



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

2011

**Gerencia de
Regulación**



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

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC	7
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	7
III. SERVICIOS PRESTADOS	8
III.1 Servicios de Aeronavegación	8
III.2 Servicios Aeroportuarios	8
a) Uso del terminal de pasajeros o aeroestación.....	8
b) Aterrizaje y Despegue (A/D)	9
c) Estacionamiento.....	9
d) Iluminación.....	9
e) Puentes de Embarque	9
f) Asistencia en tierra (rampa).....	9
g) Uso de instalaciones de carga aérea	9
h) Almacenamiento y despacho de combustible	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	10
IV.1 Movimiento aeroportuario.....	10
IV.2 Tráfico de aeronaves.....	10
IV.3 Tráfico de pasajeros	14
IV.4 Tráfico de carga.....	14
V. REGULACIÓN TARIFARIA	16
VI. INDICADORES COMERCIALES	19
VII. INVERSIONES	20
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	20
IX. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	24
X. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN	25

CUADROS

Cuadro N° 1: Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, al 31 de diciembre de 2011	7
Cuadro N° 2: Participación del tráfico de naves, carga y pasajeros en la Red Aeroportuaria Nacional, 2011	10
Cuadro N° 3: Variación anual del tráfico de naves por tipo de vuelo y aeropuerto	12
Cuadro N° 4: Variación anual del tráfico de naves por tipo de vuelo, sin incluir los aeropuertos concesionados.....	12
Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de pasajeros por tipo de vuelo y aeropuerto	14
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, sin incluir aeropuertos concesionados.....	14
Cuadro N° 7: Variación anual del tráfico de carga por tipo de vuelo y aeropuerto	16
Cuadro N° 8: Variación anual del tráfico de carga por tipo de vuelo, sin incluir los aeropuertos concesionados.....	16
Cuadro N° 9: Clasificación de aeropuertos en función del tráfico de pasajeros	17
Cuadro N° 10: Tarifas máximas de los servicios de aeronavegación	17
Cuadro N° 11: Tarifas máximas de los servicios aeroportuarios	18
Cuadro N° 12: Cargos de acceso.....	19

Cuadro N° 13: Ejecución de inversiones por parte de CORPAC, 2011	21
Cuadro N° 14: Variación anual de los ingresos operativos de CORPAC, 2010-2011	22
Cuadro N° 15: Estado de ganancias y pérdidas de CORPAC	23
Cuadro N° 16: Balance general de CORPAC	23
Cuadro N° 17: Ratios financieros de CORPAC	24

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de aeronaves en los aeropuertos administrados por CORPAC.....	11
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico de naves por aeropuerto, 2011	11
Gráfico N° 3: Tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC	13
Gráfico N° 4: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2011	13
Gráfico N° 5: Tráfico de carga en los aeropuertos administrados por CORPAC	15
Gráfico N° 6: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2011	15
Gráfico N° 7: Indicadores comerciales de CORPAC	19
Gráfico N° 8: Inversiones ejecutadas por CORPAC, 2005-2011	20
Gráfico N° 9: Estructura de los ingresos operativos de CORPAC, 2011	22
Gráfico N° 10: Composición de trabajadores en CORPAC	24
Gráfico N° 11: Estadísticas del personal en planilla	25
Gráfico N° 12: Aporte por regulación y supervisión, 2011	25

RESUMEN EJECUTIVO

- i. El Perú cuenta con cerca de 200 recintos aeroportuarios (aeródromos y aeropuertos), 32 de los cuales son administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, 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.
- ii. Durante el año 2011, 1,93 millones de pasajeros utilizaron la red aeroportuaria administrada por CORPAC, lo cual significó una disminución de 41,9% con relación al año anterior. Ello como resultado de la entrega en concesión de los aeropuertos de Ayacucho, Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna al Consorcio Aeropuertos Andinos del Perú (ADP). Así, al considerar únicamente el tráfico de los aeropuertos administrados por CORPAC (excluyendo los administrados por ADP), se observa que el número de pasajeros atendidos en el 2011 se incrementó en 13,7% con relación al año anterior. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales continúa siendo el de mayor proporción (99%), siendo el aeropuerto de Cusco el de mayor flujo de pasajeros, representando el 86,8% del tráfico total.
- iii. En el caso del transporte de carga, durante el año 2011 se movilizaron 2 574 toneladas a través de la red aeroportuaria administrada por CORPAC. Este volumen significó una reducción de 69,4% con relación al año anterior. Si consideramos únicamente el tráfico de los aeropuertos administrados por CORPAC, se observa que el volumen de carga movilizada en el 2011 se redujo en menor medida (-15,1% con respecto al año anterior). Asimismo, más del 99% correspondió a carga en tráfico nacional; y, al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró casi la totalidad del volumen de carga movilizada.
- iv. Durante el año 2011, el número total de movimientos de entrada y salida de aeronaves en la red de aeropuertos administrada por CORPAC superó las 69 000 operaciones, lo que significó un descenso de 34,3% con respecto al año anterior. Si se considera únicamente las operaciones realizadas en los aeropuertos administrados por CORPAC, se observa que en el 2011 estas disminuyeron en 13,7% con relación al año anterior. El número de operaciones nacionales concentró el 99,5% del total de movimientos. En este caso, el 46,1% de las operaciones fueron realizadas en el terminal aeroportuario de Nasca, 31,4% en el de Cusco y la diferencia en los otros aeropuertos / aeródromos.
- v. Hasta mediados de mayo de 2004, las tarifas vigentes aplicables a los servicios de aeronavegación y aeroportuarios 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.
- vi. En el 2011, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC sumó S/. 71,75 millones, monto superior en 47,3% al ejecutado el año precedente. Entre las inversiones de mayor relevancia destaca el Proyecto de Red de Radars de Vigilancia Aérea, en cuyo marco se culminó en el mes de setiembre la instalación de los radares de Talara y Pucallpa. Estos son el segundo y tercero de los 8 radares que se instalarán como parte de dicho proyecto.

