

INFORME N° 015-06-GRE-OSITRAN

Para : Ernesto Mitsumasu Fujimoto
Gerente General

De : Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Asunto : Evaluación del cumplimiento del Programa de Inversiones de
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
(CORPAC)

Fecha : 19 de mayo del año 2006

I. ANTECEDENTES

1. El 12 de mayo del año 2004, mediante Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN, se aprobó los niveles tarifarios máximos por los servicios que presta CORPAC bajo régimen de regulación.
2. El artículo 2 de la mencionada norma dispone que OSITRAN debe evaluar, en mayo del año 2006, el cumplimiento del Programa de Inversiones asociado a las tarifas aprobadas. En caso que la ejecución del mencionado programa sea menor a 50%, las tarifas serán actualizadas sin considerar las inversiones no realizadas.
3. El 16 de marzo del año 2006, OSITRAN sostuvo una reunión con funcionarios de la Gerencia Central de Aeropuertos, y del Área de Proyectos y Planificación de CORPAC, con el objetivo de obtener información respecto al Programa de Inversión y su ejecución para el período 2004-2006.
4. Mediante Oficio N° 049-06-GRE-OSITRAN, del 16 de abril del año 2006, OSITRAN solicitó a CORPAC información con respecto a la ejecución del Programa de Inversión para el período 2004-2005, y relacionada a los planes de inversión para los años siguientes.
5. El 22 de marzo del año 2006, mediante carta GG-523-2006-O, CORPAC remitió la información solicitada.
6. El 5 de mayo del año 2006, mediante el Oficio N° 066-06-GRE-OSITRAN, OSITRAN solicitó al Fondo de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) información relacionada al retraso en la ejecución del Programa de Compras Consolidadas (que en opinión de CORPAC es uno de los factores que explican la baja ejecución de inversiones), y a la programación y ejecución presupuestal de CORPAC para los años 2004, 2005 y 2006.

7. El 5 de mayo del año 2006, mediante el Oficio N° 067-06-GRE-OSITRAN, OSITRAN solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) información relacionada al retraso en la aprobación de proyectos en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), y la ausencia de la transferencia de los recursos derivados de la contribución al Estado por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), factores que en opinión de CORPAC explican la baja ejecución de las inversiones.

II. OBJETIVO

8. Emitir un pronunciamiento respecto al nivel de cumplimiento del Programa de Inversiones de CORPAC para el periodo 2004-2005, de conformidad a lo establecido en la Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN, que aprobó los niveles tarifarios vigentes para los servicios regulados de la empresa.

III ANÁLISIS

III.1. Determinación de la obligación de inversión de CORPAC para el periodo 2004-2005

9. En lo que se refiere a la determinación de las tarifas máximas, el Estudio Tarifario de CORPAC, elaborado por OSITRAN, incorporó los requerimientos de inversión en infraestructura y equipamiento para la provisión de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios administrados por la Corporación para el periodo 2004-2008. Dichos requerimientos fueron establecidos en función a la demanda de los servicios ofertados por CORPAC, y las condiciones mínimas de seguridad y operatividad determinadas por los organismos competentes en la materia.
10. La proyección de la inversión requerida para servicios aeroportuarios fue elaborada por Currie y Brown, en el marco de la preparación del Plan Maestro para la entrega en concesión de los aeropuertos regionales. Según el Estudio Tarifario de CORPAC, las inversiones aeroportuarias a realizarse en el aeropuerto del Cusco serán financiadas con los ingresos de este aeródromo; mientras que en el caso de las correspondientes a los demás aeropuertos administrados por la Corporación, serán financiadas por la retribución de la concesión del AIJCH.
11. Los requerimientos de inversión para los servicios de aeronavegación, por su parte, fueron estimados por CORPAC. De esta manera, la Corporación elaboró un Plan de Inversión en un horizonte de 20 años, que consideró la incorporación de nuevas tecnologías, según las propuestas de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la implementación del nuevo sistema CNS/ATM. Las inversiones los servicios de aeronavegación serán financiadas en un 77% por la tarifa cobrada por el Servicio de Navegación Aérea (SNAR) nacional e internacional, y en un 23% por el cobro aplicado al servicio de sobrevuelo.
12. Es necesario mencionar que el Estudio Tarifario de CORPAC consideró un horizonte de 5 años para las inversiones, de acuerdo al periodo de revisión de las tarifas. Según lo recomendado por el mencionado estudio, cada 2 años deberá evaluarse el cumplimiento del Programa de Inversiones de la Corporación. Si la ejecución de las inversiones se encuentra por debajo del 50%

de lo programado, las tarifas deberán actualizarse sin considerar el monto de las inversiones no efectuadas.

