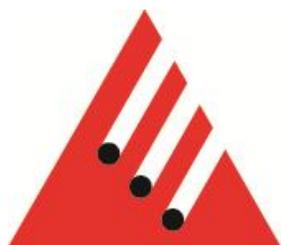




**Evaluación
Económica de la
Corporación
Peruana de
Aeropuertos y
Aviación Comercial
S.A.**

2008

**Gerencia
de
Regulación**



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Evaluación Económica
de la Corporación
Peruana de Aeropuertos
y Aviación Comercial S.A.

2008

**Gerencia de
Regulación**

Lima, septiembre, 2009

ÍNDICE

ÍNDICE DE CUADROS	4
RESUMEN EJECUTIVO	5
I ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC.....	7
II SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC.....	10
II.1 SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	10
II.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	14
II.2.1 SERVICIOS A LA AERONAVE	14
A) ATERRIZAJE Y DESPEGUE (A/D)	14
B) ESTACIONAMIENTO	14
C) AYUDAS LUMINOSAS PARA A/D EN VUELOS NOCTURNOS	14
D) PUENTES DE EMBARQUE	15
E) ASISTENCIA EN TIERRA (RAMPA)	15
F) ATENCIÓN A LA CARGA	15
G) ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE	15
II.2.2 SERVICIO A LOS PASAJEROS	16
A) USO DEL TERMINAL DE PASAJEROS O AEROESTACIÓN (TUUA).....	16
III REVISIÓN TARIFARIA	17
III.1 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN.....	17
III.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS	19
IV DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2008	23
IV.1 TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA.....	23
IV.1.1 PASAJEROS	23
IV.1.2 CARGA.....	25
IV.1.3 OPERACIONES	28
IV.2 INDICADORES OPERATIVOS.....	29
IV.2.1 INGRESOS POR PASAJERO Y POR WLU	29
IV.2.2 GASTOS POR PASAJERO Y POR WLU	30
IV.3 RESULTADOS FINANCIEROS	31
IV.3.1 INGRESOS.....	32
IV.3.2 GASTOS.....	33
IV.3.3 DESEMPEÑO FINANCIERO	34
IV.4 INGRESOS POR LA CONCESIÓN DEL AIJCH.....	37
IV.4.1 RETRIBUCIÓN MÍNIMA.....	37
IV.4.2 CONTRATO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL ENTRE LAP Y CORPAC	38
IV.5 INVERSIONES REALIZADAS	39
CONCLUSIONES	40

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO Nº 1: UBICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN EL PERÚ	9
GRÁFICO Nº 2: FIRS DE LA REGIÓN DEL CARIBE Y SUDAMÉRICA	11
GRÁFICO Nº 3: RUTAS 2008-ESPACIO AÉREO SUPERIOR	12
GRÁFICO Nº 4: RUTAS 2008-ESPACIO AÉREO INFERIOR.....	13
GRÁFICO Nº 5: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC.....	24
GRÁFICO Nº 6: TRÁFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC	27
GRÁFICO Nº 7: EVOLUCIÓN DE LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC.....	29
GRÁFICO Nº 8: INGRESOS Y GASTOS AEROPORTUARIOS POR WLU	31
GRÁFICO Nº 9: ESTRUCTURA DE INGRESOS.....	33

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO Nº 1: AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC.....	7
CUADRO Nº 2: CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS	8
CUADRO Nº 3: TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN	18
CUADRO Nº 4: TARIFAS (NO REGULADAS) DEL SERVICIO DE SOBREVUELO*	18
CUADRO Nº 4: TARIFAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS: ATERRIAJE Y DESPEGUE (A/D), ESTACIONAMIENTO Y TUUA.....	19
CUADRO Nº 6: CARGOS DE ACCESO POR EL USO DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS DE RAMPAS, COUNTERS Y OFICINAS.....	21
CUADRO Nº 7: CARGOS DE ACCESO POR USO DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS SERVICIOS DE RAMPAS	21
CUADRO Nº 8: PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA.....	23
CUADRO Nº 9: TRÁFICO DE PASAJEROS EN LA RED AEROPORTUARIA ADMINISTRADA POR CORPAC.....	24
CUADRO Nº 10: PARTICIPACIÓN RELATIVA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC, SEGÚN PASAJEROS ATENDIDOS-2008	25
CUADRO Nº 11: PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA.....	26
CUADRO Nº 12: TRÁFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC.....	26
CUADRO Nº 13: PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA	27
CUADRO Nº 14: PARTICIPACIÓN DE CORPAC EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA ..	28
CUADRO Nº 15: OPERACIONES REALIZADAS EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC	28
CUADRO Nº 16: INGRESOS POR PASAJEROS Y WLU.....	29
CUADRO Nº 17: GASTOS POR PASAJEROS Y WLU.....	30
CUADRO Nº 18: INGRESOS AERONÁUTICOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED AEROPORTUARIA.....	31
CUADRO Nº 19: ESTRUCTURA DE INGRESOS DE CORPAC	32
CUADRO Nº 20: ESTRUCTURA DE GASTOS DE CORPAC	33
CUADRO Nº 21: BALANCE GENERAL-CORPAC	35
CUADRO Nº 22: ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS-CORPAC.....	36
CUADRO Nº 23: RATIOS FINANCIEROS-CORPAC	37
CUADRO Nº 24: INGRESOS POR CONTRATO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL PROVENIENTES DE LA CONCESIÓN DEL AIJCH.....	38
CUADRO Nº 25: EJECUCIÓN DE INVERSIONES CORPAC-2008	39

RESUMEN EJECUTIVO

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

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

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

Durante el año 2008, a través de la red aeroportuaria nacional se movilizaron 13,0 millones de pasajeros, de los cuales 2,96 millones utilizaron la red administrada por CORPAC. Ello significó un incremento del 2,36% en el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC, en relación con el año anterior. De igual modo, el tráfico de pasajeros nacionales registró un ligero incremento de 1,67%, mientras que el de los pasajeros internacionales alcanzó un incremento de 645,48%. Del total de pasajeros nacionales, un 42,3% se movilizó a través del aeropuerto de Cusco.

En el caso del transporte de carga, durante el año 2008 se movilizó 261,4 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 8,6 miles de TM (3,3%) fueron transportados a través de la red de aeropuertos administrada por CORPAC. Cabe precisar, que el 99,96% correspondió a carga nacional.

Durante el año 2008, el número total de operaciones de entrada y salida en la Red Aeroportuaria Nacional alcanzó las 283,8 mil operaciones. De este total, el 39,7% fueron realizadas en los terminales aeroportuarios bajo la administración de CORPAC. El número de operaciones realizadas en los aeropuertos de CORPAC durante el año 2008, registró una disminución de 11,1% con respecto al año anterior; Asimismo, el número de operaciones nacionales, que concentró el 99,4% del total movilizado, registró una caída de 11,3%. Por el contrario, el número de operaciones internacionales marcó un importante aumento de 51,8%; no obstante, este último resultado tuvo un impacto poco significativo debido a su escasa participación dentro del total de operaciones

Respecto al total de ingresos de la red aeroportuaria, durante el 2008, incluyendo al AIJCH y ADP, fue de US\$ 188,3 millones, cifra mayor en 10,6% al resultado obtenido durante el año 2007. Los ingresos de CORPAC, que sufrieron una leve caída de 0,5% con respecto al año 2007, concentraron el 20,8% del total de ingreso de la red aeroportuaria nacional. Por otro lado, los gastos de la red aeroportuaria aumentaron en 9,8% con relación al año 2007. Los gastos de CORPAC registraron un aumento de 10,1% y representaron el 54,8% de los gastos totales de la red aeroportuaria.

Respecto a la estructura de ingresos de CORPAC, los ingresos por servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 46,9% del total de ingresos correspondientes al 2008. Asimismo, dentro de los ingresos por servicios aeronáuticos, los ingresos por servicios de aeronavegación, que registraron una pequeña mejora de 0,3%, son los de mayor envergadura

I ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC

En el Perú, existen alrededor de 200 aeródromos, la mitad de los cuales son de uso privado, 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. (CORPAC).

CORPAC S.A. fue fundada el 25 de junio del año 1943, mediante Decreto Supremo. Es una empresa del Sector Transportes y Comunicaciones, organizada para funcionar como sociedad anónima, que 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, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) –organismo responsable por el suministro de los servicios de tránsito aéreo– delegó a CORPAC 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 del año 2008, CORPAC administró la infraestructura y los servicios de 37 unidades entre aeródromos públicos y aeropuertos en todo el país; y brindó 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 Aeropuerto Regionales (concesionado el 11 de diciembre del año 2006 a favor de Aeropuertos del Perú¹).

Cuadro N° 1: Aeropuertos administrados por CORPAC

AERÓDROMO	DPTO.	AERÓDROMO	DPTO.	AERÓDROMO	DPTO.
1 Cusco	Cusco	19 Moyobamba	San Martín	37 Iñapari	Madre De Dios
2 Arequipa	Arequipa	20 Mazamari	Junín	38 Jaén	Cajamarca
3 Nasca	Ica	21 Rod. de Mendoza	Amazonas	39 Quincemil	Cusco
4 Juliaca	Puno	22 Saposoa	San Martín	40 Teresita	Cusco
5 Tacna	Tacna	23 Breu	Ucayali	41 Gueppi	Loreto
6 Puerto Maldonado	Madre de Dios	24 Uchiza	San Martín	42 Pacasmayo	La Libertad
7 Ayacucho	Ayacucho	25 Iberia	Madre De Dios	43 Anta*	Ancash
8 Atalaya	Ucayali	26 Intuto	Loreto	44 Cajamarca*	Cajamarca
9 Andahuaylas	Apurímac	27 Requena	Loreto	45 Chachapoyas*	Amazonas
10 Huanuco	Huanuco	28 Moquegua	Moquegua	46 Iquitos*	Loreto
11 Yurimaguas	Loreto	29 Pampa Hermosa	Loreto	47 Pucallpa*	Ucayali
12 Juanjui	San Martín	30 Vilcashuaman	Ayacucho	48 Talara*	Piura
13 Tingo Maria	Huanuco	31 Patria	Cusco	49 Tarapoto*	San Martín
14 Chimbote	Ancash	32 Puerto Esperanza	Ucayali	50 Trujillo*	La Libertad
15 Tocache	San Martín	33 Caballococha	Loreto	51 Tumbes*	Tumbes
16 Jauja	Junín	34 Ciro Alegría	Amazonas	52 Piura*	Piura
17 Ilo	Moquegua	35 El Estrecho	Loreto	53 Chiclayo*	Lambayeque
18 Rioja	San Martín	36 Galilea	Amazonas	54 Pisco*	Ica

* Aeropuertos entregados en concesión a ADP.