- vii. De otro lado, los ingresos operativos de CORPAC durante el año 2011 alcanzaron los S/. 207,96 millones, 3,5% más que el año anterior. Este resultado estuvo impulsado, principalmente, por el incremento de los servicios de aeronavegación, los cuales son la principal fuente de recaudación de CORPAC (59,9% del total de ingresos generados en 2011). Asimismo, los ingresos provenientes de la retribución de LAP aumentaron 6,9%.
- viii. Finalmente, CORPAC reportó una utilidad bruta de S/. 16,29 millones, inferior en 63,9% a la obtenida en 2010. Asimismo, debido al incremento de los gastos administrativos y a la reducción de los ingresos financieros, se obtuvo una pérdida neta de S/. 9,10 millones, mermando los indicadores de rentabilidad de la empresa. No obstante, la reducción del nivel de endeudamiento, pese a ser este ya bajo, reflejaron una mayor holgura para el pago de las deudas de corto y largo plazo.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. – CORPAC: AÑO 2011

I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC

- 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).
- 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.
- De esta forma, a diciembre de 2011, CORPAC se encontraba administrando la infraestructura y los servicios de 32 terminales aéreas, entre aeródromos públicos y aeropuertos, en todo el país. El siguiente cuadro muestra la ubicación de cada uno de ellos.

Cuadro N° 1
AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS ADMINISTRADOS POR CORPAC, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011

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

Fuente: CORPAC

II. HECHOS DE IMPORTANCIA

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales

- En el marco del proceso de concesión de aeropuertos al sector privado, el 5 de enero de 2011, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC) entregó en concesión a la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP) los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, que conforman el Segundo Grupo de

Aeropuertos de Provincia (hasta entonces, administrados por CORPAC), para su diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación, por un plazo de 25 años.

5. Asimismo, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años desde la fecha de inicio de la concesión. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la concesión.

III. SERVICIOS PRESTADOS

6. En los aeropuertos administrados por CORPAC se realiza una serie de actividades, ejecutadas por el propio CORPAC, como parte de sus funciones, o por otros agentes económicos (intermediarios). Estas actividades pueden dividirse en tres categorías: servicios de aeronavegación, servicios aeroportuarios y servicios no aeroportuarios.

III.1. Servicios de aeronavegación

7. También llamados “servicios lado aire”, están compuestos por los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR) y aproximación. El SNAR considera la asistencia que se brinda a las naves durante el vuelo, tanto a aquellas que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que además aterrizan en algún aeropuerto del país; comprende los servicios de meteorología, tránsito aéreo, información aeronáutica, y búsqueda y salvamento¹. El servicio de aproximación consiste en la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos.
8. Cabe señalar que estos servicios son prestados por CORPAC también en los aeropuertos concesionados al sector privado: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez², el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales³ y el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales⁴.

III.2. Servicios Aeroportuarios

9. También llamados “servicios lado tierra”, son brindados 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. En su mayoría, estos servicios se encuentran sujetos a regulación tarifaria debido a que son actividades cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial).

a) Uso del terminal de pasajeros o aeroestación

10. Este servicio considera la provisión de la infraestructura para la atención de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Comprende las salas de embarque, las salas de chequeo, la sala de tránsito (espacio especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones), los pasillos, los servicios higiénicos, 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, entre otros.

¹ Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

² Concesionado el 14 de febrero de 2001 a favor de Lima Airport Partners.

³ Concesionado el 11 de diciembre de 2006 a favor de Aeropuertos del Perú.

⁴ Concesionado el 5 de enero de 2011 a favor de Aeropuertos Andinos del Perú.

b) Aterrizaje y despegue (A/D)

11. El servicio de aterrizaje y despegue comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura, y otros servicios, como las señales de pista, sistemas de iluminación de emergencia, comunicaciones torre/SEI en tierra, control de movimiento de plataforma, entre otros, para la atención a la nave que aterriza o despegue en el aeropuerto. Este servicio incluye además, el estacionamiento de la nave en plataforma durante 90 minutos.

c) Estacionamiento

12. El servicio de estacionamiento de aeronaves comprende la provisión de la rampa u otro espacio designado por el operador aeroportuario para el estacionamiento de las aeronaves por encima del tiempo considerado en el servicio de aterrizaje y despegue (90 minutos).

d) Iluminación

13. El servicio de iluminación de la pista de aterrizaje considera las ayudas visuales al aterrizaje y despegue durante el horario nocturno, comprendido este desde las 6pm hasta las 6am del día siguiente. Según la hora en que lleguen y salgan las aeronaves de un aeropuerto, el vuelo puede considerarse nocturno-diurno (o viceversa) o nocturno-nocturno; esto determina un sobrecargo al cobrado por el servicio de A/D de 7,5% en el primer caso y de 15% en el segundo caso.

e) Puentes de Embarque

14. El servicio de puentes de embarque, provisto sólo en el aeropuerto de Cusco, considera la provisión de pasillos encapsulados que conectan a la nave directamente con el terminal para que los pasajeros puedan embarcar o desembarcar.

f) Asistencia en tierra (rampa)

15. 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 el operador aeroportuario o por terceros. Asimismo, precisan de instalaciones provistas por el operador del aeropuerto, calificadas como facilidad esencial, razón por la cual dicha prestación se regula por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
16. 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.

g) Uso de instalaciones de carga aérea

17. El servicio de uso de instalaciones de carga se relaciona con la provisión de manipuleo y trámite documentario necesario para transferir la carga desde el recinto aeroportuario hacia su destino o viceversa, utilizando las vías de acceso y áreas necesarias de los aeropuertos. No incluye la carga y descarga de las mercancías desde y hacia las aeronaves, actividad encargada a los operadores de rampa.

h) Almacenamiento y despacho de combustible

18. 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. 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, mediante camiones *refueller*.
19. 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.

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

IV.1. Movimiento aeroportuario

20. Luego de la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos en enero de 2011, CORPAC vio disminuida su participación de manera considerable tanto en número de operaciones como en el tráfico de pasajeros y de carga. Así, si bien en vuelos nacionales los aeropuertos administrados por CORPAC todavía concentran la cuarta parte de las operaciones de toda la Red Aeroportuaria Nacional, estos muestran una modesta participación en tráfico de pasajeros y volumen de carga (15,2% y 3,9%, respectivamente, en 2011). Al considerar los vuelos internacionales, dichas participaciones son casi nulas.

