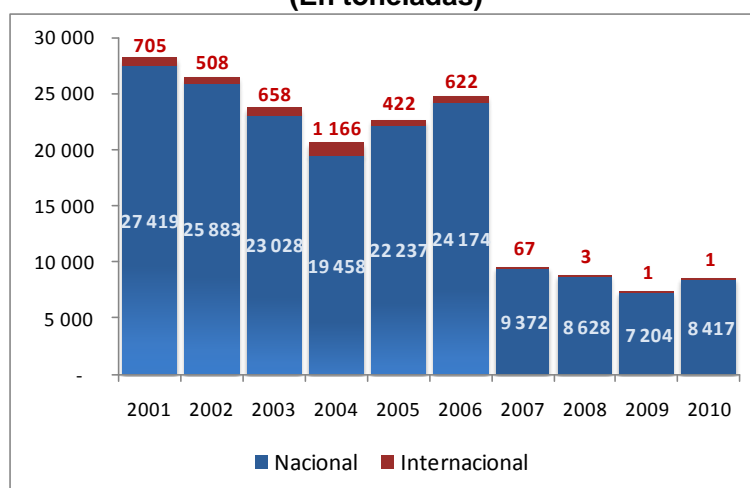
Tipo de vuelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nacional	70,27	64,69	56,36	55,41	55,41	54,45	19,58	13,97	13,78	13,35
Internacional	0,68	0,41	0,46	0,76	0,27	0,36	0,03	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>19,75</b>	<b>16,17</b>	<b>12,87</b>	<b>10,99</b>	<b>11,59</b>	<b>11,41</b>	<b>3,88</b>	<b>3,30</b>	<b>2,85</b>	<b>2,89</b>

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

49. El siguiente gráfico muestra la evolución de la carga movilizada por los aeropuertos bajo la administración de CORPAC en el periodo 2001-2010. En general, se observa que si bien el volumen total de carga movilizada durante el año 2010 aumentó en 16,84% con respecto al año anterior, alcanzando las 8 418 toneladas, este volumen continúa estando muy por debajo de los niveles registrados antes de la entrega en Concesión de los 12 aeropuertos regionales a ADP. Asimismo, más del 99% de la carga movilizada en el 2010 correspondió al tráfico nacional.

**Gráfico Nº 2**  
**Evolución del Tráfico de carga en los aeropuertos administrados por CORPAC (En toneladas)**



Fuente: CORPAC  
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

50. El siguiente cuadro muestra la estructura del tráfico de carga entre los diversos aeropuertos administrados por CORPAC durante el 2010. En este se observa que, 5 aeropuertos movilizaron el 93,5% de la carga nacional. Dentro de este grupo, destacan los aeropuertos de Cusco y Arequipa, que juntos concentraron el 57,8% del total movilizado.

**Cuadro Nº 10**  
**Participación relativa de los aeropuertos administrados por CORPAC, por tráfico de carga – Año 2010**

AEROPUERTO	NACIONAL		INTERNACIONAL	
	Toneladas	%	Toneladas	%
Cusco	2 674	31,8	1	100,00
Arequipa	2 194	26,1	-	-
Juliaca	1 052	12,5	-	-
Puerto Maldonado	1 007	12,0	-	-
Tacna	941	11,2	-	-
Atalaya	334	4,0	-	-
Ayacucho	192	2,3	-	-
Andahuaylas	21	0,2	-	-
Jauja	2	0,0	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>8 417</b>	<b>100,0</b>	<b>1</b>	<b>100,0</b>

Fuente: CORPAC  
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

### IV.1.3 Operaciones

51. Durante el año 2010, se realizó un total de 324 mil operaciones (entrada y salida de aeronaves) en la Red Aeroportuaria Nacional, lo que significó un incremento de 8,0% con respecto al año anterior. De este total, el 32,58% 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.

