

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



**EVALUACION ECÓNOMICA DE LA  
CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y  
AVIACIÓN COMERCIAL S.A.  
AÑO 2003**

**Gerencia de Regulación**

**Lima, noviembre de 2004**

<b><u>RESUMEN EJECUTIVO</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b><u>1 AMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>2 SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b>2.1 SERVICIOS A LA AERONAVE</b>	<b>7</b>
2.1.1. NAVEGACIÓN AÉREA	7
2.1.2. ATERRIZAJE Y DESPEGUE (A/D)	8
2.1.3. ESTACIONAMIENTO Y AYUDAS LUMINOSAS PARA A/D EN VUELOS NOCTURNOS	8
2.1.4. PUENTES DE EMBARQUE	8
2.1.5. ASISTENCIA EN TIERRA	9
2.1.6. ATENCIÓN A LA CARGA	10
2.1.7. ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE	10
<b>2.2 SERVICIOS AL PASAJERO</b>	<b>11</b>
2.2.1. USO DEL TERMINAL DE PASAJEROS O AEROSTACIÓN	11
<b><u>3 TARIFAS REGULADAS POR NORMAS MINISTERIALES</u></b>	<b><u>12</u></b>
<b><u>4 DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2003</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b>4.1. TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA</b>	
<b>16</b>	
4.1.1. PASAJEROS	16
4.1.2. CARGA	22
4.1.3. OPERACIONES	23
<b>4.2. RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>24</b>
4.2.1. ANÁLISIS DEL RESULTADOS DEL EJERCICIO	24
4.2.2. INGRESOS DE LA CONCESIÓN	27
4.2.3. INVERSIONES	29
<b>4.3. INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO</b>	
<b>30</b>	
4.3.1. INGRESO POR PASAJERO	30
4.3.2. INDICADORES OACI Y AAEA	;ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
4.3.3. COMBUSTIBLE AERONÁUTICO	31
<b>4.4. CORPAC Y LOS AEROPUERTOS DE LATINOAMÉRICA</b>	
<b>34</b>	
<b><u>5 CONCLUSIONES</u></b>	<b><u>36</u></b>

## **RESUMEN EJECUTIVO**

*La Red Aeroportuaria Nacional comprende alrededor de 200 recintos aeroportuarios (entre aeródromos y aeropuertos), de los cuales cerca del 50% son de uso privado y la mitad restante se encuentra conformada por aeródromos administrados por las fuerzas armadas, policiales, el Estado y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC).*

*Entre los servicios aeronáuticos que CORPAC brinda, se encuentran los servicios aeroportuarios y los servicios de navegación aérea. Los primeros comprenden tanto los servicios a la aeronave como al pasajero (aterrizaje y despegue de las naves, uso de la terminal, etc.) mientras que los servicios de navegación son aquellos servicios de asistencia a la nave cuando ésta se encuentra en vuelo.*

*Asimismo, las tarifas de los distintos servicios aeronáuticos son establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de Resoluciones Ministeriales. La aplicación de las mismas se encuentra en función a la clasificación de los aeropuertos, en los que se considera factores de tránsito comercial, servicios operacionales, plataforma de aviones, entre otros. Sin embargo, existen también cargos que se aplican independientemente de la categoría de los aeropuertos aun pudiendo estar relacionadas a la prestación de los servicios. Solo la tarifa por uso por puentes de abordaje ha sido establecida por OSITRAN.*

*Durante el 2003, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 37% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales 2.59 millones fueron pasajeros de vuelos nacionales y sólo 27 mil pasajeros corresponden a vuelos internacionales. El flujo total creció 3.9% con respecto al año anterior*

*De igual manera, el transporte de carga movilizado alcanzó las 184 mil toneladas en toda la red, de las cuales solo el 13% fueron movilizadas a través de los distintos recintos administrados por CORPAC. Entre los principales aeropuertos que movilizan transporte de carga se encuentran los aeropuertos de Iquitos, Puerto Maldonado y Cusco, los mismos que concentran el 70% de las 22.8 miles de toneladas movilizadas por CORPAC.*

*En los últimos tres años, CORPAC ha representando el 65% del movimiento E/S del total de las aeronaves de la Red Aeroportuaria Nacional. En el 2003 estas disminuyeron en 3.04% con respecto al año anterior debido a una contracción de los movimientos nacionales e internacionales.*