Cuadro N° 2 PARTICIPACIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES, CARGA Y PASAJEROS DE CORPAC EN LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL, 2011						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
CORPAC	69 463	25,3%	1 914 938	15,2%	2 573	3,9%
Red Aeroportuaria	274 501	100,0%	12 574 325	100,0%	66 493	100,0%
Vuelos Internacionales						
CORPAC	347	0,6%	20 064	0,4%	1	0,0%
Red Aeroportuaria	57 724	100,0%	4 786 487	100,0%	238 648	100,0%

(*) No incluye pasajeros en tránsito

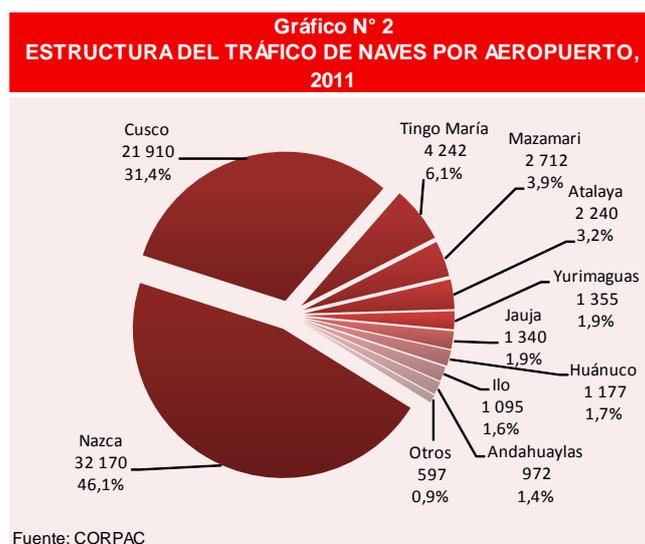
Fuente: CORPAC, Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), Aeropuertos del Perú (ADP) y Lima Airport Partners (LAP).

IV.2. Tráfico de aeronaves

21. Durante el año 2011, CORPAC registró un total de 69 810 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo que significó un descenso de 34,3% con respecto al año anterior. Esto se explica por la concesión de aeropuertos con importante nivel de tráfico, como el de Arequipa. Los movimientos nacionales representaron el 99,5% del total de operaciones, siendo los meses con mayor tráfico los de julio y agosto.



22. Con respecto a la contribución de cada aeropuerto en el tráfico de naves del 2011, cabe resaltar que el terminal de Nasca concentró el 46,1% del número total de operaciones, aun cuando su representatividad en el tráfico de pasajeros es inferior. Le sigue en importancia el aeropuerto de Cusco, cuyo tráfico representó el 31,4% del total. En tanto, los demás aeropuertos/ aeródromos tuvieron participaciones más modestas.



23. En cuanto a la variación anual de tráfico por aeropuerto, se observa que en el 2011 el número de operaciones nacionales en Cusco se incrementó en 7,3%. Sin embargo, el aeropuerto de Nasca mostró una disminución de 16,4% con respecto al año anterior. Asimismo, las operaciones internacionales en el aeropuerto de Cusco disminuyeron 6% con respecto al 2010.

Cuadro N° 3						
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE NAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO						
AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2010	2011	Variación anual	2010	2011	Variación anual
Andahuaylas	1 220	972	-20,3%	-	-	-
Arequipa*	11 876	-	-100,0%	241	-	-100,0%
Atalaya	2 053	2 240	9,1%	-	-	-
Ayacucho*	4 056	-	-100,0%	-	-	-
Cusco	20 094	21 563	7,3%	369	347	-6,0%
Chimbote	440	369	-16,1%	-	-	-
Huánuco	1 592	1 177	-26,1%	-	-	-
Ilo	682	1 095	60,6%	2	-	-100,0%
Jauja	1 644	1 340	-18,5%	-	-	-
Juanjui	94	86	-8,5%	-	-	-
Juliaca*	3 375	-	-100,0%	6	-	-100,0%
Mazamari	3 132	2 712	-13,4%	-	-	-
Nazca	38 474	32 170	-16,4%	-	-	-
Puerto Maldonado*	2 706	-	-100,0%	3	-	-100,0%
Rioja	8	-	-100,0%	-	-	-
Rod. De Mendoza	35	44	25,7%	-	-	-
Tacna*	2 995	-	-100,0%	54	-	-100,0%
Tingo María	8 908	4 242	-52,4%	-	-	-
Tocache	181	98	-45,9%	-	-	-
Yurimaguas	1 987	1 355	-31,8%	-	-	-
TOTAL	105 552	69 463	-34,2%	675	347	-48,6%

(*) Aeropuerto concesionado a Aeropuertos Andinos del Perú.
Fuente: CORPAC

24. Al excluir el tráfico de los aeropuertos concesionados a Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), se observa que el número de movimientos de aeronaves en los aeropuertos administrados por CORPAC durante el 2011 fueron 13,7% inferior al registrado el año anterior. El tráfico en vuelos internacionales, aunque poco significativo, disminuyó en menor medida (-6,5%).

Cuadro N° 4			
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR TIPO DE VUELO, SIN INCLUIR LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP			
(En toneladas)			
TIPO DE VUELO	2010*	2011	VARIACIÓN
Nacional	80 544	69 463	-13,8%
Internacional	371	347	-6,5%
TOTAL	80 915	69 810	-13,7%

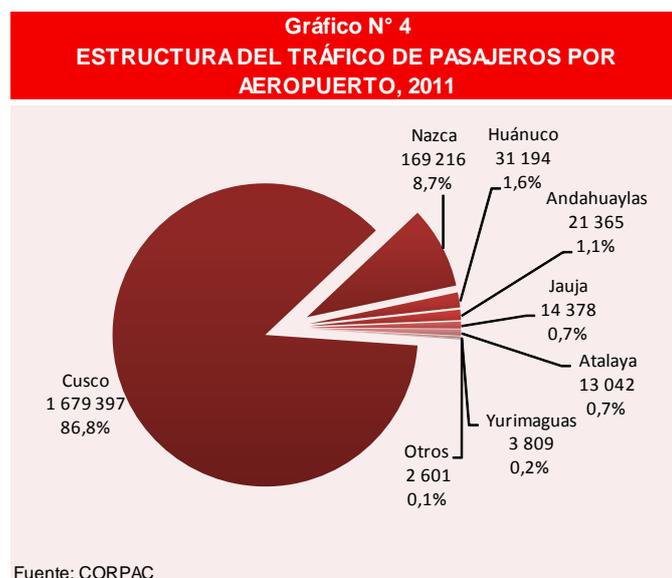
(*) No incluye los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
Fuente: CORPAC

IV.3. Tráfico de Pasajeros

25. Durante el año 2011, CORPAC atendió un total de 1,93 millones de pasajeros, significando una disminución de 41,9% con respecto al año anterior. Esta reducción obedeció a la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, en enero de 2011, a favor de Aeropuertos Andinos del Perú. Cabe señalar que el 99% del flujo de pasajeros correspondió a vuelos nacionales.