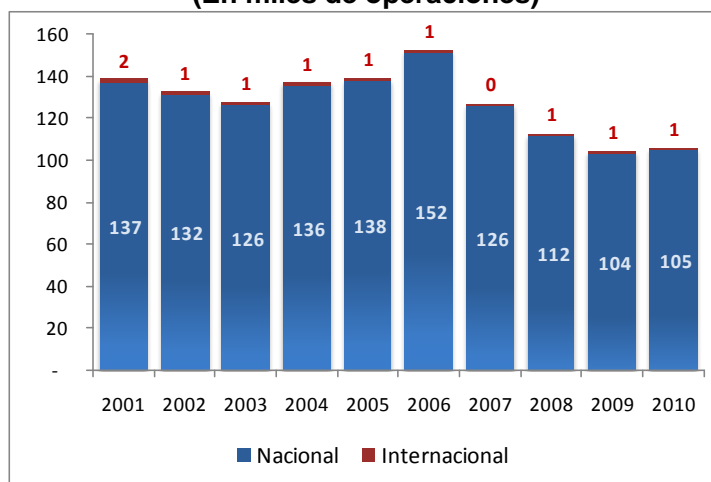
**Cuadro Nº 11**  
**Participación de CORPAC en las Operaciones de la**  
**Red Aeroportuaria Nacional**  
**(En porcentaje)**

Tipo de vuelo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nacional	76,39	76,42	75,24	76,74	77,31	76,90	59,07	46,78	40,98	38,29
Internacional	4,87	4,43	3,98	3,52	2,47	2,09	1,35	1,50	1,50	1,35
<b>Total</b>	<b>65,77</b>	<b>65,44</b>	<b>64,50</b>	<b>65,46</b>	<b>65,50</b>	<b>66,32</b>	<b>51,44</b>	<b>39,65</b>	<b>34,74</b>	<b>32,58</b>

Fuente: CORPAC  
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

52. En el año 2010 se registró un ligero aumento de 1,3% en el número de operaciones realizadas en los aeropuertos de CORPAC, alcanzando los 105 611 movimientos de aeronaves. Dicho incremento se debió a la mayor 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

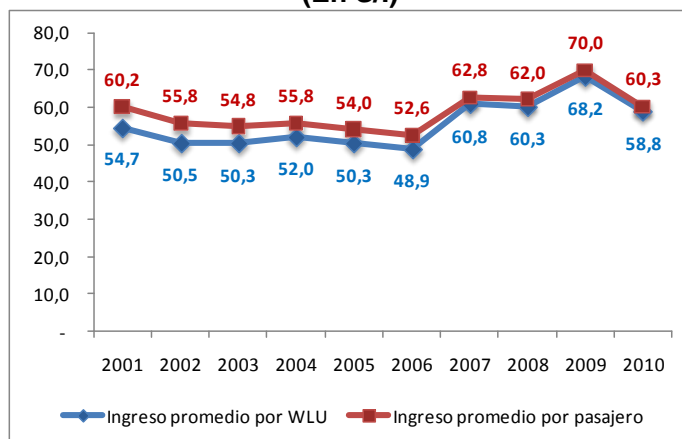
## IV.2 Indicadores Comerciales

### IV.2.1 Ingresos por pasajero y por WLU

53. 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.

54. En 2010, el ingreso promedio por pasajero en los aeropuertos administrados por CORPAC fue de S/. 60,3 (13,89% menos que lo obtenido el año anterior). Esta disminución se debió a que el crecimiento en el número de pasajeros durante dicho año superó al incremento de los ingresos.

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



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

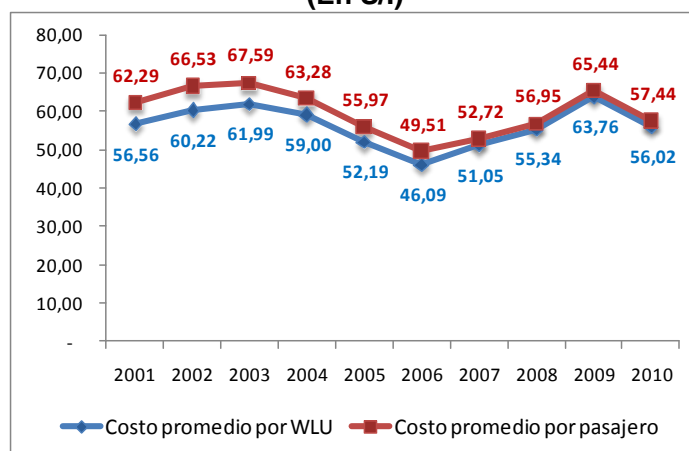
55. Por su parte, el ingreso promedio por WLU<sup>10</sup> se redujo 13,8% con relación al año 2009, ubicándose en S/. 58,8. Cabe señalar que debido a la continua reducción del volumen de carga movilizada en los aeropuertos administrados por CORPAC durante los últimos años, el ingreso por WLU se ha ido aproximando al promedio por pasajero.