Fuente: CORPAC, ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

Por otro lado, OSITRAN ha clasificado los aeropuertos bajo la administración ne CORPAC en función al tráfico de pasajeros. El objeto de esta clasificación es agrupar a los aeropuertos de acuerdo a características similares y como consecuencia de ello poder establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros, de manera homogénea.

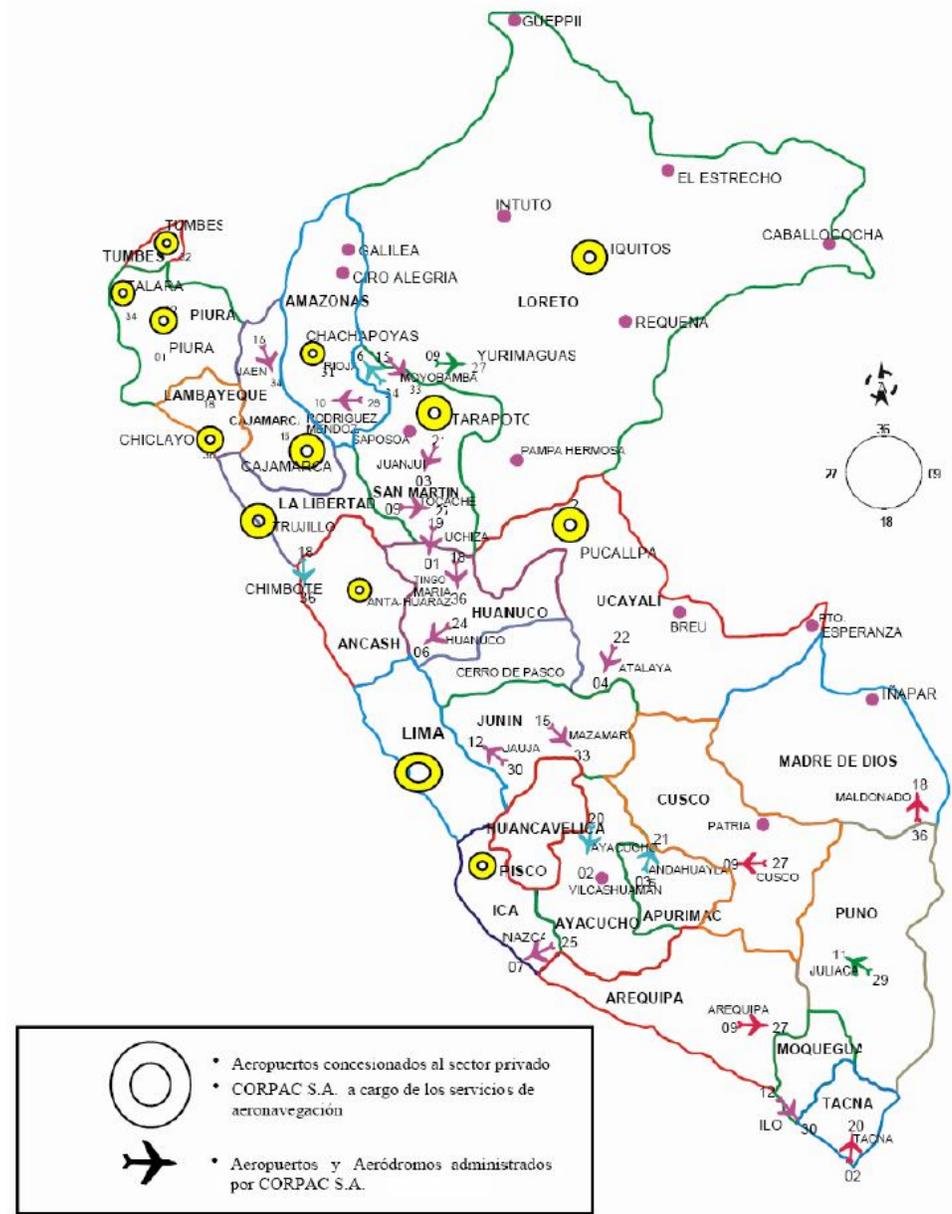
Cuadro N° 2: Clasificación de aeropuertos

Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Grupo V
Cuzco Iquitos*	Arequipa Pucallpa* Tarapoto* Trujillo*	Nazca Juliaca Pto. Maldonado Tacna Chiclayo* Piura*	Ayacucho Anta* Cajamarca* Chachapoyas* Pisco* Talara* Tumbes*	Resto

* Aeropuertos entregados en concesión a ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Cabe señalar, que el Grupo I está conformado por aquellos aeropuertos que movilicen 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 hasta 100 mil pasajeros por año.

Gráfico N° 1: Ubicación de los aeropuertos en el Perú



Fuente: www.corpac.gob.pe

II SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC

CORPAC brinda servicios aeronáuticos, los cuales 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. 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

El servicio de navegación aérea es una unidad de negocio separada del resto de servicios relacionados con la aviación civil, pues se puede brindar en forma independiente del resto de servicios.

El SNAR se sustenta en una red que sirve a todas aquellas aeronaves que empleen el espacio aéreo nacional bajo control, llamado Región de Información de Vuelo Lima (FIR² Lima). La operación de este servicio demanda la inversión y mantenimiento en una infraestructura mínima, independientemente de la cantidad de aeronaves que sobrevuelen la FIR Lima.

El SNAR comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento³ (SAR), los cuales son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios se soportan en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), vigilancia (radar) y ayudas luminosas.

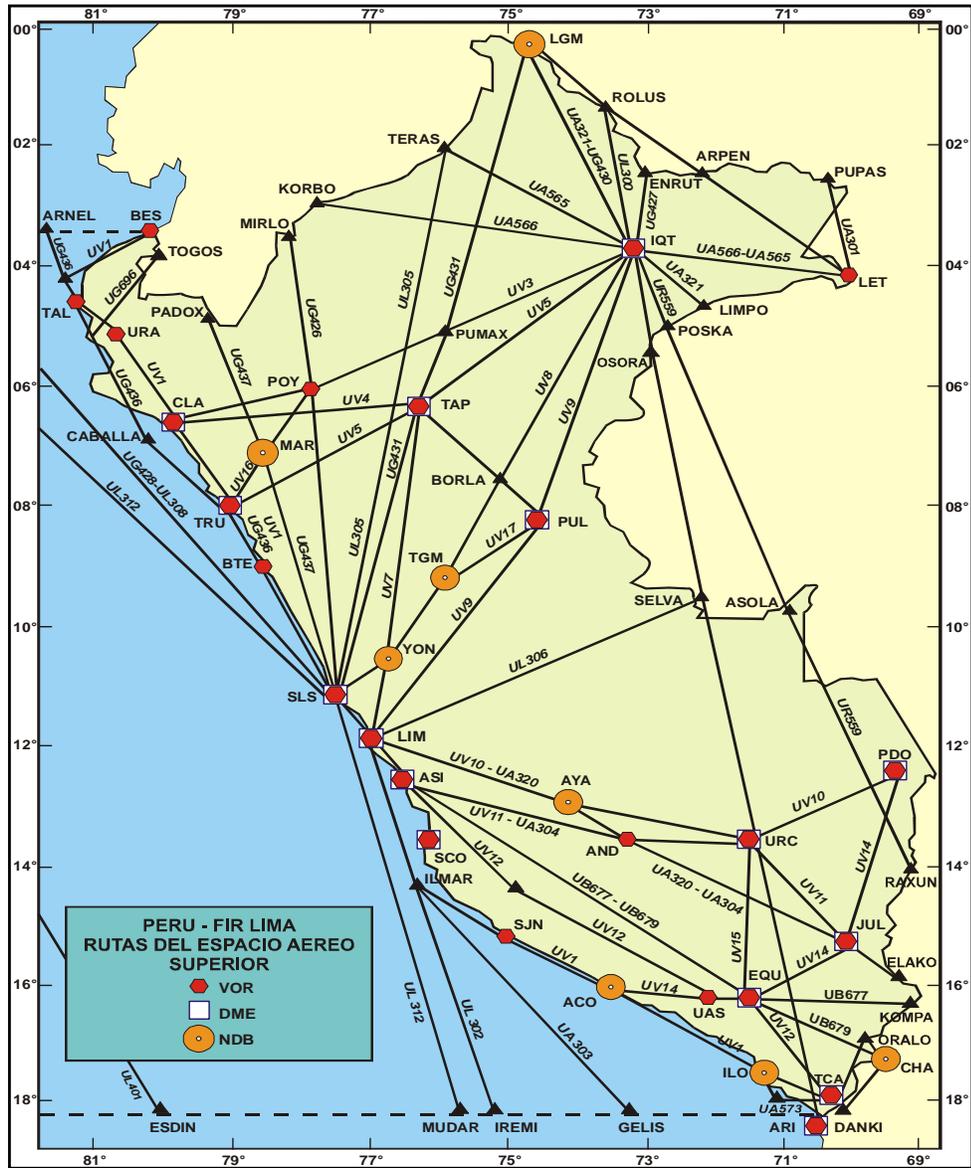
La FIR Lima, tiene jurisdicción sobre todo el territorio peruano así como el espacio aéreo sobre las 200 MN que comprende el Mar Territorial peruano. Además, la FIR Lima esta bajo la jurisdicción del Centro de Control de Lima, el cual debido a la extensión del espacio aéreo peruano está dividido en Sector Norte, Sector Sur y Sector Nor-Oriente.