26. Asimismo, a lo largo del 2011 se observa que en vuelos nacionales el mayor tráfico se produjo en los meses de julio, agosto y octubre. Esto se explica en gran medida por las diversas campañas que ha lanzado Promperú para incentivar el turismo interno durante las fechas festivas como Fiestas Patrias y los fines de semana largos debido a los feriados. En tanto, en vuelos internacionales, se observa mayores niveles de tráfico en los meses de julio, agosto, mayo y diciembre, propio de la temporada de vacaciones académicas.
27. En cuanto a la importancia relativa de los aeropuertos administrados por CORPAC, el aeropuerto de Cusco concentró más del 86% del flujo total de pasajeros en el año 2011, atendiendo además la totalidad de los pasajeros en vuelos internacionales. Le sigue en importancia el aeropuerto de Nasca, que registró el 8,7% del tráfico total. En tanto, los demás aeropuertos/ aeródromos representaron cada uno de ellos menos del 2% del tráfico total registrado por CORPAC.



28. En cuanto a la variación anual del tráfico por aeropuerto, el de Tingo María registró el mayor crecimiento relativo en vuelos nacionales (383,9%). Asimismo, el flujo de pasajeros en el aeropuerto de Cusco se incrementó considerablemente, tanto en vuelos nacionales como internacionales, superando en el primer caso el millón y medio de pasajeros.

Cuadro N° 5
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2010	2011	Variación anual	2010	2011	Variación anual
Andahuaylas	13 689	21 365	56,1%	-	-	-
Arequipa*	929 698	-	-100,0%	9 699	-	-100,0%
Atalaya	10 602	13 042	23,0%	-	-	-
Ayacucho*	52 022	-	-100,0%	-	-	-
Chimbote	2 036	1 310	-35,7%	-	-	-
Cusco	1 430 412	1 659 333	16,0%	17 047	20 064	17,7%
Huánuco	22 599	31 194	38,0%	-	-	-
Ilo	223	12	-94,6%	-	-	-
Jauja	11 162	14 378	28,8%	-	-	-
Juanjui	26	10	-61,5%	-	-	-
Juliaca*	211 214	-	-100,0%	22	-	-100,0%
Mazamari	12	13	8,3%	-	-	-
Nazca	188 070	169 216	-10,0%	-	-	-
Puerto Maldonado*	178 594	-	-100,0%	4	-	-100,0%
Rioja	31	-	-100,0%	-	-	-
Rod. De Mendoza	813	706	-13,2%	-	-	-
Tacna*	247 494	-	-100,0%	14	-	-100,0%
Tingo María	93	450	383,9%	-	-	-
Tocache	97	100	3,1%	-	-	-
Yurimaguas	5 507	3 809	-30,8%	-	-	-
TOTAL	3 304 394	1 914 938	-42,0%	26 786	20 064	-25,1%

(*) Aeropuerto concesionado a Aeropuertos Andinos del Perú.

Fuente: CORPAC

29. Al excluir el tráfico de los aeropuertos concesionados a Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), se observa que los aeropuertos administrados por CORPAC registraron en el 2011 un tráfico de pasajeros superior en 13,7% al percibido el año anterior, pese a la reducción en el número de movimientos de aeronaves. El tráfico en vuelos internacionales, aunque poco significativo, se incrementó en mayor medida (17,7%).

Cuadro N° 6
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR TIPO DE VUELO, SIN INCLUIR LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP

TIPO DE VUELO	2010*	2011	VARIACIÓN
Nacional	1 685 372	1 914 938	13,6%
Internacional	17 047	20 064	17,7%
TOTAL	1 702 419	1 935 002	13,7%

(*) No incluye los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

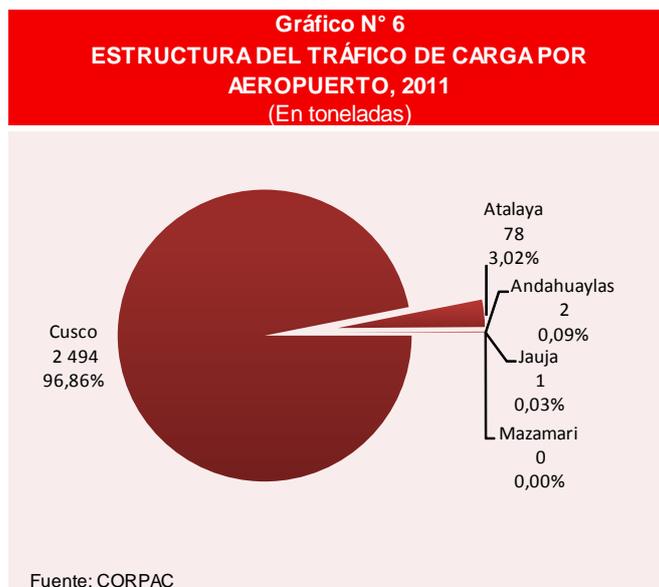
Fuente: CORPAC

IV.4. Tráfico de Carga

30. Durante el 2011, el volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó las 2 574 toneladas, reflejando una reducción de 69,4% con respecto al año anterior. Asimismo, el 99,95% de la carga movilizada en el 2011 correspondió al tráfico nacional. El mes con mayor tránsito de carga fue diciembre, con 254 toneladas, seguido por el mes de julio, con 251 toneladas.



31. Al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Cusco concentró casi la totalidad del volumen de carga movilizada durante el 2011 (96,86%), siendo el 77,4% carga desembarcada (entrada).



32. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, en el aeropuerto de Cusco el volumen movilizado a nivel nacional se redujo en 181 toneladas (-6,8%). Cabe señalar que la reducción reflejada en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna se deben a que estos terminales fueron concesionados a Aeropuertos Andinos del Perú, por lo que la carga movilizada a través de ellos durante el 2011 ya no fue atendida por CORPAC.