#### IV.2.2 Gastos por pasajero y por WLU

56. El costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) en el año 2010 fue de S/. 57,44, lo que significó una reducción de 12,2% con respecto al año anterior. Por su parte, el costo promedio por WLU también se redujo, al pasar de S/. 63,76 en 2009 a S/. 56,02 en 2010. Estos descensos son atribuibles principalmente al incremento de 21,3% en la cantidad de pasajeros atendidos durante dicho año.

<sup>10</sup> 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

57. 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	2010
Ingresos*	118 636	97 962	102 134	113 046	117 665	121 750	122 912	122 836	125 884	132 520
Gastos	175 840	164 472	177 236	179 922	174 797	165 514	152 661	168 801	179 671	191 333
<b>DIFERENCIA</b>	<b>-57 204</b>	<b>-66 510</b>	<b>-75 102</b>	<b>-66 876</b>	<b>-57 132</b>	<b>-43 765</b>	<b>-29 750</b>	<b>-45 965</b>	<b>-53 787</b>	<b>-58 813</b>

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

58. Durante el año 2010, los ingresos de CORPAC por servicios de aeronavegación y aeroportuarios registraron un incremento de 5,3% con respecto al 2009. Sin embargo, los gastos incurridos por CORPAC se incrementaron en 6,5%, excediendo en S/. 58,8 millones los ingresos del periodo.

#### IV.3.1 Ingresos

59. 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.
60. Los ingresos totales en 2010 (incluyendo ingresos financieros y extraordinarios) alcanzaron los S/. 263,55 millones, 5,0% más que el año anterior. Este resultado estuvo impulsado por el incremento de los ingresos aeronáuticos, los cuales continúan siendo la principal fuente de recaudación (43,8% de los ingresos totales en 2010). De estos, los ingresos por SNAR son los de mayor envergadura (90,1% de los ingresos por servicios aeronáuticos).<sup>11</sup>
61. Asimismo, los ingresos aeroportuarios se incrementaron 12,6% producto de la mayor recaudación por concepto de TUUA. De igual manera, los ingresos provenientes de la retribución de LAP aumentaron 3,0%, impulsados por el buen desempeño del tráfico de aeronaves en el AIJCH. En contraste, los ingresos financieros cayeron 0,6%, al pasar de S/. 47,0 millones en 2009 a S/. 46,7 millones en 2010.

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

INGRESOS	2009	2010	VARIACIÓN
<b>Aeronáuticos</b>	<b>110 814</b>	<b>115 550</b>	<b>↑ 4,3%</b>
Sistema Nacional de Aeronavegación en Ruta - SNAR	99 485	104 075	↑ 4,6%
Aproximación - Provincias	5 433	6 085	↑ 12,0%
Aterrizaje y despegue	5 387	5 074	↓ -5,8%
Otros ingresos aeronáuticos	509	316	↓ -37,8%
<b>Aeroportuarios</b>	<b>15 070</b>	<b>16 970</b>	<b>↑ 12,6%</b>
Tarifa Única de Uso de Aeropuerto - TUUA	12 813	14 800	↑ 15,5%
Carga y descarga	74	68	↓ -8,6%
Estacionamiento	76	84	↑ 10,6%
Servicio de rampa	596	491	↓ -17,6%
Atención fuera de hora - Provincias	748	694	↓ -7,3%
Cargo acceso infraestructura	762	834	↑ 9,4%
<b>Retribución Concesión de Aeropuerto</b>	<b>66 403</b>	<b>68 370</b>	<b>↑ 3,0%</b>
Servicios de aeronavegación (50% A/D)	34 236	36 180	↑ 5,7%
Retribución LAP (20% TUUA Internacional)	31 807	31 760	↓ -0,1%
Servicio de rampa - Concesión	360	429	↑ 19,3%
<b>Financieros</b>	<b>47 033</b>	<b>46 742</b>	<b>↓ -0,6%</b>
<b>Otros ingresos</b>	<b>11 724</b>	<b>15 923</b>	<b>↑ 35,8%</b>
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>251 044</b>	<b>263 554</b>	<b>5,0%</b>