La FIR Lima limita con la FIR Guayaquil, la FIR Manaus, la FIR Porto Velho, la FIR Antofagasta, la FIR La Paz y la FIR Bogota (ver Gráfico N° 2). Adicionalmente, se cuenta con un Área Superior de Control (UTA) y un Área Inferior de Control (CTA), ubicadas en Lima, y once Áreas de Control Terminal (TMA) localizadas en Lima, Talara, Trujillo, Cusco, Arequipa, Tacna, Pucallpa, Iquitos, Chiclayo, Piura y Tarapoto.

² La FIR: Flight Information Region.

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

Gráfico N° 3: Rutas 2008-espacio aéreo superior

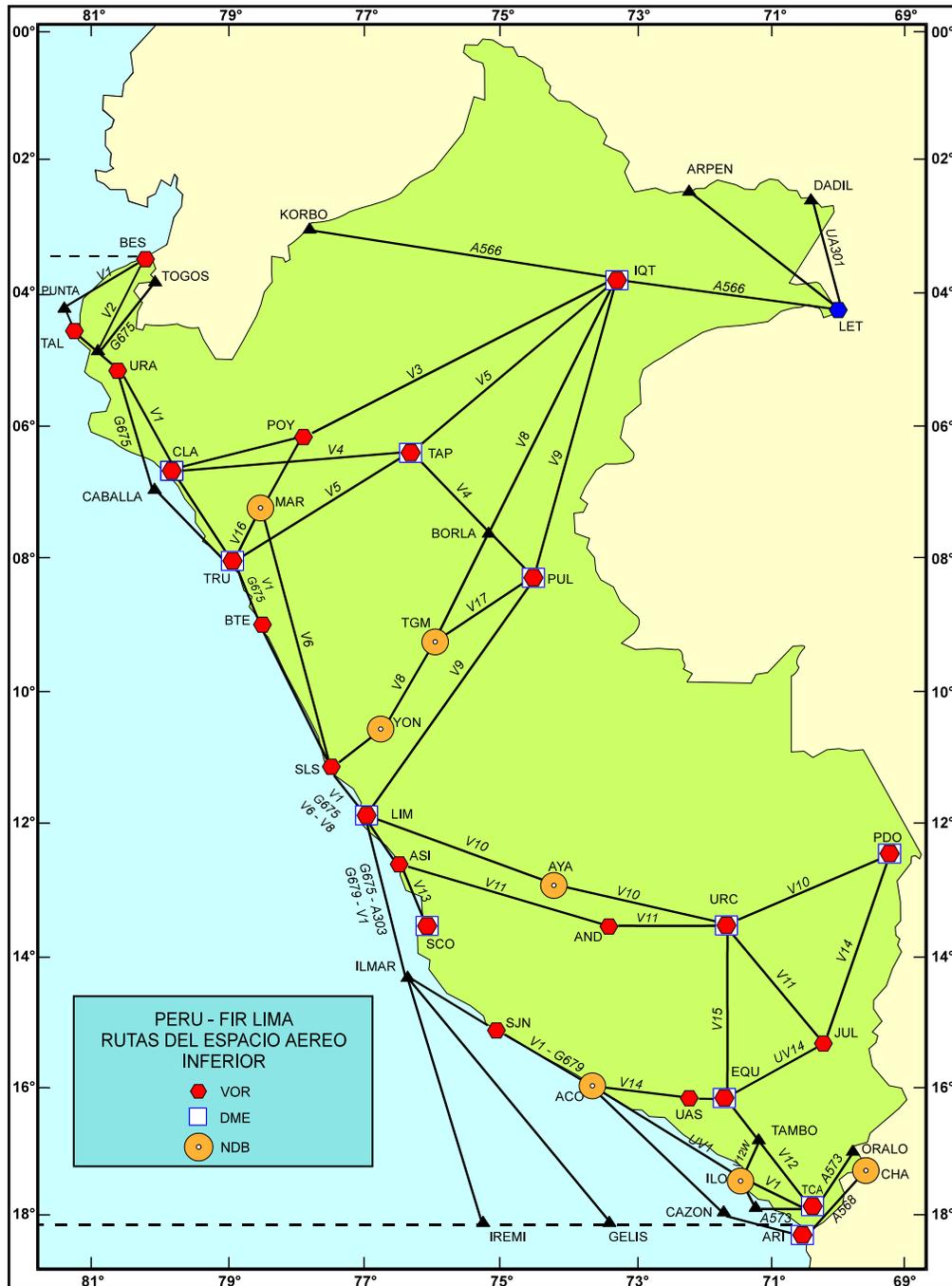


Fuente: CORPAC

El paquete de servicios que se presta a la aeronave, así como los equipos que se utilizan, pueden diferir dependiendo de si esta se desplaza por el espacio aéreo superior o inferior.

Cabe precisar, que el límite entre el espacio aéreo superior e inferior en la FIR Lima está determinado a una altura de 24 500 pies.

Gráfico N° 4: Rutas 2008-espacio aéreo inferior



Fuente: CORPAC

b) Aproximación

El servicio de aproximación consiste en la ayuda a la nave para el aterrizaje y despegue en los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. En algunos aeropuertos se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; y en el resto de aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo

visual (VFR) y no instrumental (IFR). La tarifa por aproximación se cobra en función del PMD de la aeronave.

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)

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.

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

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 para A/D en vuelos nocturnos

El servicio de ayudas luminosas provee de iluminación y señales en la pista de aterrizaje y rodadura para aquellas aeronaves en operación nocturna. La tarifa por el servicio de ayudas luminosas para el aterrizaje y despegue nocturno también está en función a la tarifa de A/D. Esta tarifa se aplica como un recargo sobre la tarifa normal de A/D entre las 6 p.m. y 6 a.m. Una operación entre estas horas es considerada como una operación nocturna y, por lo tanto, se aplica el porcentaje de recargo. El menor recargo corresponde a una operación diurna-nocturna o nocturna-diurna; y el mayor, a una operación nocturna-nocturna.

d) Puentes de Embarque

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)

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 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.

Los servicios de asistencia en tierra a la nave son proporcionados en el aeropuerto a las líneas aéreas, y dependen en muchos casos del tamaño del aeropuerto y del número de operaciones. 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), zonas de almacenamiento o estacionamiento de equipos de manipuleo de operadores de asistencia en tierra.

En la actualidad, 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. Cabe mencionar que, CORPAC no presta este servicio y sólo se limita al alquiler de equipos y áreas necesarias para la prestación del mismo.

f) Atención a la carga

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.

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

Al igual que los servicios de asistencia en tierra, este servicio puede ser brindado por CORPAC o por terceros, que requieren tener acceso a las instalaciones del aeropuerto.

El 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 planta de abastecimiento de combustible, los distribuidores mayoristas transportan el combustible a ésta 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*.

Tanto los distribuidores mayoristas como los operadores de planta se rigen por los reglamentos dictados por el Ministerio de Energía y Minas (MEM) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN). Entre dichas normas se encuentran los Decretos Supremos N° 030-98-EM y N° 045-2001-EM que dictan las disposiciones para la comercialización de combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos. Cabe mencionar que OSINERGMIN es el ente fiscalizador de las actividades de transporte, almacenamiento y comercialización de combustible, dentro de su ámbito de competencia.

II.2.2 Servicio a los pasajeros

a) Uso del Terminal de pasajeros o aeroestación (TUUA)

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. Este servicio incluye entre otros el servicio de 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.

La tarifa por este servicio o TUUA considera dos categorías de cargos: nacional e internacional.

III REVISIÓN TARIFARIA

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 (RM). 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.

Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios prestados por CORPAC⁵. La finalidad de esta revisión tarifaria fue tanto actualizar las tarifas para hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios, como ordenar las cuentas, separando servicios y asignando costos, para establecer tarifas con menores distorsiones.

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

La revisión tarifaria de OSITRAN estableció la uniformización de la estructura de tarifas aplicable a los vuelos internacionales y nacionales, y se definió además para este servicio los mismos rangos de peso máximo de despegue (PMD) que para el servicio de A/D, para hacer ambas estructuras congruentes. Adicionalmente, se estableció un cargo mínimo para los servicios aplicables a vuelos nacionales.

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

⁵ Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M.360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996; R.M. 0075-81-TC/AE, de fecha 15 de setiembre de 1981; R.M. 504-91 TC/15.12, de fecha 16 de julio de 1991; y R.M. 502-98 MTC/15.12, de fecha 7 de diciembre de 1998.

Cuadro N° 3: Tarifas máximas de los servicios de aeronavegación
(en US\$, no incluye tributos de ley)

Servicio	Unidad de Cobro	Anterior tarifa	Tarifa 2008
SNAR Nacional *			
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
SNAR Internacional **			
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
Aproximación ***			
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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

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

Finalmente, la tarifa de sobrevuelo 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 las aeronaves (PMD).