Cuadro N° 7
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO
(En toneladas)

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2010	2011	Variación anual	2010	2011	Variación anual
Andahuaylas	21	2	-88,8%	-	-	
Arequipa*	2 194	-	-100,0%	-	-	
Atalaya	334	78	-76,7%	-	-	
Ayacucho*	192	-	-100,0%	-	-	
Cusco	2 674	2 493	-6,8%	1,5	1,2	-20,5%
Jauja	2	1	-71,0%	-	-	
Juliaca*	1 052	-	-100,0%	-	-	
Mazamari	-	0		-	-	
Puerto Maldonado*	1 007	-	-100,0%	-	-	
Tacna*	941	-	-100,0%	-	-	
TOTAL	8 417	2 573	-69,4%	1,5	1,2	-20,5%

(*) Aeropuerto concesionado a Aeropuertos Andinos del Perú.
Fuente: CORPAC

33. Al excluir el tráfico de los aeropuertos concesionados a Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), se observa que los aeropuertos administrados por CORPAC registraron en el 2011 un tráfico de carga inferior en 15,1% al percibido el año anterior. El tráfico en vuelos internacionales, además de ser poco significativo, disminuyó en mayor medida (-20,5%).

Cuadro N° 8
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR TIPO DE VUELO, SIN INCLUIR LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP
(En toneladas)

TIPO DE VUELO	2010*	2011	VARIACIÓN
Nacional	3 030,94	2 573,38	-15,1%
Internacional	1,46	1,16	-20,5%
TOTAL	3 032,40	2 574,55	-15,1%

(*) No incluye los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

Fuente: CORPAC

V. REGULACIÓN TARIFARIA

34. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, de fecha 12 de mayo de 2004, 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 los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos, así como reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de tarifas entre vuelos nacionales e internacionales.
35. Mediante dicha revisión tarifaria, OSITRAN estableció seis unidades de negocio (UN) en la estructura de tarifas máximas. La primera UN está conformada por los servicios de aeronavegación, los cuales constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio, constituidas por grupos de

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.

aeropuertos, fueron determinadas sobre la base del tráfico anual de pasajeros registrado en los últimos dos años, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS EN FUNCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS		
GRUPO	PASAJEROS ANUALES	AEROPUERTO
Grupo I	Más de 500 000	Cusco
Grupo II	Más de 250 000 a 500 000	-
Grupo III	Más de 100 000 a 250 000	Nazca
Grupo IV	Hasta 100 000	Otros aeropuertos no concesionados

Fuente: Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN y Tarifario CORPAC

36. El siguiente cuadro muestra las tarifas máximas establecidas para los servicios de SNAR y aproximación, las cuales se encuentran en función del peso máximo de despegue de la nave (PMD).

Cuadro N° 10 TARIFAS MÁXIMAS POR LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN (En US\$, no incluye IGV)		
PMD	UNIDAD DE COBRO	TARIFA MÁXIMA
SNAR Nacional *		
Hasta 10 TM	Por kilómetro	0,10
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro	0,11
Más de 35 hasta 70 TM	Por kilómetro	0,15
Más de 70 hasta 105 TM	Por kilómetro	0,23
Más de 105 TM	Por kilómetro	0,30
SNAR Internacional **		
Hasta 10 TM	Por kilómetro	0,13
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro	0,15
Más de 35 hasta 70 TM	Por kilómetro	0,20
Más de 70 hasta 105 TM	Por kilómetro	0,30
Más de 105 TM	Por kilómetro	0,40
Aproximación ***		
Hasta 10 TM	Por tonelada	0,80
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,90
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	1,00
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	1,10
Más de 105 TM	Por tonelada	1,20

(*) Cargo mínimo por uso de espacio aéreo igual a US\$ 5,00
 (**) Cargo mínimo por uso de espacio aéreo igual a US\$ 7,00
 (***) Cargo mínimo por entrada y salida igual a US\$ 2,00
 Fuente: Tarifario CORPAC

37. Cabe señalar que, 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 PMD de la aeronave.
38. En cuanto a los servicios aeroportuarios, el siguiente cuadro muestra las tarifas máximas que puede cobrar CORPAC.

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.

Cuadro N° 11
TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS
(En US\$, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	GRUPO I	GRUPO III	GRUPO IV
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)				
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,60	2,92	2,92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	10,00	10,00
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)¹				
Hasta 10 TM	Por operación	16,00	8,00	4,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	2,12	1,70
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3,60	2,57	2,00
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,79	2,71	2,17
Más de 106 TM	Por tonelada	3,88	2,77	2,22
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)²				
Hasta 10 TM	Por operación	8,00	4,00	2,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,73	0,86	0,67
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2,16	0,90	0,70
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2,25	0,94	0,73
Más de 106 TM	Por TM	2,31	0,96	0,75
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D)				
Hasta 10 TM	Por operación	0,40	0,20	0,10
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0,07	0,05	0,04
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0,09	0,06	0,05
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0,09	0,07	0,05
Más de 106 TM	Por TM	0,10	0,07	0,06
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D)				
Hasta 10 TM	Por operación	0,20	0,10	0,05
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0,04	0,02	0,02
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0,05	0,02	0,02
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0,06	0,02	0,02
Más de 106 TM	Por TM	0,06	0,02	0,02
6. Otros servicios				
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01
Uso de buses	Por vuelo	30,00	-	-
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	30,00	-	-

1/ y 2/ Aterrizaje y Despegue Nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.
Aterrizaje y Despegue Diurno/Nocturno o Nocturno/Diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.
Vuelos de prueba o entrenamiento: 25% de las tarifas de A/D diurnas.

Fuente: Tarifario de CORPAC 2011

39. Cabe mencionar que la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN no comprendió la revisión de tarifas de aquellos servicios sujetos a regulación por acceso, como el de atención en tierra o rampa. En el año 2006, mediante Resolución N° 035-2006-CD/OSITRAN, OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso presentado por CORPAC, con las observaciones señaladas en el Informe N° 023-06-GS-GAL/OSITRAN⁷.

⁷ 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.