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

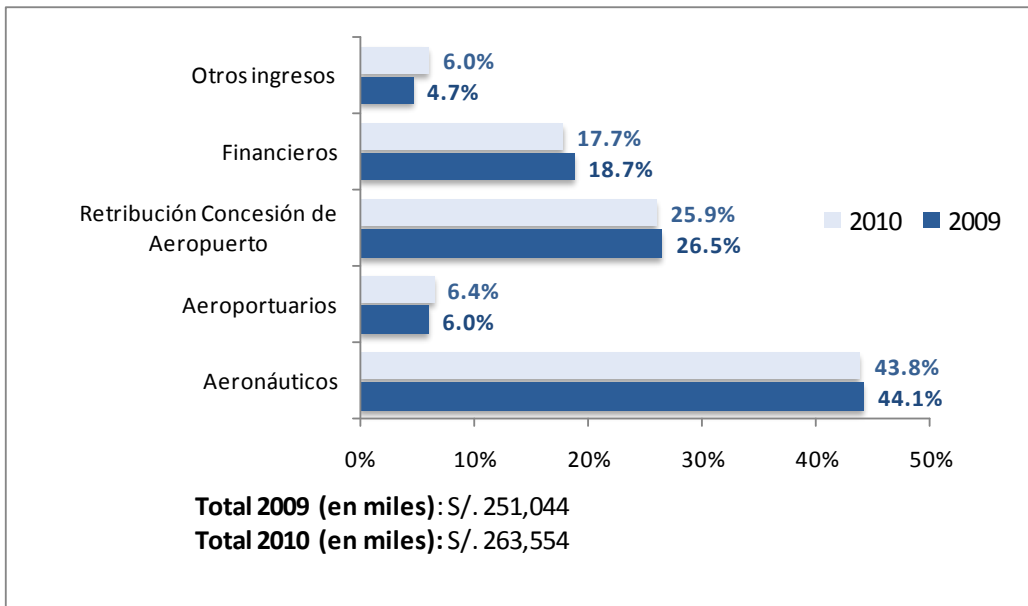
62. El siguiente gráfico muestra un resumen de la composición de los ingresos de CORPAC durante los años 2009 y 2010. En él se observa que los servicios

<sup>11</sup> Es necesario 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.



aeronáuticos constituyen la mayor fuente de ingresos (alrededor de 44% sobre el total), seguido de las transferencias que recibe por parte de LAP (alrededor de 26%) y los ingresos financieros (alrededor de 18%). Cabe señalar que los ingresos por servicios aeroportuarios han aportado únicamente el 6% a los ingresos totales.

**Gráfico N° 6**  
**CORPAC: Estructura de ingresos**  
**(En porcentaje)**

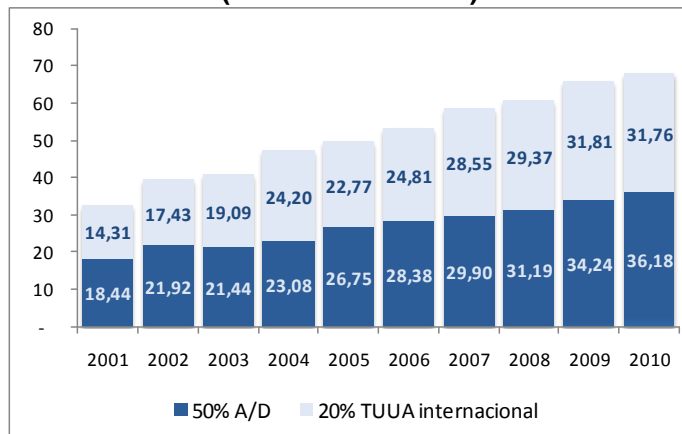


Fuente: Estados Financieros auditados – CORPAC  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

**Ingresos por la Concesión del AIJCH**

63. Desde el inicio de las operaciones de LAP, CORPAC ha recibido cerca de S/. 516 millones por concepto de colaboración empresarial, en virtud del Contrato de Concesión del AIJCH. En el año 2001 estos ingresos ascendían a S/. 32,8 millones, y al 2010, estos se han más que duplicado, al alcanzar los S/. 67,9 millones.