13. Bajo estos supuestos, OSITRAN estimó, al momento de determinar las tarifas por los servicios regulados de CORPAC, que la inversión que realizará la Corporación durante el periodo 2004-2008 ascenderá a US\$135,2 millones. Como se muestra en el Cuadro N°1, la inversión aeroportuaria representaría el 64,3% de la inversión total, mientras que el 35,7% restante correspondería a inversiones en aeronavegación. Cabe resaltar, adicionalmente, que el 72,7% de las inversiones aeroportuarias se concentraría en los aeropuertos de los Grupos III y IV¹.

Cuadro N°1
INVERSIONES PROYECTADAS DE CORPAC
(US\$ millones)

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Inversión aeroportuaria	40,8	13,0	11,6	14,0	7,4	86,9
Grupo I	1,6	0,1	2,4	3,1	0,1	7,2
Grupo II	7,5	0,0	3,1	4,7	1,2	16,5
Grupo III	10,0	6,7	5,7	2,0	2,7	27,1
Grupo IV	21,7	6,2	0,5	4,2	3,4	36,0
Inversión en aeronavegación	9,7	8,2	12,2	7,5	10,8	48,3
Total	50,5	21,2	23,8	21,5	18,2	135,2

Fuente: Estudio Tarifario de Corpac
Elaboración: Gerencia de Regulación

14. De manera posterior a la publicación de la Resolución que establece las tarifas máximas para los servicios regulados de CORPAC, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) convocó al Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia². El mencionado proceso de concesión incluye los aeropuertos de Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta y Cajamarca. Adicionalmente, se incluirían en el mismo, en un plazo no mayor de 2 años, los aeródromos de Piura, Chiclayo y Pisco.
15. Según estimados de Proinversión, la concesión comprende, entre otras obligaciones, la ejecución de un Programa de Inversión para el periodo 2006-2008 de US\$8,4 millones. La estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios de la concesión será la correspondiente a CORPAC, es decir, aquella aprobada por OSITRAN en mayo del año 2004. En este contexto, parte de las obligaciones de inversión, inicialmente a cargo de CORPAC, se trasladarán al sector privado.

¹ El Grupo I está conformado por el aeropuerto ubicado en el Cusco, mientras que el Grupo II por los aeropuertos localizados en Iquitos y Arequipa. Los aeropuertos del Grupo III se encuentran localizados en Pucallpa, Trujillo, Nasca, Piura, Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado, Tarapoto y Chiclayo. Los aeropuertos del Grupo IV, por su parte, están localizados en Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Talara y Pisco.

² El Plan de Promoción para los Aeropuertos de la República del Perú fue aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSION en su sesión del 4 de febrero del año 2004. Dicho acuerdo fue posteriormente ratificado por la Resolución Suprema N° 022-2004, publicada el 26 de marzo del año 2004.

Las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú fueron aprobadas por el Consejo Directivo de PROINVERSION en su sesión del 26 de agosto del año 2004. La Convocatoria al Concurso fue realizada el 10 de setiembre del año 2004.

16. En concordancia con lo anterior, el Programa de Inversión de la Corporación debería ajustarse, considerando sólo aquellos aeropuertos que no han sido incluidos en el proceso de concesión. Como se muestra en el Cuadro N°2, la inversión que CORPAC deberá realizar en estos últimos durante el periodo 2004-2008 ascenderá a US\$82,4 millones. De este monto, el 58,7% correspondería a inversiones en aeronavegación, mientras que el 41,3% restante correspondería a inversiones aeroportuarias. Cabe mencionar que el 65,7% de las inversiones aeroportuarias se concentraría en los aeropuertos del Grupo II y III.

Cuadro N°2
OBLIGACION DE INVERSION DE CORPAC SIN INCLUIR
AEROPUERTOS EN PROCESO DE CONCESION
(US\$ millones)

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Inversiones aeroportuarias	13,9	4,4	8,3	7,4	0,1	34,1
Grupo I	1,6	0,1	2,4	3,1	0,1	7,2
Grupo II	6,4	0,0	1,8	2,8	0,0	11,1
Grupo III	3,8	2,4	4,1	1,0	0,0	11,2
Grupo IV	2,0	2,0	0,0	0,5	0,0	4,5
Inversiones en aeronavegación	9,7	8,2	12,2	7,5	10,8	48,3
Total	23,5	12,6	20,4	14,9	10,9	82,4

Fuente: Estudio Tarifario de CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación

17. Para los años 2004 y 2005, las inversiones aeroportuarias y en aeronavegación que debió ejecutar CORPAC ascendieron a US\$36,1 millones (US\$18,3 millones y US\$17,8 millones, respectivamente). En concordancia con lo anterior, las cifras mencionadas anteriormente constituyen la inversión que debió realizar CORPAC en el periodo de análisis, y cuyo cumplimiento debe verificar OSITRAN.
18. Es necesario mencionar, adicionalmente, que la Corporación no recibió la transferencia de la retribución relacionada a la Concesión del AIJCH durante el periodo 2004-2005 (US\$9,6 millones anuales).
19. Cabe mencionar que si bien el Estudio Tarifario recomendó un nivel de cumplimiento de las inversiones totales proyectadas del 50% para el periodo 2004-2005, debe diferenciarse el monitoreo de dicho cumplimiento en los casos de unidades de negocio totalmente financiadas por las tarifas (principalmente el servicio de aeronavegación), de aquellos casos en los que el financiamiento de las inversiones proviene de fuentes externas (como el MTC)³.
20. En el caso de aeronavegación, al ser una unidad de negocio financieramente autosuficiente, el cumplimiento de las proyecciones reviste especial importancia, en la medida que un menor nivel de cumplimiento repercute en el nivel del servicio pagado por el usuario. En el caso de los servicios aeroportuarios, se trata de infraestructuras con niveles de tráfico reducido y deficitarias, siendo que en algunos casos, las tarifas ni siquiera permiten financiar los gastos operativos asociados a la explotación y mantenimiento de las mismas. En este último caso,

³ La no disponibilidad de información de inversiones por aeropuertos ha impedido analizar por separado el nivel de ejecución por unidad de negocio aeroportuario, en particular, el aeropuerto del Cuzco.

un incumplimiento de las inversiones proyectadas en el Estudio Tarifario, por razones externas a CORPAC (no transferencia de recursos por parte del MTC) no necesariamente debería implicar en una revisión de tarifas.

III.2. Ejecución de inversiones del periodo 2004-2005

21. En concordancia con el análisis presentado anteriormente, el cumplimiento de lo establecido en el artículo 2 de la Resolución N°015-2004-CD/OSITRAN deberá analizarse en función a la inversión proyectada, que excluye aquellos aeropuertos considerados en el proceso de concesión llevado a cabo por PROINVERSION. De esta manera, para determinar el nivel de ejecución para el periodo 2004-2005 se utilizará el ratio entre la inversión ejecutada y la inversión proyectada.

III.2.1. Inversión aeroportuaria

22. Como se muestra en el Cuadro N°3, la inversión aeroportuaria presupuestada por CORPAC para el periodo 2004-2005 ascendió a US\$3,4 millones. De este monto, el 83,2% se presupuestó en la modernización de los sistemas de ayudas luminosas en los aeropuertos bajo la administración de la Corporación, mientras que el 16,8% restante se invertiría en diversas obras de infraestructura en los aeródromos de Arequipa (estación meteorológica), Nazca (calles de rodaje y vías de acceso) e Iquitos (terminal de pasajeros).

Cuadro N°3
INVERSION AEROPORTUARIA PRESUPUESTADA Y EJECUTADA POR CORPAC
(US\$ miles)

	2004			2005			2004-2005		
	Presupuestada	Ejecutada	Nivel de ejecución	Presupuestada	Ejecutada	Nivel de ejecución	Presupuestada	Ejecutada	Nivel de ejecución
Modernización sistemas de ayudas luminosas	517,2	491,4	95,0	2 301,3	2 020,2	87,8	2 818,5	2 511,6	89,1
Remodelación terminal de pasajeros Iquitos	2,2	2,2	100,0				2,2	2,2	100,0
Obras de infraestructura para certificación	90,4	80,2	88,7				90,4	80,2	88,7
Modernización estación meteorológica Arequipa	208,5	196,7	94,3				208,5	196,7	94,3
Construcción calle de rodaje y vía de acceso Nazca	262,8	196,8	74,9				262,8	196,8	74,9
Reposición conmutador automático de mensajes				4,3	0,0	0,0		4,3	0,0
Total	1 081,1	967,2	89,5	2 305,6	2 020,2	87,6	3 422,7	3 019,7	88,2

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

23. Durante el periodo de análisis, el nivel de ejecución de la inversión aeroportuaria en relación a lo presupuestado ascendió a 88,2% (89,5% para el año 2004 y 87,6% para el año 2005). En este contexto, la diferencia entre la inversión aeroportuaria realizada y la presupuestada ascendió a US\$403,0 miles para el periodo 2004-2005. Los rubros que registraron el mayor nivel de ejecución fueron la remodelación del terminal de pasajeros de Iquitos (100,0%) y la modernización de la estación meteorológica de Arequipa (94,3%).