*Después de la concesión del AIJCH, la situación financiera de CORPAC se ha visto afectada negativamente. En efecto, siendo el AIJCH el recinto más importante en el Perú debido a su alta concentración en el flujo de pasajeros y de carga, gran parte de los ingresos de CORPAC se han visto contraídos. Los ingresos brutos han disminuido en los últimos dos años en 12% y 3% consecutivamente, mientras que los costos operativos aumentaron en 2003 en 11%, llegando así a registrar una utilidad bruta negativa de S/.11.7 millones, lo que equivale a una disminución de 562% con respecto al año anterior. Cabe resaltar que dentro de la composición de ingresos de CORPAC, los ingresos por aeronavegación aérea durante 2003 representaron el 51%, mientras que los ingresos aeroportuarios, tan sólo alcanzaron el 9%.*

*Con respecto al contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP, desde el inicio de la concesión, CORPAC ha percibido 112 millones de soles por el cumplimiento de este contrato, los cuales, durante 2003, fueron equivalentes al 41% de sus ingresos operativos.*

# EVALUACION ECÓNOMICA DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. AÑO 2003

## 1 AMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC

En el Perú, existen más de 200 aeródromos. Alrededor de la mitad de ellos son de uso privado, mientras la otra mitad está conformada por aeródromos operados por las fuerzas armadas, policiales, el Estado y CORPAC.

CORPAC fue fundada el 25 de Junio de 1943. Es una empresa del Sector Transportes y, Comunicaciones, 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. CORPAC administra 55 aeródromos públicos o aeropuertos en el país. De éstos sólo el 60% registra movimiento comercial.

CUADRO N° 1  
AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC

	AERÓDROMO	DPTO.		AERÓDROMO	DPTO.		AERÓDROMO	DPTO.
1	Cusco	Cusco	20	Atalaya	Ucayali	37	Iberia	Madre De Dios
2	Arequipa	Arequipa	21	Andahuaylas	Apurímac	38	Intuto	Loreto
3	Iquitos	Loreto	22	Huanuco	Huanuco	39	Requena	Loreto
4	Nasca	Ica	23	Yurimaguas	Loreto	40	Moquegua	Moquegua
5	Piura	Piura	24	Juanjui	San Martín	41	Pampa Hermosa	Loreto
6	Juliaca	Puno	25	Tingo Maria	Huanuco	42	Vilcashuaman	Ayacucho
7	Tacna	Tacna	26	Chimbote	Ancash	43	Patria	Cusco
8	Trujillo	La Libertad	27	Tocache	San Martín	44	Puerto Esperanza	Ucayali
9	Puerto Maldonado	Madre de Dios	28	Jauja	Junín	45	Caballococha	Loreto
10	Pucallpa	Ucayali	29	Ilo	Moquegua	46	Ciro Alegría	Amazonas
11	Tarapoto	San Martín	30	Rioja	San Martín	47	El Estrecho	Loreto
12	Chiclayo	Lambayeque	31	Moyobamba	San Martín	48	Galilea	Amazonas
13	Cajamarca	Cajamarca	32	Mazamari	Junín	49	Iñapari	Madre De Dios
14	Tumbes	Tumbes	33	Rod. de Mendoza	Amazonas	50	Jaén	Cajamarca
15	Ayacucho	Ayacucho	34	Saposoa	San Martín	51	Quincemil	Cusco
16	Anta	Ancash	35	Breu	Ucayali	52	Teresita	Cusco
17	Chachapoyas	Amazonas	36	Uchiza	San Martín	53	Gueppi	Loreto
18	Pisco	Ica				54	Pacasmayo	La Libertad
19	Talara	Piura				55	El Valor	Amazonas