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



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

### IV.3.2 Gastos

64. Durante el año 2010, los gastos totales de CORPAC ascendieron a S/. 240 millones. De este monto, la mitad (50,5%) corresponde a costos operativos por la prestación de servicios de aeronavegación, los cuales se incrementaron 7,3% con respecto al año anterior.

**Cuadro Nº 14**  
**Estructura de costos de CORPAC**  
**(En miles de S/.)**

CONCEPTO	2009	2010	VARIACIÓN
<b>Aeronavegación</b>	<b>112 845</b>	<b>121 093</b>	<b>↑ 7,3%</b>
Suministros	2 627	2 770	↑ 5,4%
Cargas de personal	56 526	61 061	↑ 8,0%
Servicios prestados por terceros	22 918	23 373	↑ 2,0%
Tributos	12 643	13 097	↑ 3,6%
Cargas diversas de gestión	4 021	3 567	↓ -11,3%
Provisiones del ejercicio	14 109	17 225	↑ 22,1%
<b>Aeroportuarios</b>	<b>24 167</b>	<b>34 736</b>	<b>↑ 43,7%</b>
Suministros	530	870	↑ 64,1%
Carga de personal	6 102	10 368	↑ 69,9%
Servicios prestados por terceros	9 528	11 261	↑ 18,2%
Tributos	552	468	↓ -15,2%
Cargas diversas de gestión	103	206	↑ 98,9%
Provisiones del ejercicio	7 352	11 564	↑ 57,3%
<b>Gastos de administración</b>	<b>42 659</b>	<b>35 504</b>	<b>↓ -16,8%</b>
<b>Financieros</b>	<b>54 648</b>	<b>48 640</b>	<b>↓ -11,0%</b>
<b>TOTAL COSTOS</b>	<b>234 319</b>	<b>239 973</b>	<b>2,4%</b>

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

65. Los costos de los servicios aeroportuarios aumentaron 43,7%, debido principalmente a la mayor carga de personal, rubro que representó cerca del 30% de los costos aeroportuarios durante 2010; así como al aumento de 57,3% en las provisiones del ejercicio. En contraposición, tanto los gastos administrativos como los gastos financieros disminuyeron notablemente, previniendo una mayor alza de los costos totales de CORPAC.

### IV.3.3 Resultados del ejercicio

66. Al cierre del ejercicio 2010, los ingresos obtenidos por CORPAC registraron un incremento de 4,5% con respecto al año anterior, alcanzando los S/. 200,9 millones. Este resultado incluye los ingresos de operación, así como las retribuciones de LAP, las cuales se incrementaron en 3,0%.
67. Debido al ligero incremento en los ingresos y al aumento de 13,7% en los costos operacionales, CORPAC reportó en el año 2010 una utilidad bruta de S/. 45,1 millones, cifra 18,5% inferior a la alcanzada en 2009. No obstante, la significativa reducción de los gastos administrativos, hicieron posible que los gastos operativos decrecieran 36,7% respecto del 2009, y con ello la utilidad operativa se elevó 4,7%. Finalmente, la utilidad neta de 2010 registró un incremento de 38,8% con relación al año anterior; resultado que estuvo sustentado en los menores gastos financieros.