24. En relación a la proyección de inversión aeroportuaria efectuada en el Estudio Tarifario, excluyendo los aeropuertos incluidos en el proceso de concesión, el nivel de ejecución alcanzó 16,3% para el periodo de análisis (7,0% para el año 2004 y 45,6% para el año 2005). Cabe señalar que lo presupuestado para dicho período representó el 18,7% de la inversión proyectada en el Estudio Tarifaria.

Cuadro N°4
INVERSION AEROPORTUARIA EJECUTADA
POR CORPAC
(US\$ millones)

	2004	2005	2004-2005
Inversión proyectada (Estudio Tarifario) 1/	13,9	4,4	18,3
Presupuesto ejecutado	1,0	2,0	3,0
Nivel de ejecución (%)	7,0	45,6	16,3

1/ Corresponde a la inversión establecida en la Resolución N°015-2004-CD/OSITRAN, excluyendo los aeropuertos considerados en el proceso de concesión iniciado el año 2004.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

III.2.2. Inversión en aeronavegación

25. La inversión en aeronavegación presupuestada por CORPAC, para el período 2004-2005, ascendió a US\$11,1 millones (ver Cuadro N°5). Los principales rubros presupuestados por la Corporación fueron la adquisición de equipos de radioayudas (20,5%), la compra de equipos de informática (12,2%), la adquisición de equipos para los terminales de los aeropuertos (8,0%) y la compra de equipos de comunicaciones (7,0%).

Cuadro N°5
INVERSION EN AERONAVIGACION PRESUPUESTADAS Y EJECUTADAS POR CORPAC
(US\$ miles)

	2004			2005			2004-2005		
	Presupuestada	Ejecutada	Nivel de ejecución	Presupuestada	Ejecutada	Nivel de ejecución	Presupuestada	Ejecutada	Nivel de ejecución
Equipos de radioayudas	864,2	60,5	7,0	1 411,9	841,2	59,6	2 276,1	901,7	39,6
Equipos de informática	674,5	68,8	10,2	687,2	253,9	36,9	1 361,7	322,7	23,7
Equipos de seguridad	593,2	593,6	100,1				593,2	593,6	100,1
Equipos de terminal	431,8	264,2	61,2	463,5	315,0	68,0	895,3	579,2	64,7
Equipos de comunicaciones	245,4	145,9	59,5	532,4	12,7	2,4	777,8	158,6	20,4
Grupos electrógenos	84,0	0,0	0,0	284,8	122,2	42,9	368,8	122,2	33,1
Sistema de vigilancia aérea	267,0	0,2	0,1	362,3	162,8	44,9	629,3	163,0	25,9
Equipos de salvamento	93,9	58,7	62,5				93,9	58,7	62,5
Equipos de electricidad	117,0	45,2	38,6	362,4	89,4	24,7	479,4	134,6	28,1
Equipos de meteorología	148,8	167,7	112,7				148,8	167,7	112,7
Sistema VHF-AA				209,2	62,4	29,8	209,2	62,4	29,8
Otros	872,7	492,0	56,4	2 415,4	591,5	24,5	3 288,2	1 083,6	33,0
Total	4 392,5	1 896,8	43,2	6 729,2	2 451,1	36,4	11 121,7	4 347,9	39,1

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

26. Durante el período de análisis, el nivel de ejecución de la inversión en aeronavegación, en relación a lo presupuestado, ascendió a 39,1% (43,2% para el año 2004 y 36,4% para el año 2005). En este contexto, la diferencia entre la inversión en aeronavegación realizada y lo presupuestado ascendió a US\$6,8 millones para el periodo 2004-2005. Los rubros que registraron el mayor nivel de ejecución fueron la adquisición de equipos de meteorología (112,7%) y de equipos de seguridad (100,1%).

27. En relación a la inversión proyectada en el Estudio Tarifario, el nivel de ejecución alcanzó 24,4% para el periodo de análisis (19,6% para el año 2004 y 30,0% para el año 2005). Cabe señalar que lo presupuestado para dicho período representó el 62,3% de la inversión proyectada en el Estudio Tarifaria.