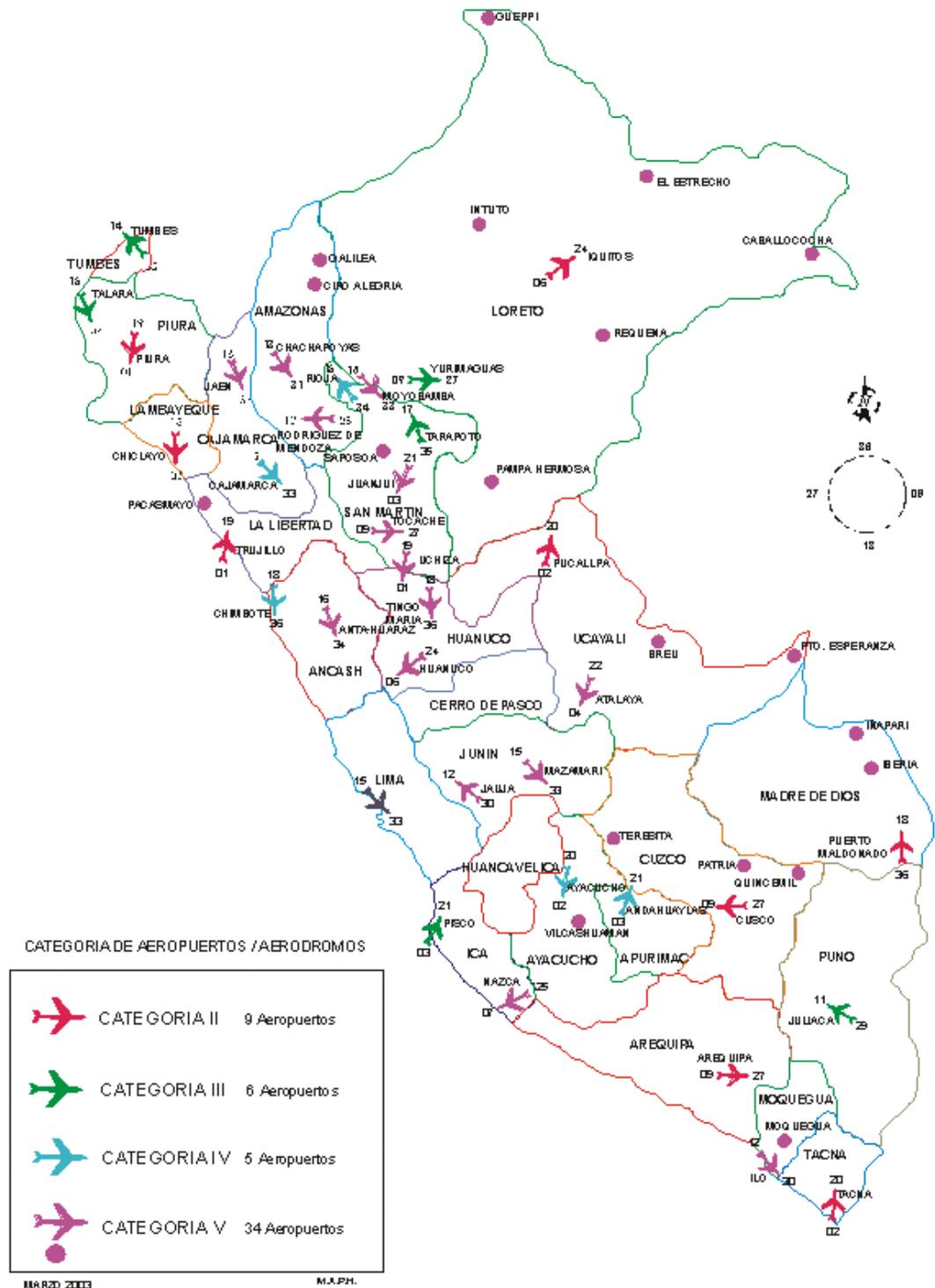
Fuente: CORPAC

El flujo nacional de pasajeros se genera por el movimiento de éstos de un aeropuerto a otro de la red; es decir, el pasajero que sale de un aeropuerto necesita de otro para llegar a su destino<sup>1</sup>. En este sentido, existen aeropuertos de gran importancia que constituyen ejes radiales que dinamizan la red; de los cuales el de mayor importancia

<sup>1</sup> Una red de transporte es un conjunto de paradas o escalas unidas entre sí de manera organizada por medio de líneas, rutas o conexiones. DE RUS Ginés, Javier Campos, Gustavo Nombela. Economía del transporte. Antoni Bosch. 2003. Pág. 50-51.

es el de Lima, que se encuentra concesionado. Le siguen los aeropuertos de Cusco, Arequipa e Iquitos, administrados por CORPAC.