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

CONCEPTO	2009	2010	VARIACIÓN	
<b>Ingresos</b>	<b>192 287</b>	<b>200 890</b>	↑	<b>4,5%</b>
Servicios de aeronavegación	110 814	115 550	↑	4,3%
Servicios aeroportuarios	15 070	16 970	↑	12,6%
Retribución concesión aeropuertos	66 403	68 370	↑	3,0%
<b>Costos operacionales</b>	<b>-137 013</b>	<b>-155 829</b>	↑	<b>13,7%</b>
Servicios de aeronavegación	-112 845	-121 093	↑	7,3%
Servicios aeroportuarios	-24 167	-34 736	↑	43,7%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>55 274</b>	<b>45 061</b>	↓	<b>-18,5%</b>
<b>Gastos operativos</b>	<b>-30 934</b>	<b>-19 581</b>	↓	<b>-36,7%</b>
Gastos de administración	-42 659	-35 504	↓	-16,8%
Otros ingresos operacionales	11 724	15 923	↑	35,8%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>24 340</b>	<b>25 480</b>	↑	<b>4,7%</b>
<b>Otros ingresos y gastos</b>	<b>-7 615</b>	<b>-1 898</b>	↓	<b>-75,1%</b>
Ingresos financieros	47 033	46 742	↓	-0,6%
Gastos financieros	-54 648	-48 640	↓	-11,0%
<b>Utilidades antes de participaciones e impuesto a la renta</b>	<b>16 725</b>	<b>23 581</b>	↑	<b>41,0%</b>
Participación de los trabajadores	-621	-1 088	↑	75,3%
Participación de los trabajadores diferido	56	210	↑	274,5%
Impuesto a la renta	-3 731	-6 528	↑	75,0%
Impuesto a la renta diferido	320	1 526	↑	376,5%
<b>Utilidad Neta del ejercicio</b>	<b>12 750</b>	<b>17 701</b>		<b>38,8%</b>

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

68. Con relación al Balance General, como puede apreciarse del Cuadro N° 16, al 31 de diciembre de 2010, el activo corriente se incrementó en 2,7% con respecto al año anterior. Esto es el resultado de la mayor provisión por gastos pagados por anticipado y de las cuentas comerciales por cobrar. En cuanto al activo no corriente, este se incrementó en sólo 0,1% con respecto al año 2009.
69. Por su parte, los pasivos corrientes se redujeron 40,7% en el año 2010, como resultado de la disminución de las cuentas por pagar comerciales (-60,5%). En tanto, el pasivo no corriente se incrementó más de 7 veces, debido principalmente a la provisión del impuesto a la renta y participaciones diferidos. Finalmente, el patrimonio neto de CORPAC se vio ligeramente reducido, debido principalmente al menor excedente de revaluación de los activos fijos y al incremento del 14% en capital social adicional.

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

ACTIVO	2010	2009	PASIVO Y PATRIMONIO	2010	2009
<b>Activo corriente</b>	<b>236 879</b>	<b>230 755</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>35 233</b>	<b>59 430</b>
Caja y bancos	77 076	136 907	Sobregiros bancarios	32	326
Inversiones financieras	20 415	-	Cuentas por pagar comerciales	16 213	41 041
Cuentas por cobrar comerciales, neto	11 090	4 661	Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	197
Otras cuentas por cobrar	9 747	10 677	Otras cuentas por pagar	11 214	13 231
Existencias	4 485	4 927	Impuesto a la renta y participaciones cte	7 617	4 352
Gastos pagados por anticipado	114 065	73 583	Parte corriente de deuda a largo plazo	158	284
<b>Activo no corriente</b>	<b>766 320</b>	<b>765 868</b>	<b>Pasivo no corriente</b>	<b>39 495</b>	<b>4 758</b>
Inversiones financieras	-	27 181	Deuda a largo plazo	155	347
Inmuebles, maquinarias y equipos, neto	762 358	737 506	Provisiones	3 195	4 411
Intangibles, neto	510	804	Ingresos diferidos (neto)	353	-
Impuesto a la renta y participaciones diferidos	3 452	376	Impuesto a la renta y particip. diferidos	35 792	-
			<b>Patrimonio</b>	<b>928 471</b>	<b>932 435</b>
			Capital social	355 681	355 681
			Capital social adicional	141 148	123 743
			Concesión aeropuerto Jorge Chávez	50 376	50 376
			Excedente revaluación	386 894	416 334
			Reservas	18 986	18 986
			Resultados acumulados	-24 614	-32 686
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1 003 199</b>	<b>996 623</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>1 003 199</b>	<b>996 623</b>

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

#### IV.3.4 Ratios Financieros

70. De acuerdo a los ratios financieros, se evidencia una mejora en la rentabilidad del año 2010. En particular, el margen neto mostró un aumento de dos puntos porcentuales, al pasar de 0,07 en 2009 a 0,09 en 2010. Asimismo, tanto la rentabilidad sobre el patrimonio como la rentabilidad sobre el activo se recuperaron en un punto porcentual, aunque siguen por debajo de los niveles registrados en años previos.