Cuadro N°6
INVERSION EN AERONAVEGACION EJECUTADA
POR CORPAC
(US\$ millones)

	2004	2005	2004-2005
Inversión proyectada en el Estudio Tarifario 1/	9,7	8,2	17,8
Presupuesto ejecutado	1,9	2,5	4,3
Nivel de ejecución (%)	19,6	30,0	24,4

1/ Corresponde a la inversión establecida en la Resolución N°015-2004-CD/OSITRAN, excluyendo los aeropuertos considerados en el proceso de concesión iniciado el año 2004.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

III.2.3. Inversión total

28. Como se ha mencionado anteriormente, la inversión proyectada total de CORPAC del Estudio Tarifario para el periodo 2004-2005 ascendió a US\$36,1 millones. Excluyendo los aeropuertos entregados en concesión, el monto inicialmente proyectado en la Resolución N°015-2004-CD/OSITRAN (US\$71,7), la obligación de inversión de la Corporación se redujo en 50,4%.

Cuadro N°7
INVERSION OBLIGATORIA, PRESUPUESTADA
Y EJECUTADA POR CORPAC
(US\$ millones)

	2004	2005	2004-2005
(1) Inversión proyectada en el Estudio Tarifario 1/	23,5	12,6	36,1
(2) Presupuesto inicial	22,9	15,3	38,2
(3) Presupuesto modificado	5,5	9,0	14,5
(4) Presupuesto ejecutado	2,9	4,5	7,3
(2)/(1)*100	97,4	121,5	105,8
(3)/(2)*100	23,9	59,0	37,9
(4)/(3)*100	52,3	49,5	50,6
(4)/(1)*100	12,2	35,5	20,3

1/ Monto de inversión que establece la Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN, excluyendo aquellos aeropuertos considerados en el proceso de concesión iniciado en el año 2004.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

29. El presupuesto de inversión inicial elaborado por CORPAC para el periodo 2004-2005, por su parte, ascendió a US\$38,2 millones, es decir, US\$2,1 millones mayor que la inversión proyectada en el Estudio Tarifario. Es necesario mencionar, sin embargo, que el presupuesto modificado realizado por la Corporación para el periodo de análisis alcanzó US\$14,5 millones, representando sólo el 37,9% del presupuesto inicial (23,9% en el año 2004 y 59,0% en el año 2005).

30. En relación al presupuesto modificado, el nivel de ejecución de la inversión total de CORPAC ascendió a 50,6% para el periodo 2004-2005. En lo que respecta a la inversión proyectada en el Estudio Tarifario, el nivel de ejecución de la

Corporación alcanzó 20,3% para el periodo de análisis (12,2% para el año 2004 y 35,5% para el año 2005).

III.3. Factores que, según CORPAC, habrían afectado la ejecución de inversiones para el periodo 2004-2005

31. De acuerdo a lo mencionado por CORPAC, los factores que habrían afectado la ejecución de inversiones durante el periodo 2004-2005 serían los siguientes:

- *La falta de transferencia de la retribución de la concesión del AIJCH por parte del MTC.* Según las bases de la concesión del AIJCH, el 80% de la retribución mínima abonada por Lima Airport Partners S.R.L. al Estado Peruano (US\$9,6 millones), debe transferirse a CORPAC para financiar los gastos de operación e inversión de los aeropuertos bajo su administración. Según lo manifestado por la Corporación, ésta ha requerido en forma reiterada al MTC la realización de la mencionada transferencia durante el periodo 2004-2005 sin resultados favorables. Lo anterior habría afectado la ejecución presupuestal en aproximadamente US\$19,2 millones.

Como se ha mencionado en la sección Antecedentes, OSITRAN solicitó al MTC la confirmación de la veracidad de estos argumentos, sin que a la fecha se haya recibido respuesta.

- *Retraso en la aprobación y declaración de viabilidad de los proyectos de inversión por parte del SNIP.* De acuerdo con lo manifestado por CORPAC, el periodo de tiempo que toma la aprobación y declaración de viabilidad de los proyectos de inversión, por parte de la Oficina de Planificación y Presupuesto del MTC y el Ministerio de Economía y Finanzas, respectivamente, excede los plazos establecidos en las disposiciones legales del SNIP. Lo anterior habría retrasado la programación y ejecución de las inversiones⁴.
- *Retraso en la ejecución del Programa de Compras Consolidadas por parte del FONAFE.* Según CORPAC, se registraron retrasos en la implementación de los Programas de Compras Consolidadas a cargo de FONAFE, lo que generó que la ejecución presupuestal de las adquisiciones programadas en un ejercicio determinado se trasladaran al siguiente⁵.