Cuadro N° 12
CARGOS DE ACCESO
(En US\$, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	CUSCO	Demás aeropuertos
1. Por el uso de counters y oficinas			
Oficina	Mensual por m ² y/o fracción	10,00	4,10
Counter	Mensual por unidad*	225,00	125,00
2. Por el uso de estaciones de línea y espacio para estacionamientos de equipo de rampa			
Estación de línea	Mensual por m ² y/o fracción	4,00	1,80
Espacio para equipos de rampa	Mensual por m ² y/o fracción	1,58	0,50
3. Por el uso de infraestructura considerada facilidad esencial para la prestación del servicio esencial de rampa			
Hasta 10 TM	Por atención	2,50	2,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por atención	11,50	10,00
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por atención	27,50	21,00
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por atención	38,00	36,00
Más de 105 TM	Por atención	56,00	62,00

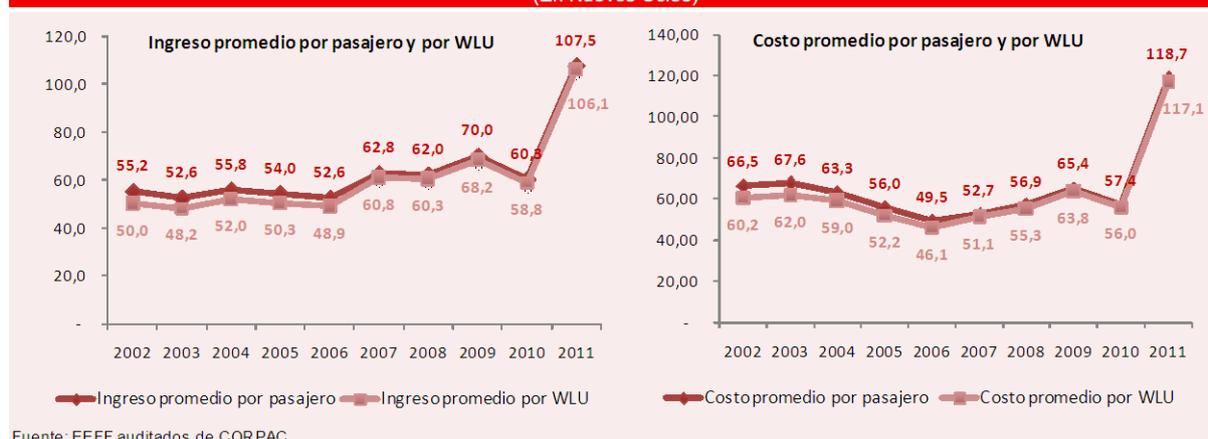
(*) La tarifa diaria de counter es de US\$ 10,00 más IGV por unidad.

Fuente: CORPAC

VI. INDICADORES COMERCIALES

40. 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, mediante el cual se retribuye a CORPAC con el 50% del servicio de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA Internacional liquidados por LAP.
41. En el año 2011, la significativa reducción del tráfico de pasajeros tuvo como resultado un incremento de 78,2% en el ingreso promedio por pasajero registrado por CORPAC, el cual ascendió a S/. 107,5. De igual manera, el ingreso promedio por WLU⁸ aumentó 80,3% con relación al año anterior, ubicándose en S/. 106,1.

Gráfico N° 7
INDICADORES COMERCIALES DE CORPAC
(En Nuevos Soles)



42. Asimismo, el costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) en el año 2011, fue de S/. 118,7, lo que significó un incremento de 106,7% con respecto al año anterior; mientras que, el costo promedio por WLU también se elevó en 109,1%, al

⁸ 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).

pasar de S/. 56,0 en 2010 a S/. 117,1 en 2011. Estos incrementos son atribuibles principalmente al menor tráfico de pasajeros y carga, así como al 20,0% de aumento en los costos incurridos durante dicho año.

VII. INVERSIONES

43. Al cierre del año 2011, el Presupuesto de Inversiones de CORPAC registró una ejecución de S/. 71 754 175, monto superior en 47,3% al obtenido en el año 2010, tal como se observa en el siguiente gráfico.



44. En el año 2011 se priorizó la ejecución del Plan de Innovación Tecnológica, cuyo costo asciende aproximadamente a US\$ 85 millones, el cual está orientado a la optimización de la seguridad de las operaciones aéreas, a través de sistemas de última tecnología, que permitirá elevar la confiabilidad y disponibilidad de los sistemas de navegación aérea en el espacio aéreo peruano.
45. Entre las inversiones de mayor relevancia y envergadura de dicho plan, se destaca el Proyecto Automatización de los Servicios de Tránsito Aéreo – Red de Radars de Vigilancia Aérea, cuyo costo aproximado asciende a US\$ 43,6 millones. El referido proyecto 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 Radars Secundarios a nivel nacional, que permitirá incrementar del 4,0% al 84,2% la cobertura de vigilancia del espacio aéreo superior de la parte continental y del 7,3% al 29% la vigilancia de la parte marítima.
46. Otra inversión relevante del referido plan 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.
47. El detalle de las inversiones ejecutadas en el año 2011 se presenta en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 13		
EJECUCIÓN DE INVERSIONES POR PARTE DE CORPAC, 2011		
DESCRIPCIÓN	S/.	%
I. Proyectos de Inversión	49 713 873	69,28
1.1 Automatización y modernización de los servicios de tránsito aéreo - Red de radares de vigilancia aérea	39 582 595	55,16
1.2 Modernización de la Estación Meteorológica en el Aeropuerto de Chiclayo	-	-
1.3 Mejoramiento de Sistemas de Ayudas Luminosas del Aeropuerto Jorge Chávez (CAT III)	2 127 911	2,97
1.4 Modernización de la Estación Meteorológica en el Aeropuerto de Pisco	163 777	0,23
1.5 Construcción de la Nueva Sede Institucional de CORPAC en la Provincia Constitucional del Callao	7 839 099	10,92
1.6 Modernización de Sistemas de Ayudas Luminosas en los Aeropuertos del Perú (II Etapa)	491	0,00
II. Gasto de capital no ligado a proyectos	22 040 302	30,72
2.1 Adquisición de Activo Fijo Administrativo	165 659	0,23
2.2 Inversiones de Reposición	18 978 255	26,45
- Equipo de comunicaciones	4 607 059	6,42
- Equipo de electricidad	3 641 515	5,07
- Equipo de Radioayudas	2 480 463	3,46
- Equipos Grupos Electrógenos	2 769 753	3,86
- Sistema VHF-AA y Medios de Transmisión	776 998	1,08
- Equipos de Terminal Aeropuertos de Provincias	287 333	0,40
- Equipos de Seguridad	17 710	0,02
- Equipos Salvamento y Extinción de Incendios	118 454	0,17
- Equipos de Informática	1 897 782	2,64
- Equipos de Meteorología	2 270 095	3,16
- Equipos del sistema de vigilancia aérea	111 093	0,15
2.3 Otras Inversiones	2 896 388	4,04
TOTAL	71 754 175	100,00