Cuadro N° 4: Tarifas (no reguladas) del servicio de sobrevuelo*
(en US\$, no incluye tributos de ley)

Rango de PMD	Unidad de Cobro	Tarifa
Menos de 55 TM		0,200
Desde 55 TM a 115 TM	Por kilómetro	0,300
Desde 116 TM a 200 TM	recorrido	0,600
Más de 200 TM		0,900

* Cargo fijo mínimo igual a US\$ 25

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En el caso del aeropuerto de Nazca, las tarifas de SNAR Nacional, Aproximación y Aterrizaje y Despegue fueron modificadas en abril de 2006 (para aeronaves de hasta 10 TM de PMD), mediante la Resolución N° GG-039.2006.R. En el caso de SNAR Nacional, la nueva tarifa fue de US\$ 0,063 (sin IGV) por kilómetro recorrido, lo que implicó una reducción de US\$ 0,037 respecto a la anterior tarifa vigente. Respecto al servicio de aproximación, se dejó de cobrar por la prestación de dicho servicio. El

cambio aplicado a la tarifa de Aterrizaje y Despegue se incluirá en la siguiente sección, por ser un servicio aeroportuario.

III.2 Servicios Aeroportuarios

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.

Cabe precisar que, de acuerdo a la Resolución N° GG-088-2004-R, la tarifa por Aterrizaje y Despegue para el aeropuerto de Nazca se redujo de US\$ 4,00 (correspondiente a la tarifa diurna, pues las operaciones son realizadas durante el día) a US\$ 2,16 por operación.

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.

Finalmente, la tarifa por uso de puentes de abordaje en el Grupo I, se mantuvo en su nivel anterior (US\$ 30 por hora o fracción para el caso del aeropuerto del Cusco).

Cuadro N° 5: Tarifas de servicios aeroportuarios: aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento y TUUA.
(en US\$, no incluye tributos de ley)

Grupo I: Cusco					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno / Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Vuelos nacionales					
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
Vuelos internacionales					
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
Estacionamiento					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción		0,40		0,20
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción		0,07		0,04
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	Vuelo Internacional	0,09	Vuelo Nacional	0,05
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción		0,10		0,06
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción		0,10		0,06
TUUA Nacional					
	Pasajero embarcado	3,60			
TUUA Internacional					
	Pasajero embarcado	10,00			

Grupo II: Arequipa

PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno / Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Vuelos nacionales					
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
Vuelos internacionales					
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
Estacionamiento					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción		0,30		0,15
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción		0,06		0,02
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	Vuelo Internacional	0,08	Vuelo Nacional	0,03
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción		0,08		0,03
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción		0,08		0,03
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,00			
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00			

Grupo III: Nazca, Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado, Piura* y Chiclayo*

PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno / Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Vuelos nacionales					
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
Vuelos internacionales					
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
Estacionamiento					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción		0,20		0,10
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción		0,05		0,02
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	Vuelo Internacional	0,06	Vuelo Nacional	0,02
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción		0,07		0,02
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción		0,07		0,02
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2,92			
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00			

Grupo IV: Ayacucho

Grupo V: Demás aeropuertos no concesionados

PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno / Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Vuelos nacionales					
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
Vuelos internacionales					
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
Estacionamiento					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción		0,10		0,05
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción		0,04		0,02
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	Vuelo Internacional	0,05	Vuelo Nacional	0,02
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción		0,05		0,02
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción		0,06		0,02
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	2,92			
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00			

(*) Entregados en concesión a favor de ADP durante el año 2008.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

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.

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.⁶ 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-OSITRAN⁷.

Cuadro N° 6: Cargos de acceso por el uso de espacios para estacionamiento de equipos de Rampa, counters y oficinas
(en US\$)

Aeropuerto	Rampa (por m2 y/o fracción)	Oficina (por m2 y/o fracción)	Counter (por unidad)	Estación de línea (por m2 y/o fracción)
Cusco	1,50	10,00	225,00	4,00
Arequipa	3,00	9,00	260,00	3,00
Juliacca	1,00	10,00	150,00	3,00
Piura*	0,90	6,00	150,00	4,00
Chiclayo*	1,00	6,50	125,00	6,50
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	n.a
Resto Aeropuertos	0,50	4,10	125,00	n.a

n.a.: No aplica

(*) Aeropuertos entregados a ADP durante el 2008.

Fuente: Tarifario Vigente de los Servicios de Aeronavegación y Aeroportuarios

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Cuadro N° 7: Cargos de acceso por uso de infraestructura para los servicios de Rampa
(en US\$)

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

PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Fuente: Tarifario Vigente de los Servicios de Aeronavegación y Aeroportuarios

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

⁶ 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.

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.

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 a 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 EN EL AÑO 2008

IV.1 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

IV.1.1 Pasajeros

Durante el período 2001-2008, los aeropuertos bajo la administración de CORPAC registraron una participación relativamente constante dentro del tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional (en promedio, 33.5%); sin embargo, en los últimos dos años la participación se mantuvo muy por debajo del promedio histórico.

Éste resultado se debe a que CORPAC, en diciembre del 2006, entregó la administración de 9 de los 12 aeropuertos regionales concesionados a favor de ADP; siendo los 3 aeropuertos restantes (Pisco, Chiclayo y Piura) entregados durante el año 2008, en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión. Lo anterior se hace evidente con la reducción de la participación de CORPAC en el tráfico de pasajeros nacionales, al pasar de 55,7% a 38,1% en el 2007 y a 35,8% en el 2008 (ver Cuadro N° 8)

Cuadro N° 8: Participación de los aeropuertos administrados por CORPAC en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria.
(en porcentaje)

Tipo de pasajeros	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Promedio
Nacional	58,6	57,1	56,4	55,9	56,3	55,7	38,1	35,8	51,7
Internacional	1,2	0,8	1,2	1,0	0,7	0,1	0,1	0,6	0,7
Total	40,0	36,9	36,6	35,9	35,5	35,6	24,4	22,8	33,5

Fuente: CORPAC, LAP y ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Por otro lado, la participación de CORPAC en el tráfico internacional registró una recuperación, al pasar de 0,1% en el 2007 a 0,6% en el 2008. Cabe precisar que este último resultado se debió, en gran medida, al ingreso de compañías aéreas con nuevas rutas internacionales, tal es el caso de Sky Airlines (diciembre del 2007) en la ruta Arica-Arequipa-Arica, Aerosur (marzo del 2008) en la ruta Cusco –La Paz y TAM Líneas Aéreas (octubre del 2008) en la ruta Lima-Guarulhos (Sao Paulo)-Lima.

Durante el año 2008, a través de la red aeroportuaria nacional se movilizaron 13,0 millones de pasajeros, de los cuales 2,96 millones utilizaron la red administrada por CORPAC. Ello significó un incremento del 2,36% en el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC, en relación con el año anterior. De igual modo, el tráfico de pasajeros nacionales registró un ligero incremento de 1,67%, mientras que el de los pasajeros internacionales alcanzó un incremento de 645,48% (ver Cuadro N° 9).

Cuadro N° 9: Tráfico de pasajeros en la red aeroportuaria administrada por CORPAC
(en miles de pasajeros)

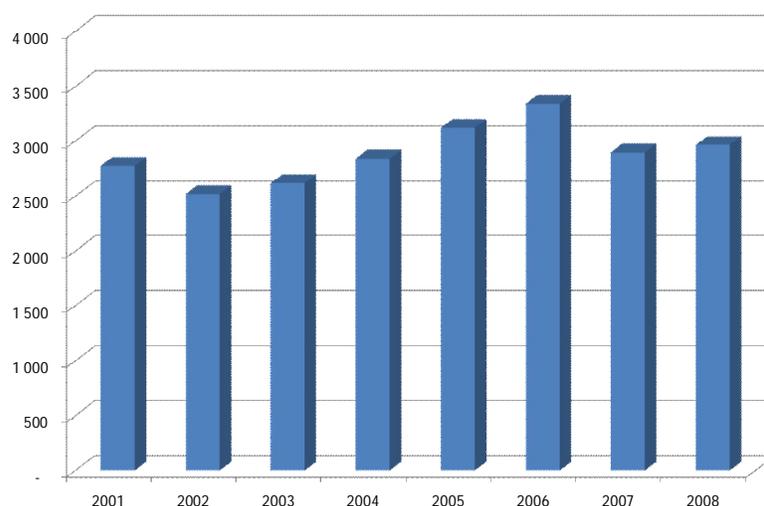
Tipo de pasajeros	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	2 750,1	2 504,7	2 594,9	2 816,0	3 103,3	3 339,7	2 892,9	2 941,0
Internacional	25,6	17,1	27,3	27,3	19,5	3,2	3,1	23,1
Total	2 775,7	2 521,8	2 622,2	2 843,3	3 122,8	3 342,9	2 895,9	2 964,1

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Por otro lado, la relación pasajeros internacionales/nacionales movilizados a través de la red administrada por CORPAC se ha elevado a 0,78%, frente al 0,11% registrado el año pasado.

Gráfico N° 5: Evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC
(en miles de pasajeros)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El gráfico anterior muestra la evolución del tráfico total de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC. En él puede observarse que dicho tráfico sigue una tendencia creciente durante el período 2001-2008; no obstante se observan dos puntos de quiebre en la serie mostrada. El primero de ellos se debe a la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en febrero del año 2001, y el segundo producto de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en diciembre del año 2006.

Cabe mencionar que, la tasa de crecimiento promedio del tráfico de pasajeros para el periodo 2002-2006 es de 7,3%; mientras que para el periodo 2007-2008 la tasa de crecimiento promedio fue de 2,4%.

En cuanto a la importancia de los aeropuertos regionales, se observa que, en el año 2008, 6 de los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el

90,3% del flujo total de pasajeros (ver Cuadro N° 10). Dentro de este grupo, los aeropuertos con mayor participación fueron Cusco, Arequipa y Nazca, que en conjunto concentraron el 70,0% del total de tráfico de pasajeros.

El aeropuerto de Cusco, principal destino turístico del país, movilizó 1,25 millones de pasajeros (E/S), lo que representó un incremento de 12,5%, respecto del año 2007. Por su parte, en los aeropuertos de Arequipa y Nazca se movilizaron 577,6 mil y 243,8 mil pasajeros, que implicaron variaciones de 0,2% y -2,1%, respectivamente.