Como se ha mencionado en la sección Antecedentes, OSITRAN solicitó a FONAFE la confirmación de la veracidad de estos argumentos, sin que a la fecha se haya recibido respuesta.

- *Normativa vigente del Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado (CONSUCODE).* De acuerdo con lo manifestado por CORPAC,

⁴ La corporación menciona, como ejemplo de este problema, al Estudio de Pre-factibilidad del Proyecto "Reposición del Sistema de Conmutación de Mensajes para el Servicio Fijo Aeronáutico", cuya aprobación a nivel del MTC se produjo después de 142 días hábiles, a pesar que esta institución legalmente dispone de sólo 45 días hábiles.

⁵ La corporación menciona, como ejemplo de este problema, la adquisición de 9 camionetas para los aeropuertos de provincia durante el año 2004, por un monto de S/.551,4 miles. La adquisición fue declarada desierta en 2 oportunidades, siendo finalmente adjudicada en el mes de diciembre. Considerando que el contrato y la recepción de los vehículos se concretó durante los primeros meses del año 2005, no se registró ejecución presupuestal durante el año 2004.

la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado restringe en diversos aspectos el desarrollo de los procesos de adjudicación de equipos y obras. Entre estos, la Corporación menciona el reducido plazo de vigencia (2 meses) del valor referencial determinado en el estudio de mercado, que obliga a la actualización constante del mismo; la obligación de trámite de todos los recursos de apelación, inclusive de aquellos que cuentan con un pronunciamiento previo de CONSUCODE; y la existencia de formalidades y procedimientos de carácter repetitivo, que habrían afectado la ejecución del proceso de adjudicación.

- *Derogatoria de la Ley N°25565.* El 18 de junio del año 2005, se publicó la Ley N° 28549 que derogó el Decreto Ley N° 25565, que creó el sistema de licitaciones y concursos denominado Evaluación Internacional de Procesos. Mediante este mecanismo, las empresas del Sector Público podían encargar a entidades especializadas la realización de los procesos de licitación pública para la adquisición de bienes, servicios y ejecución de obras, así como los concursos de méritos para la contratación de consultoría, supervisiones, peritajes, estudios, asesorías e inspecciones. La derogación de la mencionada norma habría imposibilitado que CORPAC contratara a la Oficina de Servicios para Proyectos de las Naciones Unidas (UNOPS) y a OACI, como entidades autorizadas para la organización y ejecución de licitaciones públicas y concursos de méritos.
- *Cambios en la alta dirección y cuadros gerenciales.* De acuerdo con lo manifestado por CORPAC, los cambios de personal registrados en la alta dirección y los cuadros gerenciales durante el periodo 2004-2005 habrían generado la reprogramación de las metas de inversión (proyectos y reposición); la recomposición reiterada de los Comités Especiales para el desarrollo de los procesos de adjudicación de equipamiento y obras programadas; y la rotación del personal de la Gerencia de Logística.

III.4. Programa de Inversiones para el periodo 2006-2008

III.4.1. Inversión presupuestada para el periodo 2006-2008

32. Para el periodo 2006-2008, el gasto de capital presupuestado por CORPAC ascenderá a US\$50,8 millones. De este monto, el 84,3% corresponderá a inversiones en infraestructura aeroportuaria, mientras que el 15,7% restante corresponderá a inversiones en aeronavegación. Es necesario mencionar que la programación de inversiones para el año 2006 considera que la Corporación no contará con la transferencia de la retribución relacionada a la concesión del AIJCH.
33. La inversión en infraestructura aeroportuaria presupuestada entre los años 2006 y 2008 alcanzará a US\$8,0 millones. Como se muestra en el Cuadro N°8, los principales rubros de inversión serán la remodelación de los terminales de pasajeros (51,6%) y la modernización de los sistemas de ayudas luminosas de los aeropuertos administrados por la Corporación (33,2%). Cabe resaltar que el 60,9% de la inversión aeroportuaria programada se realizará durante el año 2007.

Cuadro N°8
INVERSIONES AEROPORTUARIAS PRESUPUESTADAS POR CORPAC
(US\$ miles)

	2006	2007	2008	2006-2008
Resposición conmutador automático de mensajes	417,9			417,9
Modernización estaciones metereológicas	277,9	300,0	220,0	797,9
Remodelación terminal de pasajeros	206,7	2 390,8	1 515,7	4 113,2
Modernización sistema de ayudas luminosas	261,8	2 168,5	217,8	2 648,1
Total	1 164,2	4 859,3	1 953,5	7 977,0

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

34. La inversión en aeronavegación programada para el periodo 2006-2008, por su parte, ascenderá a US\$42,8 millones. Los principales rubros de inversión serán la adquisición del sistema de vigilancia aérea o radar (62,8%), la compra de equipos de comunicación (12,6%) y la adquisición de equipos de radioayudas (7,3%). Cabe mencionar que el 86,1% de la inversión en aeronavegación presupuestada se realizará durante los años 2007 y 2008.