Fuente: Memorial Anual 2011 CORPAC

VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

48. En el año 2011 CORPAC obtuvo ingresos operativos por S/. 207,96 millones, 3,5% más que el año anterior. Este resultado estuvo impulsado, principalmente, por el incremento de los ingresos generados por los servicios aeronáuticos o de aeronavegación, los cuales se incrementaron 7,8% con respecto al 2010. De estos, los ingresos por SNAR son los de mayor envergadura (91,3% de los ingresos por servicios aeronáuticos).⁹
49. Asimismo, los ingresos provenientes de la retribución de LAP aumentaron 6,9%, impulsados por el buen desempeño del tráfico de aeronaves y de pasajeros en el AIJCH. Por el contrario, los ingresos aeroportuarios disminuyeron 39,3% producto de la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

⁹ Es necesario señalar que, la entrega en Concesión de los aeropuertos regionales no ha afectado los ingresos por servicios de aeronavegación, debido a que estos servicios no han sido objeto de la Concesión y siguen siendo prestados por CORPAC.

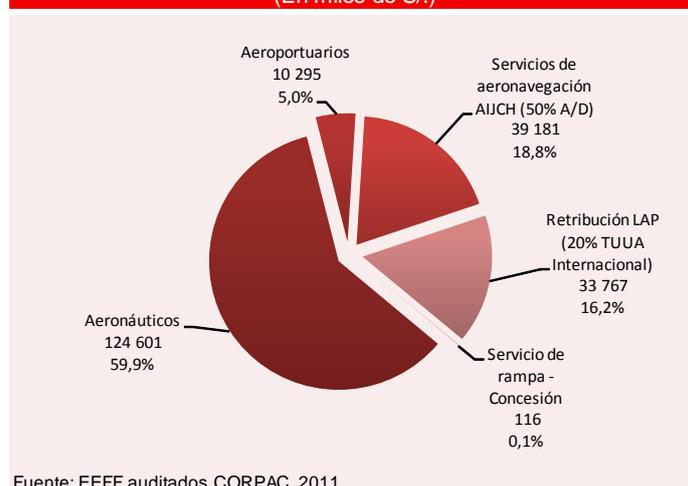
Cuadro N° 14
VARIACIÓN ANUAL DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE CORPAC, 2010-2011
 (En miles de S/.)

CONCEPTO	2010	2011	VARIACIÓN
Servicios de aeronavegación	115 550	124 601	7,8%
Sistema Nacional de Aeronavegación en Ruta - SNAR	104 075	113 732	9,3%
Aproximación - Provincias	6 085	6 579	8,1%
Aterrizaje y despegue	5 074	4 001	-21,2%
Otros ingresos aeronáuticos	316	290	-8,4%
Servicios aeroportuarios	16 970	10 295	-39,3%
Tarifa Única de Uso de Aeropuerto - TUUA	14 800	8 886	-40,0%
Carga y descarga	68	6	-90,8%
Estacionamiento	84	41	-51,2%
Servicio de rampa	491	524	6,6%
Atención fuera de hora - Provincias	694	33	-95,2%
Cargo acceso infraestructura	834	805	-3,4%
Retribución Concesión de Aeropuerto	68 370	73 063	6,9%
Servicios de aeronavegación (50% A/D)	36 180	39 181	8,3%
Retribución LAP (20% TUUA Internacional)	31 760	33 767	6,3%
Servicio de rampa - Concesión	429	116	-73,0%
TOTAL INGRESOS	200 890	207 958	3,5%

Fuente: EEFF auditados 2011 CORPAC

50. De los ingresos operativos obtenidos por CORPAC durante el año 2011, los servicios aeronáuticos constituyen la mayor fuente de recaudación (cerca del 60% del total); le siguen en importancia las transferencias provenientes de LAP, las cuales en conjunto representaron el 35% de los ingresos operativos de CORPAC. Por su parte, los ingresos por servicios aeroportuarios aportaron únicamente el 5% a los ingresos totales.

Gráfico N° 9
ESTRUCTURA DE INGRESOS OPERATIVOS DE CORPAC, 2011
 (En miles de S/.)



51. En cuanto a los resultados del ejercicio, CORPAC reportó en 2011 una utilidad bruta de S/. 16,29 millones, cifra 63,9% inferior a la obtenida el año anterior, debido al limitado aumento de los ingresos operacionales acompañado del incremento de 23% en los costos operacionales, los cuales se debieron a los incrementos en cargas de personal y a que no se han reducido algunos costos asociados a los servicios aeroportuarios, a pesar de la entrega en concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

52. Asimismo, debido al mayor nivel de gastos administrativos incurridos en 2011, se obtuvo una pérdida operativa de S/. 13,90 millones, y una pérdida neta de S/. 9,10 millones.

Cuadro N° 15			
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE CORPAC			
(En miles de S/.)			
CONCEPTO	2010	2011	VARIACIÓN
Ingresos Operacionales	200 890	207 958	3,5%
Ventas netas	132 520	134 895	1,8%
Otros ingresos operacionales	68 370	73 063	6,9%
Costos Operacionales	-155 829	-191 671	23,0%
Utilidad bruta	45 061	16 287	-63,9%
Gastos de administración	-35 504	-38 020	7,1%
Otros ingresos	15 923	7 828	-50,8%
Utilidad de operación	25 480	-13 904	-154,6%
Ingresos financieros	46 742	8 649	-81,5%
Gastos financieros	-48 640	-3 794	-92,2%
Utilidades antes de participaciones e IR	23 581	-9 050	-138,4%
Participación de los trabajadores	-878	-377	-57,0%
Impuesto a la renta	-5 003	323	-106,5%
Utilidad Neta del ejercicio	17 701	-9 104	-151,4%

Fuente: EEFF auditados 2011 CORPAC

53. Asimismo, al 31 de diciembre de 2011, pese al incremento de 112% en el efectivo mantenido en caja y bancos, CORPAC registró un saldo en el activo corriente inferior en 4,8% al observado el año anterior, lo cual se debió a la menor provisión por gastos pagados por anticipado. En cuanto al activo no corriente, este se redujo en 14,6% con respecto al año 2010, debido al menor saldo en inmuebles, maquinarias y equipos.