Cuadro N° 10: Participación relativa de aeropuertos administrados por CORPAC, según pasajeros atendidos-2008

Aeropuerto	Nacional	Internacional	Total
Cusco	42,3	39,0	42,3
Arequipa	19,2	60,0	19,5
Nazca	8,3	0,0	8,2
Piura*	7,4	0,1	7,4
Juliaca	6,8	0,0	6,7
Pto. Maldonado	6,3	0,1	6,2
Tacna	5,8	0,8	5,8
Ayacucho	1,0	0,0	1,0
Chiclayo*	0,9	0,0	0,9
Atalaya	0,5	0,0	0,5
Resto	1,6	0,0	1,6
Total	100	100	100

(*) Aeropuertos entregados a ADP.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Los aeropuertos que registraron menor tráfico durante el año 2008, fueron los de Juanj, Ilo, Tocache, Rioja, Tingo María y Uchiza.

IV.1.2 Carga

Respecto del tráfico de carga, la participación de CORPAC, dentro de la red aeroportuaria nacional, se redujo al pasar de 3,9% en el 2007 a 3,3% en el 2008. Como ya se ha mencionado en el caso del tráfico de pasajeros, este resultado negativo se debe a la concesión de 12 aeropuertos regionales a favor de ADP, de los cuales 3 fueron entregados durante el año 2008.

Cabe mencionar que, para el periodo 2002-2006, la participación promedio de CORPAC fue de 57,3%; mientras que para el periodo 2007-2008 fue de 16,8%.

Cuadro N° 11: Participación de aeropuertos administrados por CORPAC en el tráfico de carga de la red aeroportuaria.
(en porcentaje)

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

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Por otro lado, el total de carga movilizada durante el 2008 alcanzó los 8 632 TM, lo que significó una reducción de 8,6% respecto a lo registrado en el 2007. El tráfico de carga nacional que concentró el 99,96% del total movilizado, registrando una caída de 7,9% respecto al año 2007. Por su parte, el tráfico de carga internacional fue el que mayor deterioro sufrió al registrar una reducción del 95,1% con respecto al año 2007.

Cuadro N° 12: Tráfico de carga de aeropuertos administrados por CORPAC
(en TM)

Tipo de carga	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	27 418,53	25 882,63	23 027,90	19 457,83	22 237,05	24 173,87	9 372,42	8 628,23
Internacional	704,50	508,23	658,48	1 166,43	421,70	621,76	67,36	3,28
Total	28 123,03	26 390,86	23 686,39	20 624,25	22 658,75	24 795,63	9 439,78	8 631,51

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En cuanto a la estructura del tráfico de carga entre los diversos aeropuertos administrados por CORPAC, 6 de ellos movilizaron el 94,8% de la carga total. Como se señala en el Cuadro N° 13, dentro de este grupo destacan los aeropuertos de Cusco, Arequipa y Juliaca, que concentraron en el año 2008 el 60,9% del total movilizado. Cabe mencionar, que para el caso del tráfico de carga internacional, el aeropuerto de Piura concentró el 100% total movilizado, el cual posteriormente fue entregado en concesión a ADP (noviembre de 2008).

Cuadro N° 13: Participación de aeropuertos administrados por CORPAC en el tráfico de carga

Aeropuerto	Nacional	Internacional	Total
Cusco	26,23	0,00	26,22
Arequipa	20,58	0,00	20,57
Juliaca	14,14	0,00	14,13
Pto. Maldonado	12,20	0,00	12,20
Piura*	11,79	100,00	11,82
Tacna	9,83	0,00	9,82
Mazamari	1,69	0,00	1,69
Ayacucho	1,65	0,00	1,65
Chiclayo*	1,14	0,00	1,14
Jauja	0,49	0,00	0,49
Resto	0,27	0,00	0,27
Total	100	100	100

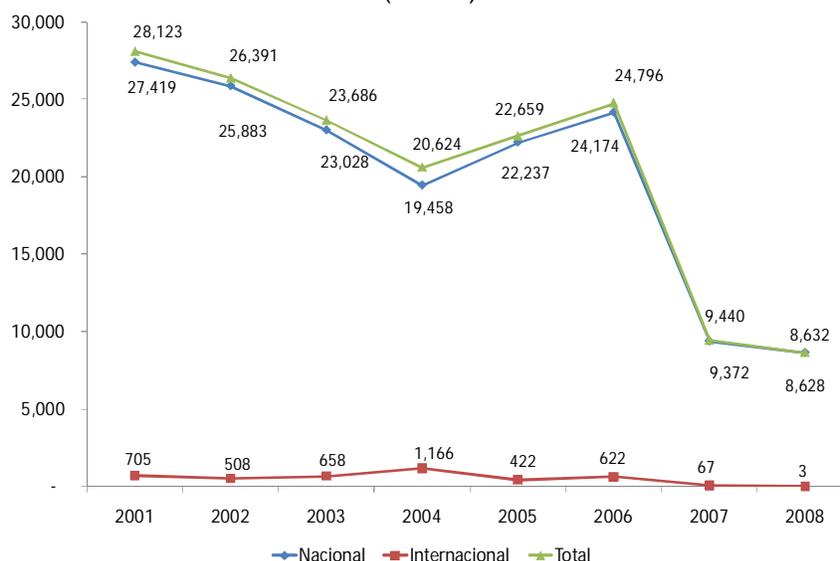
(*) Aeropuertos entregados a ADP.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El Gráfico N° 6 muestra la evolución de la carga movilizada por los aeropuertos bajo la administración de CORPAC durante el período 2001-2008. El tráfico de carga nacional, que concentra casi el total de carga movilizada, ha mostrado una tendencia claramente decreciente en los últimos años, a excepción de los años 2005 y 2006 en donde se registró una ligera recuperación. El descenso del tráfico a partir del año 2006 se explica por la entrega en concesión a ADP de los 12 aeropuertos regionales.

Gráfico N° 6: Tráfico de carga de aeropuertos administrados por CORPAC (en TM)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.1.3 Operaciones

Durante el año 2008, el número total de operaciones de entrada y salida en la Red Aeroportuaria Nacional alcanzó las 283,8 mil operaciones, lo que significó un incremento del 11,6% con respecto al año anterior. De este total, el 39,7% fueron realizadas en los terminales aeroportuarios bajo la administración de CORPAC. Las operaciones nacionales, durante el 2008 representaron el 46,8% del total de las operaciones; mientras que las operaciones internacionales representaron únicamente el 1,5% (ver Cuadro N° 14).

Cuadro N° 14: Participación de CORPAC en las operaciones de la red aeroportuaria (en porcentaje)

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

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El número de operaciones realizadas en los aeropuertos de CORPAC durante el año 2008, registró una disminución de 11,1% con respecto al año anterior. El número de operaciones nacionales, que concentró el 99,4% del total movilizado, registró una caída de 11,3%. Por el contrario, el número de operaciones internacionales marcó un importante aumento de 51,8%; no obstante, este último resultado positivo tuvo un impacto poco significativo debido a su escasa participación dentro del total de operaciones.

Cuadro N° 15: Operaciones realizadas en los aeropuertos administrados por CORPAC (en número de operaciones)

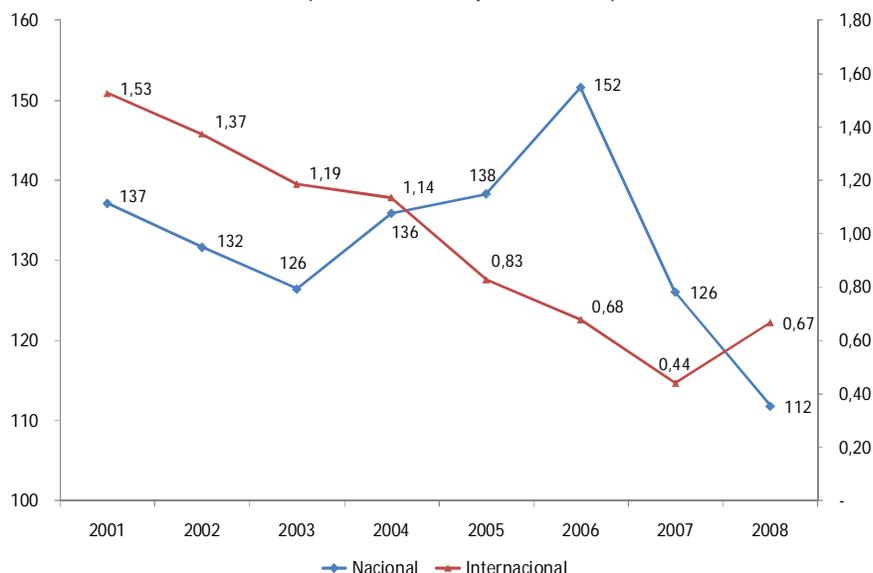
Tipo de operaciones	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	137 116	131 654	126 443	135 906	138 329	151 597	126 071	111 855
Internacional	1 525	1 373	1 186	1 136	829	679	440	668
Total	138 641	133 027	127 629	137 042	139 158	152 276	126 511	112 523

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

A partir del siguiente gráfico, puede observarse que el número de operaciones nacionales realizadas en los aeropuertos de CORPAC presenta una tendencia creciente para el periodo 2002-2006; no obstante, pareciera que, en el año 2007, dicha tendencia ha cambiado a causa de la entrega en concesión de los 12 aeropuertos regionales a ADP (9 de ellos en diciembre del año 2006 y los 3 restantes durante el año 2008). Por otro lado, en el caso del número de operaciones internacionales, se aprecia una marcada tendencia decreciente durante el periodo 2001-2008, con excepción del año 2008.