Cuadro N°9
INVERSIONES EN AERONAVEGACION PRESUPUESTADAS POR CORPAC
(US\$ miles)

	2006	2007	2008	2006-2008
Equipos de radioayudas	649,5	1 154,8	1 318,8	3 123,1
Equipos de comunicación	811,5	2 986,1	1 581,9	5 379,5
Equipos de informática	525,2	370,5	350,0	1 245,7
Grupos electrógenos	653,3	100,0	649,3	1 402,6
Sistema VHF-AA	133,7			133,7
Equipos de salvamento y extinción de incendios	318,2	350,0	350,0	1 018,2
Equipos de terminal	206,4	259,2	155,8	621,4
Sistema de vigilancia aérea	443,3	9 605,9	16 828,6	26 877,8
Equipos de electricidad	196,3			196,3
Equipos de seguridad		234,2	253,5	487,7
Otros	2 019,7	150,0	150,0	2 319,7
Total	5 957,0	15 210,7	21 637,9	42 805,6

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

III.4.2. Recursos disponibles para inversión

35. En la medida en que el presupuesto de inversión de CORPAC asume que no contará con la transferencia del MTC, los gastos de capital deberán financiarse con recursos propios de la Corporación. Como se muestra en el Cuadro N°10, los recursos disponibles para inversión (saldo de caja y bancos) ascendieron, al 28 de febrero del año 2006, a US\$21,8 millones. La mayor parte de estos recursos se encuentran invertidos en instrumentos financieros de bancos locales (depósitos a plazo).

Cuadro N°10
RECURSOS DISPONIBLES PARA
INVERSION DE CORPAC 1/
(US\$ millones)

	Depósitos	Otros	Total
2004	11,5	1,3	12,8
2005	18,5	1,6	20,1
2006	20,1	1,6	21,8

1/ Stock al 31 de diciembre de cada año, con excepción del año 2006 (al 28 de febrero).

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

36. De la revisión de los estados financieros de CORPAC, se concluye que, si bien es cierto la Corporación no ha cumplido con las obligaciones de inversión establecidas en la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN, los recursos no fueron asignados a gasto corriente, por lo que se encuentran disponibles para realizar gastos de capital.

III.4.3. Ejecución de inversiones 2006-2008

37. Como se ha mencionado anteriormente, la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN estableció para el período 2004-2008, que las inversiones en aeronavegación deberían financiarse con los ingresos por SNAR nacional e internacional (77%) y por el servicio de sobrevuelo (23%), mientras que las inversiones aeroportuarias deberían financiarse con los recursos provenientes de la retribución relacionada a la concesión del AIJCH.
38. El análisis realizado en las secciones anteriores arroja como resultado que la inversión proyectada de CORPAC para el año 2006 asciende a US\$20,4 millones (US\$12,2 millones en aeronavegación y US\$8,3 millones en el tema aeroportuario), mientras que los recursos disponibles para inversión de la Corporación alcanzaron, al 31 de diciembre del año 2005, a US\$20,1 millones.
39. Asumiendo que CORPAC destina el 53,0% (US\$10,7 millones) de los recursos disponibles para financiar las inversiones en aeronavegación, el nivel de ejecución de la inversión proyectada ascendería a 87,5% para el año 2006 y a 50,0% para el periodo 2004-2006. Es necesario mencionar que ello implicaría una modificación del presupuesto inicial formulado por la Corporación para el año 2006. Como consecuencia de lo anterior, CORPAC cumpliría con lo estipulado en el artículo 2 de la Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN para el periodo de análisis.
40. Como se muestra en el Cuadro N°11, en caso que CORPAC asigne los recursos disponibles restantes a inversión en aeronavegación durante el periodo 2007-2008, cumpliría con el nivel de ejecución mínimo requerido por el Estudio Tarifario de la Corporación (50%). Cabe resaltar, sin embargo, que este escenario implica que el presupuesto ejecutado sería sólo el 25,6% del presupuesto aprobado por CORPAC para el periodo de análisis.