Cuadro N° 16					
BALANCE GENERAL DE CORPAC					
(En miles de S/.)					
ACTIVO	2011	2010	PASIVO Y PATRIMONIO	2011	2010
Activo corriente	225 601	236 879	Pasivo corriente	27 186	35 233
Caja y bancos	163 358	77 076	Sobregiros bancarios	23	32
Inversiones financieras	-	20 415	Cuentas por pagar comerciales	13 299	16 213
Cuentas por cobrar comerciales, neto	11 094	11 063	Otras cuentas por pagar	11 075	11 214
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	50	27	Impuesto a la renta y participaciones cte	2 639	7 617
Otras cuentas por cobrar	39 702	9 747	Parte corriente de deuda a largo plazo	150	158
Existencias	4 796	4 485			
Gastos pagados por anticipado	6 600	114 065			
Activo no corriente	654 696	766 320	Pasivo no corriente	25 445	39 495
Inmuebles, maquinarias y equipos, neto	651 436	762 358	Deuda a largo plazo	-	155
Intangibles, neto	676	510	Provisiones	14 563	3 195
Impuesto a la renta y participaciones diferidos	2 585	3 452	Ingresos diferidos (neto)	794	353
			Impuesto a la renta y particip. diferidos	10 088	35 792
			Patrimonio	827 665	928 471
			Capital social	319 607	355 681
			Capital social adicional	197 405	141 148
			Concesión aeropuerto Jorge Chávez	-	50 376
			Excedente revaluación	275 270	386 894
			Reservas	-	18 986
			Resultados acumulados	35 383	-24 614
TOTAL ACTIVO	880 297	1 003 199	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	880 297	1 003 199

Fuente: EEFF auditados 2011 CORPAC

54. Por su parte, los pasivos corrientes se redujeron 22,8%, como resultado de la disminución de las cuentas por pagar comerciales (-18,0%) y del impuesto a la renta y participaciones corrientes (-65,4%). Asimismo, el pasivo no corriente disminuyó 35,6%, debido principalmente a la menor provisión del impuesto a la renta y participaciones

diferidos. Finalmente, el patrimonio neto de CORPAC se redujo en 10,9%, debido principalmente al menor excedente de revaluación de los activos fijos.

55. De acuerdo a los ratios financieros obtenidos por CORPAC, se evidencia un fuerte deterioro en la rentabilidad del año 2011. En particular, el margen operativo mostró una caída de veinte puntos porcentuales, al pasar de 13% en 2010 a -7% en 2011. Asimismo, el margen neto se redujo en trece puntos porcentuales, cayendo a -4%.

Cuadro N° 17 RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC						
Ratios	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rentabilidad						
Margen operativo	0,06	0,21	0,12	0,13	0,13	-0,07
Margen neto	0,16	0,17	0,14	0,07	0,09	-0,04
Rentabilidad sobre patrimonio	0,06	0,04	0,03	0,01	0,02	-0,01
Rentabilidad sobre activos	0,06	0,04	0,03	0,01	0,02	-0,01
Liquidez						
Razón corriente	8,17	7,40	6,31	3,88	6,72	8,30
Prueba ácida*	6,40	6,05	5,29	2,38	2,50	6,42
Solvencia						
Endeudamiento sobre patrimonio	0,06	0,04	0,06	0,07	0,08	0,06

(*) Prueba Ácida: Ratio que mide la liquidez inmediata de la empresa a través de la siguiente fórmula:

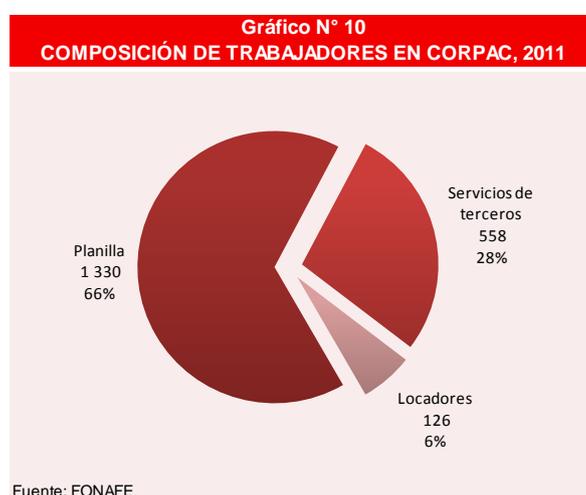
$$\frac{[\text{Caja y Bancos} + \text{Cuentas por Cobrar}]}{\text{Pasivo Corriente}}$$
Fuente: CORPAC - Estados Financieros Auditados

56. Con relación a los indicadores de liquidez, la reducción del pasivo corriente así como el incremento en el efectivo manejado por CORPAC hicieron posible que tanto la razón corriente como la prueba ácida se incrementaran de manera significativa, reflejando una mayor capacidad de pago de las deudas de corto plazo por parte de la empresa.
57. Por su parte, el nivel de endeudamiento de CORPAC disminuyó dos puntos porcentuales, debido a la mayor disminución del pasivo en comparación a la disminución del patrimonio, mostrando así mayor holgura para el pago de deudas, tanto a corto como a largo plazo.

IX. DESEMPEÑO OPERATIVO

Fuerza Laboral

58. Al cierre del año 2011, CORPAC registraba 2 014 trabajadores, de los cuales el 66% estaba conformado por personal en planilla, 28% por personal contratado por servicios de terceros y 6% por locación de servicios.



59. Cabe señalar que el número de trabajadores contratados en planilla se incrementó en 7% respecto del año anterior, principalmente, por la contratación de personal técnico para brindar el servicio de aeronavegación.



X. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

60. El pago correspondiente al aporte por regulación correspondiente al año 2011, ascendió a S/. 2 196 844, siendo el mes de setiembre el de mayor importe, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