Gráfico N° 7: Evolución de las operaciones nacionales e internacionales en los aeropuertos administrados por CORPAC.
(en miles de operaciones)



Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.2 Indicadores Operativos

IV.2.1 Ingresos por pasajero y por WLU

En el año 2008, el ingreso total promedio por pasajero en los aeropuertos administrados por CORPAC es de US\$ 14,2 (4,4% más que lo obtenido en el año 2007); considerando únicamente los ingresos provenientes de la prestación de servicios de aeronavegación, aeroportuarios y no aeroportuarios. Sin embargo, esta cifra se incrementa a US\$ 21,2 si adicionalmente se considera la retribución que paga LAP, de acuerdo a su Contrato de Concesión.

Cuadro N° 16: Ingresos por pasajeros y WLU
(en US\$)

Concepto	2007	2008	Var. %
Ingresos Totales (IT)*	39 281 978,8	41 982 070,0	6,9%
Retribución de LAP	18 803 199,7	20 832 211,2	10,8%
Pasajeros	2 895 911,0	2 964 119,6	2,4%
Carga (TM)	9 439,8	8 631,5	-8,6%
WLU's	2 990 308,8	3 050 434,7	2,0%
IT / WLU's	13,1	13,8	4,8%
IT + retribución de LAP / WLU's	19,4	20,6	6,0%
IT / Pasajeros	13,6	14,2	4,4%
IT + retribución de LAP / Pasajeros	20,1	21,2	5,7%

* Incluye sólo ingresos de aeronavegación, aeroportuarios y no aeroportuarios.

Fuente: CORPAC, LAP y ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Por su parte, los ingresos por WLU⁸ fueron de US\$ 13,8 (que representa un incremento del 4,8% con relación al año anterior) sin considerar los ingresos por retribución de LAP. De incorporarse estos, el ingreso por WLU pasaría a US\$ 20,6.

IV.2.2 Gastos por pasajero y por WLU

Los gastos por pasajeros, para el año 2008, fueron de US\$ 14,2; lo que significó un incremento del 4,4% con respecto al año anterior. Por su parte, los gastos por WLU también se incrementaron al pasar de US\$ 16,3 en el año 2007 a US\$ 18,9 en el año 2008.

Cuadro N° 17: **Gastos por pasajeros y WLU**
(en US\$)

Concepto	2007	2008	Var. %
Gastos Totales (GT)	48 789 838,7	57 691 693,8	18,2%
Pasajeros	2 895 911,0	2 964 119,6	2,4%
Carga (TM)	9 439,8	8 631,5	-8,6%
WLU's	2 990 308,8	3 050 434,7	2,0%
GT / WLU's	16,3	18,9	15,9%
GT / Pasajeros	13,6	14,2	4,4%

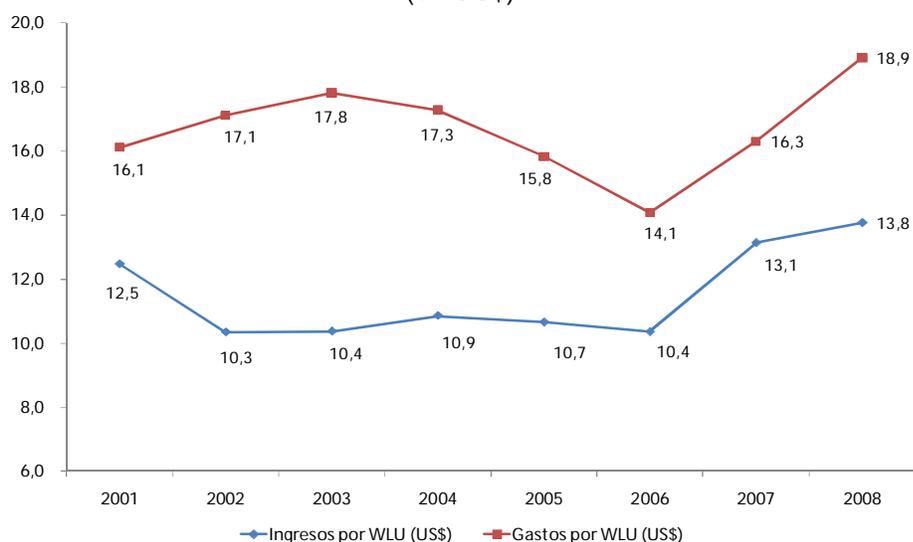
Fuente: CORPAC, LAP y ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El siguiente gráfico muestra la evolución de los ingresos y gastos por WLU para el periodo 2001-2008. Como puede observarse, los gastos por WLU siempre han sido superiores a los ingresos por WLU (sin considerar la retribución de LAP), lo que evidencia que los ingresos provenientes únicamente de las operaciones aeroportuarias en los aeropuertos que administra CORPAC no permiten cubrir todos sus costos.

⁸ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).

Gráfico N° 8: Ingresos y gastos aeroportuarios por WLU (en US\$)



Fuente: Estados Financieros Auditados - LAP y CORPAC.

IV.3 Resultados Financieros

La mayoría de los aeropuertos administrados por CORPAC no concentra un flujo comercial mínimo que permita su autosostenimiento (muestra de ello es que los 12 aeropuertos regionales entregados en concesión a ADP reciben actualmente cofinanciamiento del Estado) (ver Cuadro N° 18).

Cuadro N° 18: Ingresos aeronáuticos y gastos consolidados de la red aeroportuaria (en miles de S/.)

Concepto	2007					2008				
	CORPAC	ADP**	LAP	RED	2007 / 2006	CORPAC*	ADP**	LAP	RED	2008 / 2007
Miles de soles (S/.)										
Ingresos	122 912	30 179	379 524	532 615	18,7%	122 836	37 978	430 702	591 517	11,1%
Gastos	-152 661	-23 668	-102 943	-279 272	5,4%	-168 801	-29 080	-110 137	-308 017	10,3%
Miles de dolares (US\$)										
Ingresos	39 282	9 645	121 294	170 221	24,1%	39 095	12 087	137 079	188 261	10,6%
Gastos	-48 790	-7 564	-32 900	-89 254	10,9%	-53 724	-9 255	-35 053	-98 032	9,8%

(*) No incluye la retribución de LAP.

(**) Incluye ingresos por Co-financiamiento.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2007 y 2008- CORPAC, LAP y ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Durante el año 2008, el total de ingresos de la red aeroportuaria, incluyendo al AIJCH y ADP, fue de US\$ 188,3 millones, cifra mayor en 10,6% al resultado obtenido durante el año 2007. Los ingresos de CORPAC, que sufrieron una suave caída de 0,5% con respecto al año 2007, concentraron el 20,8% del total de ingreso de la red aeroportuaria nacional.

Por otro lado, los gastos de la red aeroportuaria aumentaron en 9,8% con relación al año 2007. Los gastos de CORPAC registraron un aumento de 10,1%

y representaron el 54,8% de los gastos totales de la red aeroportuaria (ver Cuadro N° 18).

IV.3.1 Ingresos

Respecto a la estructura de ingresos⁹ de CORPAC, los ingresos por servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 46,9% del total de ingresos correspondientes al 2008. Asimismo, dentro de los ingresos por servicios aeronáuticos, los ingresos por servicios de aeronavegación, que registraron una pequeña mejora de 0,3%, son los de mayor envergadura (87,5% de los ingresos por servicios aeronáuticos).

Los ingresos financieros pasaron de 11,4% durante el año 2007 a 26,2% en el año 2008; mientras que los ingresos provenientes de la retribución de LAP concentraron el 23,1% en el año 2008.

Cuadro N° 19: Estructura de ingresos de CORPAC
(en miles de S/. y porcentaje)

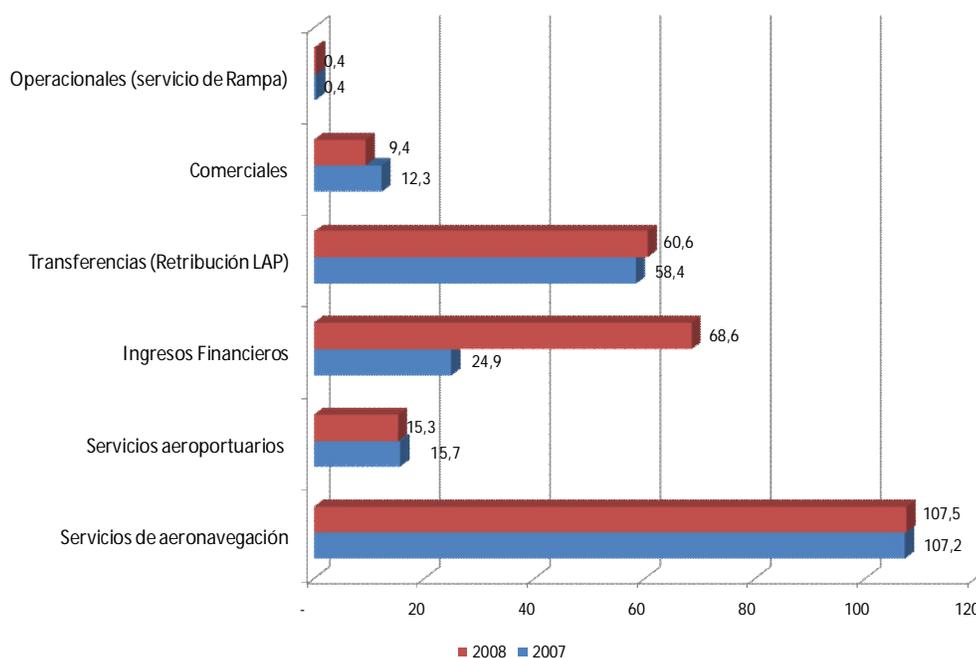
Ingresos	2007	Composición	2008	Composición
Aeronáuticos	122 912	56,1%	122 836	46,9%
Servicios de aeronavegación	107 249	49,0%	107 531	41,1%
Servicios aeroportuarios	15 663	7,2%	15 305	5,8%
Financieros	24 928	11,4%	68 568	26,2%
Ingresos Varios	71 146	32,5%	70 346	26,9%
Transferencias (Retribución LAP)	58 447	26,7%	60 560	23,1%
Comerciales	12 312	5,6%	9 393	3,6%
Operacionales (servicio de Rampa)	387	0,2%	393	0,2%
Total	218 986	100,0%	261 750	100,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2008 - CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El Gráfico N° 9 muestra, para el 2008, la composición de los ingresos de CORPAC. En él se observa que los ingresos por servicios de aeronavegación son los que constituyen la mayor fuente de ingresos (41,1% sobre el total), seguido de los ingresos financieros (26,2%) y las transferencias que recibe por parte de LAP (23,1%). Los ingresos por servicios aeroportuarios y comerciales, concentraron, en conjunto, el 9,4% del total de los ingresos.