**Cuadro Nº 17**  
**Ratios financieros-CORPAC**

Ratios	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Rentabilidad</b>					
Margen operativo	0,06	0,21	0,12	0,13	0,13
Margen neto	0,16	0,17	0,14	0,07	0,09
Rentabilidad sobre patrimonio	0,06	0,04	0,03	0,01	0,02
Rentabilidad sobre activos	0,06	0,04	0,03	0,01	0,02
<b>Liquidez</b>					
Razón corriente	8,17	7,40	6,31	3,88	6,72
Prueba Ácida	6,40	6,05	5,29	2,38	2,50
<b>Solvencia</b>					
Endeudamiento sobre patrimonio	0,06	0,04	0,06	0,07	0,08

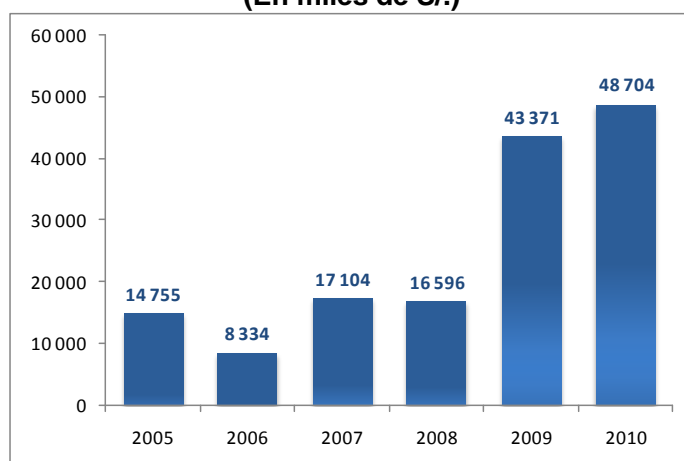
Fuente: Estados Financieros Auditados - CORPAC  
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

71. Con relación a los indicadores de liquidez, la razón corriente mostró un incremento significativo en el año 2010. No obstante, es preciso aclarar que muchos de los activos corrientes no necesariamente garantizan recursos suficientes para pagar la deuda, sino que se requiere que estos puedan generar un flujo de dinero constante que asegure a la empresa poder cumplir oportunamente con sus pagos. En este sentido, la prueba ácida resulta un mejor indicador de la verdadera capacidad de pago de una empresa, ya que sólo tiene en cuenta la cartera y el efectivo. Al respecto, CORPAC ha demostrado una ligera mejora en este indicador.
72. Por su parte, si bien el nivel de endeudamiento de CORPAC aumentó un punto porcentual, debido al incremento del pasivo y a la disminución del patrimonio, este sigue mostrando holgura para el pago de deudas, tanto a corto como a largo plazo, pues los pasivos representan apenas el 8% del patrimonio.

#### IV.4 Inversiones Realizadas

73. Al cierre del ejercicio 2010, el Presupuesto de Inversiones de CORPAC registró una ejecución de S/. 48 704 471, monto superior en 12,3% al ejecutado en el año 2009, tal como se observa en el siguiente gráfico.