**GRÁFICO N° 1**  
**UBICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN PERÚ**



Nota: el mapa no considera al aeropuerto El Valor, ubicado en el departamento de Amazonas

Fuente: [www.corpac.gob.pe](http://www.corpac.gob.pe)

## **2 SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC**

Los servicios aeronáuticos que presta CORPAC son los siguientes: 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. Los servicios de navegación aérea son llamados “servicios lado aire” pues constituyen todos aquellos servicios de asistencia a la nave cuando se encuentra volando.

A continuación se describen los servicios aeronáuticos prestados por CORPAC clasificándolos, según se brinden a la nave o al pasajero.

### **2.1 SERVICIOS A LA AERONAVE**

#### **2.1.1. Navegación Aérea**

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

El servicio de navegación aérea 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 (FIR 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 servicio de navegación aérea comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento (SAR) que son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios reciben el soporte en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), vigilancia (radar) y ayudas luminosas.

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. Adicionalmente, se cuenta con un Area Superior de Control (UTA) y un Area 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. Dentro de la FIR Lima se cubre 40 rutas internacionales y 32 rutas domésticas<sup>2</sup>.

Este servicio se brinda tanto a las aeronaves que sólo cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que además aterrizan en algún aeropuerto del país (SNAR). De esta manera, se definen para este servicio tres conceptos de cargos por el servicio de navegación aérea en ruta: (i) SNAR nacional, (ii) SNAR internacional y (iii) sobrevuelo.

Los cobros por estos servicios se determinan por el peso de la aeronave (PMD, siglas de Peso Máximo de Despegue), por el tipo de vuelo (nacional o internacional) y por la distancia recorrida.

---

<sup>2</sup> Fuente: CORPAC

### **2.1.2. Aterrizaje y Despegue (A/D)**

El servicio de A/D comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura y de servicios tales como 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. 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 y el servicio de aproximación.

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 rango que le corresponda.

### **2.1.3. Estacionamiento y ayudas luminosas para A/D en vuelos nocturnos**

El servicio de estacionamiento para las naves se provee a aquellas aeronaves que quieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D. La tarifa por el servicio de estacionamiento es el 10% de la tarifa de A/D por las primeras cuatro (4) horas y 2.5% de la tarifa de A/D por cada hora siguiente.

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 de 7.5% y 15% sobre la tarifa normal de A/D entre las 6 p.m. y 6 a.m. Un movimiento entre estas horas es considerado como una operación nocturna y, por lo tanto, afecta al porcentaje de recargo. El menor recargo corresponde a una operación diurna-nocturna o nocturna-diurna; y el mayor, a una operación nocturna-nocturna.

### **2.1.4. Puentes de Embarque**

Este servicio provee de puentes o mangas que conectan el espigón con las aerolíneas 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 estableció el 14 de diciembre de 2000 por Resolución de Consejo Directivo No. 012-2000-CD/OSITRAN.

A diferencia de los servicios de A/D que solamente los puede proveer un solo agente económico, el servicio de puentes de embarque es susceptible de ser provisto por uno o más operadores; en este caso, es necesario analizar las condiciones de competencia bajo las cuales opera el servicio que aseguren la tarifa más eficiente al usuario final.

### 2.1.5. Asistencia en tierra

Son aquellos servicios que asisten a la nave en tierra y que pueden ser brindados por CORPAC o terceros que precisan de instalaciones provistas por el operador del aeropuerto. Si los servicios son brindados por un solo operador, sea éste CORPAC o un tercero, el servicio se estará brindando en condiciones monopólicas y podría ser necesaria la regulación de las tarifas. Si los servicios se prestan por varios operadores o si existe competencia potencial, el precio final lo determinará el mercado por competencia. Sin embargo, en esta situación podría ser necesaria la regulación del cargo de acceso, es decir del derecho que paga el tercero por operar en las instalaciones de CORPAC.

Los servicios de asistencia en tierra a la nave son proporcionados en el aeropuerto a las líneas aéreas. Los servicios incluidos en esta definición dependen en muchos casos del tamaño del aeropuerto y del número de operaciones. Son considerados como servicios de asistencia en tierra los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, 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.

La operación de este servicio requiere de la certificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Las tarifas cobradas por el servicio de rampa, en caso que lo brinde CORPAC, están determinadas por normas ministeriales.