⁹ En la estructura de ingresos se considera, además de los ingresos operativos, ingresos financieros, ingresos por concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, alquileres y otros.

Gráfico N° 9: Estructura de ingresos
(en millones de S/.)



Fuente: Estados financieros 2008 – CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación.

IV.3.2 Gastos

Durante el año 2008, los gastos totales de CORPAC ascendieron a S/. 224,9 millones. De este monto, el 45,9% y 12,2% corresponden a costos operativos de la prestación de servicios de aeronavegación y aeroportuarios, respectivamente.

Cuadro N° 20: Estructura de gastos de CORPAC
(en miles de S/. y porcentaje)

Gastos	2007	Composición	2008	Composición
Aeronáuticos	111 815	62,5%	130 614	58,1%
Servicios de aeronavegación	81 113	45,3%	103 187	45,9%
Servicios aeroportuarios	30 702	17,2%	27 427	12,2%
Financieros	23 469	13,1%	53 034	23,6%
Gastos Varios	43 718	24,4%	41 229	18,3%
Gastos de administración	40 846	22,8%	38 187	17,0%
Cargos de proveedores y otros gastos	2 872	1,6%	3 042	1,4%
Total	179 002	100,0%	224 877	100,0%

Fuente: Estados financieros 2008 – CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Los costos de los servicios de aeronavegación están compuestos por cargas de personal (52,6%), servicios prestados por terceros (21,7%), suministros (2,2%), tributos (11,4%), provisiones (8,8%) y cargas diversas (3,3%).

Los otros dos rubros en importancia son los gastos financieros y los gastos de administración, los cuales concentraron el 23,6% y 17,0% del total de los gastos realizados por CORPAC en el año 2008, respectivamente.

IV.3.3 Desempeño Financiero

En esta sección se analizará el desempeño de CORPAC desde el punto de vista financiero. Para ello nos enfocaremos en los resultados (positivos y/o negativos) que se presentan en el Balance General y el Estado de Pérdidas y Ganancias.

Como puede apreciarse del Cuadro N° 18, en el año 2008, el activo corriente creció en un 19,7% con respecto al año 2007. Esto es, principalmente, el resultado de un incremento del 24,6% y 69,6% en los rubros caja-bancos (incremento de los saldos en cuentas de ahorros) y gastos pagados por adelantado (incremento de los desembolsos por licitaciones UNOPS¹⁰ para adquisición de equipos y ejecución de obras), respectivamente; y de una reducción del 64,8% en el rubro otras cuentas por cobrar (reclamos a la SUNAT y otros).

En cuanto al activo no corriente, este se redujo en 10,7% con respecto al año 2007. Las principales causas de este resultado fueron: (i) la reducción en un 10,5% de los activos fijos producto de la entrega en concesión de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura; y (ii) del menor saldo de impuestos a la renta y participación de los trabajadores diferidos.

Por su parte, los pasivos corrientes sufrieron un incremento del 40,4% a raíz del incremento de las cuentas por pagar comerciales (47,7%) y de las otras cuentas por pagar (39,9%), principalmente remuneraciones, tributos y participaciones por pagar. En tanto, en el año 2008, el patrimonio neto de CORPAC se vio reducido en un 4,6% con respecto al año anterior; resultado que se debió, principalmente, al menor capital social y excedente de revaluación de activos fijos generado por la transferencia de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura a favor de ADP.

¹⁰ La UNOPS es un organismo internacional, dependiente de las Naciones Unidas, que ofrece servicios de gestión de proyectos, de adquisiciones y otros servicios de apoyo a instituciones financieras internacionales, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

Cuadro N° 21: Balance general-CORPAC
(en miles de S/.)

Activo	Año 2008	Año 2007	Pasivo y Patrimonio neto	Año 2008	Año 2007
Activo corriente			Pasivo corriente		
Caja y bancos	211 556	169 746	Sobregiros bancarios	104	356
Cuentas por cobrar comerciales	4 143	6 166	Cuentas por pagar comerciales	12 545	8 492
Otras cuentas por cobrar	5 632	15 977	Otras cuentas por pagar	27 836	19 899
Existencias	4 456	4 471	Parte corriente de deuda a largo plazo	306	311
Gastos pagados por anticipado	31 660	18 668			
Total Activo corriente	257 447	215 029	Total Pasivo Corriente	40 792	29 058
Inversiones financieras	241	461	Deuda a largo plazo	667	971
Inmuebles, maquinarias y equipos, neto	555 319	620 660	Provisiones	6 085	5 297
Intangibles, neto	777	735			
Impuesto a la renta y participaciones diferidas de los trabajadores	476	1 774	Patrimonio		
			Capital social	355 681	371 952
			Capital social adicional	124 792	124 792
			Concesión aeropuerto Jorge Chávez	50 376	50 376
			Excedente revaluación	251 118	289 852
			Reservas	18 986	24 514
			Resultados acumulados	-34 237	-58 153
TOTAL ACTIVO	814 261	838 658	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	814 261	838 658

Fuente: Estados Financieros Auditados 2008 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Por otro lado, en el Estado de Pérdidas y Ganancias (ver Cuadro N° 22), los ingresos totales obtenidos por CORPAC (que incluyen los ingresos por servicios de aeronavegación, aeroportuarios y la retribución que recibe de LAP) al cierre del ejercicio del año 2008 fueron de S/. 183,8 millones, cifra ligeramente superior en 1,12% respecto a resultados obtenidos en el año 2007.

Por otro lado, respecto a los costos operacionales, estos crecieron en 16,81% respecto al año 2007. Este resultado negativo se debe básicamente a los mayores costos operacionales de los servicios de aeronavegación producto de un incremento en los costos de suministros (46,7%), cargas de personal (23,7%) y servicios prestados por terceros (97,3%). Cabe precisar que estos últimos concentraron el 76,5% de los costos por servicios de aeronavegación.

Los mayores costos operacionales de los servicios de aeronavegación trajeron como consecuencia una reducción del 44,6% en el nivel de la utilidad de operación. A pesar de esta situación, la utilidad neta, que alcanzó los S/. 26,1 millones, solo disminuyó un 13,64% respecto al ejercicio del año 2007; resultado que estuvo sustentado en el incremento de los intereses generados por las colocaciones de saldos en el sistema financiero y la fluctuación del tipo de cambio, los cuales impulsaron fuertemente el crecimiento de los ingresos financieros (175,07%).

Es necesario señalar que, la entrega en concesión de los aeropuertos regionales provocó que los ingresos de CORPAC tuviesen una baja tasa de crecimiento. No obstante, esta situación no ha afectado los ingresos por servicios de aeronavegación de CORPAC, debido a que estos servicios no han sido objeto de la concesión de los aeropuertos regionales y siguen siendo prestados por éste.

Cuadro N° 22: Estado de pérdidas y ganancias-CORPAC
(en S/. y porcentaje)

Concepto	2007	2008	Var %
Ingresos	181 746 229	183 789 455	1,12
Servicios de aeronavegación	107 248 856	107 530 806	0,26
Servicios aeroportuarios	15 662 904	15 305 301	-2,28
Retribución concesión aeropuertos	58 834 469	60 953 348	3,60
Costos operacionales	-111 815 265	-130 613 993	16,81
Servicios de aeronavegación	-81 113 401	-103 187 192	27,21
Servicios aeroportuarios	-30 701 864	-27 426 801	-10,67
Utilidad bruta	69 930 964	53 175 462	-23,96
Gastos de administración	-40 846 213	-38 187 190	-6,51
Otros ingresos	12 311 890	9 392 561	-23,71
Otros gastos	-2 871 940	-3 041 926	5,92
Utilidad de operación	38 524 701	21 338 907	-44,61
Otros ingresos y gastos			
Ingresos financieros	24 927 605	68 567 626	175,07
Gastos financieros	-23 469 043	-53 034 103	125,97
Utilidades antes de participaciones e impuesto a la renta	39 983 263	36 872 430	-7,78
Participación de los trabajadores	-1 396 466	-1 603 196	14,80
Participación de los trabajadores diferido	6 737	71 048	954,59
Impuesto a la renta	-8 378 794	-9 619 177	14,80
Impuesto a la renta diferido	38 403	404 976	954,54
Utilidad Neta del ejercicio	30 253 143	26 126 081	-13,64

Fuente: Estados Financieros Auditados 2008 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

De acuerdo a los ratios financieros (Cuadro N° 23), se evidencia un importante afectación del margen operativo, al pasar de 0,16 en el año 2007 a 0,08 en el año 2008. Este resultado se debe, principalmente, al fuerte incremento de los costos operativos durante el año 2008. Por su parte, el ratio de rentabilidad neta ha mostrado una ligera reducción al pasar de 0,17 en el año 2007 a 0,14 en el año 2008; lo que evidencia una situación relativamente estable de la rentabilidad que viene generando CORPAC.