**Gráfico N° 8**  
**Inversiones CORPAC**  
**(En miles de S/.)**



Fuente: CORPAC  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

74. La ejecución de inversiones registrada en el año 2010 se desagrega en el siguiente cuadro:

**Cuadro Nº 18**  
**CORPAC: Ejecución de inversiones– Año 2010**  
**(En S/.)**

DESCRIPCIÓN	S/.	%
<b>I. PROYECTOS DE INVERSIÓN</b>	<b>32 422 084</b>	<b>66,57</b>
1.1 Modernización de la Estación Meteorológica en el Aeropuerto de Chiclayo	156 491	0,32
1.2 Automatización y Modernización de los Servicios de Tránsito Aéreo - Red de Radars de Vigilancia Aérea	24 325 566	49,95
1.3 Mejoramiento de Sistemas de Ayudas Luminosas del AIJCH (CAT III)	3 382 848	6,95
1.4 Modernización de la Estación Meteorológica en el Aeropuerto de Pisco	-	-
1.5 Construcción de la Nueva Sede Institucional de CORPAC en la Provincia Constitucional del Callao	4 557 179	9,36
1.6 Modernización de Sistemas de Ayudas Luminosas en los Aeropuertos del Perú (II Etapa)	-	-
<b>II. GASTO DE CAPITAL NO LIGADO A PROYECTOS</b>	<b>16 282 388</b>	<b>33,43</b>
<b>2.1 Adquisición de Activo Fijo Administrativo</b>	<b>229 605</b>	<b>0,47</b>
<b>2.2 Inversiones de Reposición</b>	<b>11 655 640</b>	<b>23,93</b>
- Equipo de comunicaciones	418 050	0,86
- Equipo de electricidad	1 878 104	3,86
- Equipo de Radioayudas	3 611 505	7,42
- Equipos Grupos Electrógenos	308 490	0,63
- Sistema VHF-AA y Medios de Transmisión	73 986	0,15
- Equipos de Terminal Aeropuertos de Provincias	550 488	1,13
- Equipos de Seguridad	63 350	0,13
- Equipos Salvamento y Extinción de Incendios	324 816	0,67
- Equipos de Informática	2 257 358	4,63
- Equipos de Meteorología	2 169 493	4,45
<b>2.3 Otras Inversiones</b>	<b>4 397 143</b>	<b>9,03</b>
<b>TOTAL</b>	<b>48 704 472</b>	<b>100,00</b>

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

75. Entre las inversiones de mayor relevancia y envergadura se destaca la Automatización de los Servicios de Tránsito Aéreo – Red de Radars de Vigilancia Aérea, con la que se tiene como objetivo mejorar la vigilancia del espacio aéreo superior, mediante la instalación y operación de un nuevo Centro de Control y una Red de 8 radares secundarios en emplazamientos adecuados del territorio nacional.
76. Otra inversión relevante es la implementación del Sistema de Aeronavegación CAT III en el Aeropuerto Jorge Chávez, que incluye la instalación de ayudas luminosas, un sistema ILS y un sistema automático de información meteorológica AWOS. Dicha inversión facilitará el aterrizaje de aeronaves aun en condiciones de poca visibilidad, permitiendo que las naves puedan descender hasta 15 metros, a diferencia de los 30 metros del sistema CAT II actual.

## CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño de la empresa CORPAC S.A. durante el año 2010, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 21,82% 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 3,33 millones, lo cual significó un aumento de 21,3% con relación al año 2009. En particular, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales representó más del 99% del tráfico total registrado en los aeropuertos administrados por CORPAC. Asimismo, los aeropuertos con mayor flujo de pasajeros fueron los de Cusco y Arequipa.
- El total de carga movilizada durante el 2010 alcanzó los 8 418 toneladas, lo que significó un aumento de 16,84% con respecto a lo registrado el año previo. La mayor proporción de carga (más del 99%) se encuentra en el tráfico nacional.
- Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 105 611 movimientos de entrada y salida (E/S) de aeronaves durante 2010, cifra que representa el 32,58% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que las operaciones a nivel nacional crecieron en 8,0% con relación al 2009, mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC aumentaron sólo en 1,3%.
- 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 2010 fueron de S/. 200,9 millones, monto superior en 4,5% al resultado obtenido en el año previo. Por su parte, los costos operacionales crecieron 13,7%.
- Dado lo anterior, CORPAC reportó una utilidad bruta de S/. 45,1 millones. Luego, los gastos operativos fueron 36,7% inferiores que en el año 2009, lo cual trajo como consecuencia un incremento del 4,7% en la utilidad operativa. Por último, debido principalmente a la reducción de 11% en los gastos financieros, la utilidad neta en 2010 aumentó 38,8%.
- Finalmente, en cuanto a los ratios financieros, se evidencia una mejora en la rentabilidad lograda en el año 2010. En particular, el margen neto aumentó de 7% a 9%. Con relación a los indicadores de liquidez, la razón corriente aumentó de 3,88 a 6,72 y la prueba ácida registró un incremento de 2,38 a 2,50; ello demuestra una mayor capacidad de pago de CORPAC. Asimismo, el nivel de solvencia medido como el endeudamiento patrimonial se incrementó de 7% a 8% en 2010.