El servicio de rampa (Ground Handling) lo prestan diferentes agentes económicos: las empresas de rampa (que brindan servicios a las aerolíneas) y las aerolíneas (que se brindan autoservicio).

Con relación a las empresas de rampa, CORPAC ha otorgado en concesión los servicios de rampa en los aeropuertos de Cusco, Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado, Iquitos, Chiclayo, Pisco y Trujillo. En casi todos los aeropuertos existe un solo operador de rampa, la empresa Talma Menzies. Solo en el aeropuerto de Iquitos existen dos operadores, Talma Menzies y Transber. Las condiciones contractuales de CORPAC con estos operadores, establecen el pago por parte de estos últimos del 6% del total facturado, siempre y cuando este monto no sea menor al monto que resulte de la aplicación de dicho porcentaje a las tarifas establecidas por el MTC<sup>3</sup>. Adicionalmente, los términos contractuales establecen un equipamiento mínimo, póliza de seguros, personal propio calificado y equipado y el cumplimiento de las regulaciones de operaciones y seguridad estipuladas por las normas vigentes.

Con relación al autoservicio, las líneas aéreas pueden brindarse el servicio de rampa si lo desean. En tal sentido, no existen restricciones para este servicio, excepto las establecidas para los operadores de rampa que brindan el servicio a terceros. Las líneas aéreas que se prestan autoservicio son Aerocontinente, TANS, Aviandina, Southern Wints, L.C. Busre, Lider, Cielos del Perú, Magenta Air, Aerocondor, ATSA y Aeroturismo, en los aeropuertos de Juliaca, Cusco, Arequipa, Puerto Maldonado, Tacna, Chiclayo, Trujillo, Tumbes, Iquitos, Pucallpa, Cajamarca, Tarapoto, Ayacucho y Huanuco. Según la información recibida de CORPAC, las aerolíneas pagan el 6% de las tarifas establecidas en las RM 870-92-TCC/15.12. Si se considera que, en la práctica, las tarifas

---

<sup>3</sup> Resolución Ministerial 870-92-TCC/15.12.

establecidas en dicha resolución son mayores a las cobradas por el mercado, las condiciones de operación son las mismas para las empresas de rampa que dan servicio a terceros y para las aerolíneas que se prestan autoservicio.

Cabe resaltar que CORPAC no presta servicios de rampa en ningún aeropuerto; y, que su actividad comercial en este mercado se limita al alquiler de equipos en los aeropuertos.

#### **2.1.5. 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.

La operación de este servicio requiere de la certificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT). Las tarifas de manipuleo, almacenaje, trámite documentario y uso de instalaciones de carga están determinadas por normas ministeriales.

Las líneas aéreas pagan directamente a CORPAC por el uso de las instalaciones para carga y descarga de mercaderías basándose en sus manifiestos de carga, cobrando la tarifa establecida en la RM 156-96-MTC/15.12 por el uso de infraestructura. A diferencia del servicio de rampa, en este caso, mediante resoluciones ministeriales se determinó el cargo de acceso del servicio de carga y descarga, además de las tarifas de almacenaje y manipuleo a la carga establecida por la RM 504-01-TC/15,12.

El servicio de manipuleo, trámite documentario y almacenaje lo brindan diversas empresas que trabajan en el aeropuerto. Las condiciones de operación, así como los cargos correspondientes, son pactadas por el operador de carga directamente con CORPAC.

#### **2.1.6. Almacenamiento y transporte de combustible**

Al igual que los servicios de asistencia en tierra, este servicio puede ser brindado por CORPAC o terceros que precisan de instalaciones al interior del aeropuerto provistas por el operador del mismo.

Este servicio incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave. Las tarifas por este servicio no están establecidas por normas ministeriales.

El servicio de abastecimiento de combustible aeronáutico se realiza de diferentes maneras dependiendo de la infraestructura que el aeropuerto disponga para la realización de la operación; es decir, 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 (OSINERG). 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 de los hidrocarburos. Cabe mencionar que OSINERG es el ente fiscalizador de las actividades dentro de su ámbito de competencia.

En la actualidad, sólo 15<sup>4</sup> aeropuertos cuentan con el servicio de provisión de combustible y lo proveen diferentes agentes económicos<sup>5</sup>; en ningún caso, el servicio lo presta CORPAC.