De otro lado, el ratio de rentabilidad sobre el patrimonio mantiene un crecimiento negativo, alcanzado un valor de 0,03 en el año 2008 (9,5% menos que el obtenido en el año 2007). Cabe resaltar que esta tendencia decreciente se debe a que, en el año 2007, los ajustes realizados por excedentes de revaluación de los activos fijos incrementaron el patrimonio en un 66,3% con respecto al año 2006; mientras que para el año 2008, los reajustes por excedente de revaluación y la transferencia de los aeropuertos regionales a favor de ADP implicaron la reducción del patrimonio en un 4,6%.

Por su parte, los indicadores de liquidez, tanto la razón corriente como la prueba ácida, muestran un ligero deterioro en la capacidad de pago de las obligaciones de corto plazo a partir del año 2006; no obstante, los niveles de activos corrientes son más que suficientes para cubrir las obligaciones de corto plazo de la empresa. Cabe mencionar que, el resultado obtenido en el año 2008 obedece al

aumento del pasivo corriente, principalmente en los rubros cuentas por pagar comerciales, tributos, remuneraciones y participaciones por pagar.

Adicionalmente, el nivel de endeudamiento aumentó en 41,0%, lo cual es explicado principalmente por la reducción del capital social (debido a la concesión de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura durante el año 2008), y las mayores obligaciones comerciales de corto plazo y otras cuentas por pagar. No obstante, el nivel de endeudamiento de CORPAC, tanto a corto como a largo plazo, sigue mostrando holgura para el pago de deudas, pues los pasivos representan aproximadamente el 6% del patrimonio.

Cuadro N° 23: **Ratios financieros-CORPAC**

Ratios	2006	2007	2008
<i>De Rentabilidad</i>			
Margen operativo	0,06	0,16	0,08
Margen neto	0,16	0,17	0,14
Rentabilidad sobre patrimonio	0,06	0,04	0,03
Rentabilidad sobre activos	0,06	0,04	0,03
<i>De Liquidez</i>			
Razón corriente	8,17	7,40	6,31
Prueba Ácida	6,40	6,05	5,29
<i>De Solvencia</i>			
Endeudamiento sobre patrimonio	0,06	0,04	0,06

Fuente: Estados Financieros Auditados 2008 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.4 Ingresos por la Concesión del AIJCH

IV.4.1 Retribución mínima

De acuerdo al Contrato de Concesión del AIJCH, la retribución que paga el operador de dicho aeropuerto al Concedente, es el mayor monto de los siguientes¹¹:

- El resultado de aplicar el 46,511% de los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente,
- US\$ 3 millones por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$ 3,5 millones por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de vigencia de la Concesión, y US\$ 3,75 millones por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de vigencia de la concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$ 3,75 millones trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales, sobre bases anuales acumulativas.

La retribución mínima, según lo que señala el punto (b), tiene como principal destino la compra de los terrenos para la ampliación del AIJCH o la inversión, mantenimiento y operación de los aeropuertos administrados por CORPAC. El

¹¹ Numeral 1.52 del TUO del Contrato de Concesión del AIJCH.

exceso de retribución sobre ese monto, en principio, tiene como destino el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que estén a cargo del MTC. CORPAC solamente recibió pagos provenientes de la retribución mínima en los años 2001, 2002, 2003 y 2004, los cuales ascendieron a S/. 15,0, S/. 23,1, S/. 32,2 y S/.16,3 millones, respectivamente. Cabe señalar que, el FONAFE es la institución encargada de la custodia de los recursos provenientes de la retribución mínima por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La distribución de dichos recursos –tanto retribución mínima como exceso de retribución- es determinada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 5.23 del Contrato de Concesión.

La retribución al Estado por la concesión ascendió en el año 2008 a US\$ 54,0 millones.

IV.4.2 Contrato de colaboración empresarial entre LAP y CORPAC

El contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP¹², como consecuencia de la concesión del AIJCH, establece que en contraprestación por los servicios que presta CORPAC al Concesionario¹³, éste último se obliga a entregar a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de A/D y el 20% del total de *stickers* vendidos por concepto de TUUA internacional.

**Cuadro N° 24: Ingresos por contrato de colaboración empresarial
provenientes de la concesión del AIJCH**
(en miles de S/.)

Ingresos	2006		2007		2008	
	S/,	%	S/,	%	S/,	%
Ingresos por Retribución de LAP	53 194	30,3%	58 447	32,2%	60 560	33,0%
50% A/D de AIJCH	28 382	16,2%	29 899	16,5%	31 192	17,0%
20% TUUA internacional de AIJCH	24 812	14,1%	28 549	15,7%	29 368	16,0%
Total Ingresos Brutos CORPAC ^{1/}	175 670		181 746		183 789	

^{1/} Total ingresos generados por la prestación de servicios aeronáuticos más la retribución por la concesión del aeropuerto Jorge Chávez.

*Los porcentajes están calculados sobre el total de ingresos brutos de CORPAC. Asimismo, han sido estimados sobre la base de los Estados Financieros auditados de LAP, toda vez que en la información auditada de CORPAC de dicho ingreso no se presenta a ese nivel de detalle.

Fuente: Estados Financieros Auditados - LAP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Desde el inicio de la operaciones de LAP, CORPAC ha recibido aproximadamente S/. 381,6 millones por concepto de colaboración empresarial, en virtud al Contrato de Concesión. Durante el año 2008, estos ingresos ascendieron a S/. 60,6 millones (3,6% más de lo recibido en el año 2007), lo que representa aproximadamente un 33,0% del total de los ingresos percibidos por CORPAC.

¹² Con la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

¹³ Servicios de Aeronavegación y otros que se detallan en la cláusula 5.1. a cargo y responsabilidad de CORPAC, y en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Anexo 9 del Contrato de Concesión.

IV.5 Inversiones Realizadas

Durante el 2008, CORPAC invirtió S/. 16,6 millones, de los cuales el 36,4% fueron destinados los proyectos de inversión programados, como son: Reposición del Conmutador Automático de Mensajes y Modernización de Estación meteorológica.

Asimismo, el 63,6% del total invertido fueron gastos de capital no ligados a los proyectos y fue destinado a la mejora de los servicio de aeronavegación. Estos gastos comprenden la inversión en los rubros de equipos de radio-ayudas, informática, comunicaciones, grupos electrógenos, entres otros (ver Cuadro N° 25).

Cuadro N° 25: Ejecución de inversiones CORPAC-2008
(en S/.)

Ejecución de inversiones	Monto invertido	%
Proyectos de inversión	6 047 595	36,4%
Reposición del Conmutador Automático de Mensajes para el Servicio Fijo Aeronáutico	5 542 335	33,4%
Modernización Estación Meteorológica en el Aeropuerto de Trujillo.	505 260	3,0%
Gastos de capital no ligados a proyectos	10 548 500	63,6%
Equipo de Radioayudas	1 273 940	7,7%
Equipos de Informática	1 701 511	10,3%
Equipos de Comunicaciones	803 387	4,8%
Equipos Grupos Electrógenos	401 977	2,4%
Equipos de Electricidad	384 522	2,3%
Equipos de Salvamento y Extinsión de Incendios	69 058	0,4%
Sistema VHF-AA y medios de transmisión	230 224	1,4%
Equipos de Terminal Aerpuestos de Provincias	1 055 614	6,4%
Sistema de Vigilancia Aérea	438 918	2,6%
Otras Inversiones	4 189 349	25,2%
Tota gastos de capital	16 596 095	100,0%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero de la empresa CORPAC S.A. durante el 2008, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Durante el 2008, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 22,8% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales la mayor parte (99,96%) correspondieron a pasajeros nacionales. El tráfico total de pasajeros, bajo los aeropuertos administrados por CORPAC alcanzó los 2,96 millones; ello significó un incremento del 2,36% en el tráfico total, en relación con el año anterior. De igual modo, el tráfico de pasajeros nacionales registró un ligero incremento de 1,67%, mientras que el de los pasajeros internacionales alcanzó un incremento de 645,48%
- El total de carga movilizada durante el 2008 alcanzó los 8 632 TM, lo que significó una reducción de 8,6% respecto a lo registrado en el 2007. El tráfico de carga nacional que concentró el 99,96% del total movilizado, registrando una caída de 7,9% respecto al año 2007. Por su parte, el tráfico de carga internacional fue el que mayor deterioro sufrió al registrar una reducción del 95,1% con respecto al año 2007.
- Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 112 523 movimientos (E/S) de aeronaves durante 2008, cifra que representa el 39,7% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que las operaciones a nivel nacional crecieron en 11,6%, mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC se redujeron en 11,1% con relación al resultado obtenido en el 2007.
- Respecto del desempeño financiero, en el Estado de Pérdidas y Ganancias, los ingresos totales obtenidos por CORPAC (ingresos por servicios de aeronavegación, aeroportuarios y la retribución que recibe de LAP) al cierre del ejercicio del año 2008 fueron de S/. 183,8 millones, cifra ligeramente superior en 1,12% respecto a resultados obtenidos en el año 2007.
- Por otro lado, respecto a los costos operacionales, estos crecieron en 16,81% respecto al año 2007. Este resultado negativo se debe básicamente a los mayores costos operacionales de los servicios de aeronavegación producto de un incremento en los costos de suministros (46,7%), cargas de personal (23,7%) y servicios prestados por terceros (97,3%). Cabe precisar que estos últimos concentraron el 76,5% de los costos por servicios de aeronavegación.
- Finalmente, respecto a las transferencias que recibe de LAP por concepto de colaboración empresarial, en virtud al Contrato de Concesión, durante el año 2008, éstos ascendieron a S/. 60,6 millones (3,6% más de lo recibido en el año 2007), lo que representa aproximadamente un 33,0% del total de los ingresos percibidos por CORPAC.