Cuadro N°11
EJECUCION DE INVERSIONES EN AERONAVEGACION DE CORPAC
(US\$ millones)

	2004	2005	2006	2004-2006	2007	2004-2007	2008	2004-2008
Recursos disponibles			20,1		9,4		5,7	
Inversión proyectada	9,7	8,2	12,2	30,0	7,5	37,5	10,8	48,3
Inversiones presupuestadas			6,0		15,2		21,6	
Presupuesto ejecutado	1,9	2,5	10,7	15,0	3,7	18,7	5,7	24,4
Nivel de ejecución	19,6	30,0	87,5	50,0	50,0	50,0	52,7	50,6
Saldo de recursos disponibles 1/			9,4		5,7		0,0	

1/ Corresponde a la diferencia entre los recursos disponibles y el presupuesto ejecutado.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

41. En lo que se refiere a la inversión aeroportuaria, la ausencia de la transferencia de la retribución relacionada a la concesión del AIJCH, genera que CORPAC no cuente con los recursos necesarios para ejecutar el gasto de capital correspondiente. En la medida en que la Corporación no cuente con recursos disponibles para inversión aeroportuaria, OSITRAN no verificará el cumplimiento de los establecido en la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN.

IV. Conclusiones

Del análisis precedente, se desprenden las siguientes conclusiones:

- Para el periodo 2004-2005, el nivel de ejecución de la inversión de CORPAC respecto de lo proyectado en el Estudio Tarifario ascendió a 20,3% (16,3% para las inversiones aeroportuarias y 24,4% para las inversiones en aeronavegación).
- Según lo manifestado por CORPAC, los factores que habrían afectado la ejecución de inversiones durante los años 2004 y 2005 fueron la falta de transferencia de la retribución de la concesión del AIJCH, el retraso en la aprobación y declaración de viabilidad de los proyectos de inversión por parte del SNIP, retraso de la ejecución del Programa de Compras Consolidadas por parte de FONAFE, la normativa vigente de CONSUCODE, la derogatoria de la Ley N° 25565, y los cambios en la alta dirección y los cuadros gerenciales.
- Al 31 de diciembre del año 2005, los recursos disponibles para inversión de CORPAC ascendieron a US\$20,1 millones, mientras que la inversión proyectada en el Estudio Tarifario para el mismo año alcanzó US\$20,4 millones. Lo anterior indicaría que CORPAC cuenta con disponibilidad presupuestaria para ejecutar la inversión en aeronavegación requerida durante el año 2006, y que los recursos no fueron asignados a gasto corriente.
- En lo que se refiere a la inversión aeroportuaria, la ausencia de la transferencia de la retribución relacionada a la concesión del AIJCH, genera que CORPAC no cuente con los recursos necesarios para ejecutar el gasto de capital proyectado. En tanto la infraestructura aeroportuaria de la Corporación es deficitaria (las tarifas sólo financian parcialmente los gastos operativos en la mayoría de aeropuertos) y en la medida en que la Corporación no cuente con recursos disponibles para inversión aeroportuaria, esta Gerencia es de la opinión que el incumplimiento de los niveles de inversión proyectados en el Estudio, no debería traducirse en cambios de los niveles tarifarios.
- En contraste, en el caso de unidades de negocio financieramente autosuficientes, como es el caso del servicio aeronavegación, el cumplimiento de las proyecciones reviste especial importancia, en la medida que un menor nivel de cumplimiento repercute en el nivel del servicio pagado por el usuario.

- En caso CORPAC destine el 53,0% de los recursos disponibles para gasto de capital para el año 2006, el nivel de ejecución de la inversión en aeronavegación de la Corporación ascendería a 50,0% para el periodo 2004-2006.

V. Recomendaciones

- Requerir a CORPAC que adopte las medidas necesarias que garanticen la ejecución de las inversiones proyectadas en el Estudio Tarifario durante el año 2006, en particular en el caso del servicio de aeronavegación.
- Requerir a CORPAC que, en el caso reciba las transferencias del MTC, adopte las medidas necesarias que garanticen la ejecución de las inversiones proyectadas en infraestructura aeroportuaria.
- Monitorear, en lo que resta del año 2006, la ejecución de las inversiones de la Corporación, en los servicios de aeronavegación (y, de recibirse la transferencia del MTC, en infraestructura aeroportuaria), a fin que el nivel de ejecución de la inversión alcance, por lo menos, el 50% de los niveles proyectados en el Estudio Tarifario, durante el periodo 2004-2006.
- Solicitar a CORPAC remita información respecto a la ejecución de inversiones aeroportuarias y la inversión presupuestada por aeropuerto.
- Modificar el Art. 2 de la Resolución del Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

MC/jb
Reg. Sal. 4667