## **2.2 SERVICIOS AL PASAJERO**

### **2.2.1. Uso del terminal de pasajeros o aerostación**

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, reclamo 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; sin embargo, no considera la categorización de aeropuertos aplicada a los servicios anteriores.

---

<sup>4</sup> Arequipa, Cusco, Tacna, Juliaca, Puerto Maldonado, Ayacucho, Pisco, Nasca, Trujillo, Chiclayo, Piura, Talara, Iquitos, Tarapoto y Pucallpa.

<sup>5</sup> Petroperú S.A., Coast Mechanical S.R.L., Maple Gas Corporation y Aeroservicios Peruanos.

### 3 TARIFAS REGULADAS POR NORMAS MINISTERIALES

Las tarifas que cobra CORPAC, se encuentran en proceso de revisión por parte de OSITRAN<sup>6</sup>. Actualmente tienen la calidad de tarifas fijas y fueron establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Estas fijan los cargos de los principales servicios aeroportuarios y de aeronavegación que la empresa presta en los aeropuertos del país. 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.

La aplicación de las tarifas a los aeropuertos está en función a la clasificación de los mismos que considera, adicionalmente al flujo de pasajeros, servicios operacionales, ayudas a la navegación aérea, infraestructura civil, ayudas visuales, sistema de iluminación, plataforma de aviones, terminal de pasajeros y terminal de carga, recogidos en la RM 488-2000 MTC/15.02<sup>7</sup>. Esta clasificación sólo se aplica a los cargos por el servicio de A/D y sus derivados, estacionamiento e iluminación de pista. El resto de cargos se aplican independientemente de la categoría de aeropuertos, aun cuando las variables de la clasificación puedan estar relacionadas a la prestación de los servicios.

**CUADRO N° 2**  
CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS

PRIMERA CATEGORÍA	SEGUNDA CATEGORÍA	TERCERA CATEGORÍA	CUARTA CATEGORÍA	QUINTA CATEGORÍA
Lima*	Arequipa Cusco Iquitos Trujillo Chiclayo Piura Pucallpa Tacna Pto. Maldonado	Pisco Talara Tarapoto Juliaca Tumbes Yurimaguas	Ayacucho Andahuaylas Rioja Cajamarca Chimbote	Resto

\* Actualmente concesionado  
Fuente: RM 488-2000 MTC/15.02

Asimismo, la aplicación de las tarifas está en función directa al peso máximo de despegue (PMD) de las naves; de manera progresiva. Entre más grande es la nave mayor es la tarifa que se le cobra; no solo porque la tarifa está en relación directa con el peso de la aeronave sino porque la estructura de tarifas considera franjas de cargos que asocian una mayor tarifa a aeronaves de mayor peso. Esta progresión en el pago de las tarifas se aplica sólo a los servicios a la nave: A/D y sus derivados y SNAR. La estructura de estas tarifas no considera cargos fijos por la prestación de estos servicios; y, por lo tanto, no considera que existen costos mínimos de atender una nave, independientemente de su PMD. Lo anterior determina, en muchos casos, que los cargos por cobrar sean menores a los gastos de cobranza.

<sup>6</sup> OSITRAN ha publicado para comentarios de los interesados la propuesta tarifaria en diciembre de 2003. Se ha programado aprobar la revisión de tarifas máximas para el primer semestre de 2004.

<sup>7</sup> Aprobada por el estudio "Categorización de Aeropuertos CORPAC S.A." preparado y presentado por la Gerencia de Planeamiento de dicha institución.

La estructura de tarifas considera la diferencia de tarifas a favor de los vuelos nacionales, aplicable a pasajeros, carga y naves. Esto determina que existan dos niveles de tarifas dependiendo del origen y destino de los vuelos.

La RM 0075-81-TC/AE del 15 de setiembre de 1981 establece la tarifa por mensaje internacional aeronáutico de clase "B", estableciendo la tarifa en US \$0.25 (veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) por minuto, con un mínimo de 20 palabras por mensaje.

La RM 504-91-TC/15.12 del 16 de julio de 1991 establece las tarifas para los servicios de almacenaje para la carga internacional y carga, descarga y manipuleo de carga nacional e internacional prestados directamente por CORPAC; definiendo las tarifas para el almacenaje de carga común, contaminante y peligrosa. Esta norma diferencia por el lugar de origen y destino de la carga; sin embargo, no establece tarifas para el almacenamiento de carga nacional.

**CUADRO N° 3**  
TARIFAS POR EL ALMACENAJE DE CARGA INTERNACIONAL  
(en US\$, no considera tributos de ley)

TIEMPO DE ALMACENAJE	US\$
1eros. diez días por KG	0.0085
Del 11avo. día al 30avo. día por Kg.	0.0114
Después de 30 días hasta el 60avo. Día	0.0190
Mercadería de Valor	Liquid. normal + 5% S.V FOB
Tarifa Mínima	5.00
Abandono Legal	0.0384
Mercadería Peligrosa y/o contaminante	Liquid. normal + 50% del total

Fuente: Resolución Ministerial 504-01-Tc/15,12 Anexo 1

**CUADRO N° 4**  
TARIFA POR SERVICIO DE CARGA, DESCARGA Y MANIPULEO  
(en US\$, no considera tributos de ley)

CARGA NACIONAL	US\$
Común	0.03 X Kg.
Peligrosa y/o Contaminante	0.05 x Kg.
Tarifa mínima (hasta 300 Kg. Común y hasta 67 Kg. peligrosa y/o contaminante)	3.00
CARGA INTERNACIONAL	US\$
Común	0.06 x Kg.
Peligrosa y/o Contaminante	0.09 x Kg.
Tarifa Mínima (hasta 100 Kg. Común y hasta 67 Kg. peligrosa y/o contaminante)	6.00

Fuente: Resolución Ministerial 504-01-Tc/15,12 Anexo 2

La RM 870-92-TCC/15.12 del 20 de octubre de 1992 establece las tarifas para vuelos nacionales de los servicios de aterrizaje y despegue (A/D) diurno y nocturno, de aeronavegación en ruta (SNAR), de los servicios a vuelos de prueba y/o entrenamiento, estacionamiento y de apoyo de aeronaves en tierra (Rampa) por paquete de servicios, por servicios individuales, para aeronaves cargueras y mixtas, por escala técnica y para aviones particulares. Esta norma diferencia por categoría de aeropuerto, estableciendo tarifas progresivamente menores en los servicios de A/D y derivados para aquellos aeropuertos con menor categoría (las categorías van de la primera a la quinta, conforme los aeropuertos van contando con menor equipamiento).

**CUADRO N° 5**  
TARIFAS DE A/D APLICABLES A LÍNEAS AÉREAS NACIONALES  
(en US\$, no considera tributos de ley)

PMD	US\$ POR TONELADA MÉTRICA				
	1ª categoría 100%	2ª categoría 70%	3ª categoría 60%	4ª categoría 50%	5ª categoría 40%
Hasta 35	1.06	0.74	0.64	0.53	0.42
de 36 a 70	1.29	0.90	0.77	0.65	0.52
de 71 a 105	1.35	0.94	0.81	0.67	0.54
de 106 a más	1.39	0.97	0.83	0.69	0.56

Fuente: RM 870-92-TCC/15.12

La siguiente fórmula sirve para hallar los cargos de SNAR aplicable a líneas aéreas nacionales:

$$\text{SNAR} = \text{Distancia} * 0.0041 * \text{PMD} * \text{US } \$0.25$$

**CUADRO N° 6**  
CARGOS APLICABLES A LÍNEAS AÉREAS  
NACIONALES  
(en US\$, no considera tributos de ley)

CONCEPTO	US\$
A/D nocturno	15% adicional A/D
Vuelos de prueba o entrenamiento	25% A/D
Estacionamiento (cuatro primeras horas)	10% A/D
Estacionamiento por hora (siguientes a las cuatro primeras horas)	2.5% A/D

Fuente: Resolución Ministerial N° 870-92 TCC/15.12, Artículo Cuarto Sexto y Séptimo

La RM 360-95-MTC/15.12 del 28 de agosto de 1995 establece las tarifas para vuelos internacionales de los servicios de aterrizaje y despegue (A/D) diurno y nocturno, de aeronavegación en ruta (SNAR), de los servicios a vuelos de prueba y/o entrenamiento y estacionamiento. Esta norma diferencia por categoría de aeropuerto, estableciendo tarifas progresivamente menores en los servicios de A/D y derivados para aquellos aeropuertos con menor categoría. Cabe destacar que esta norma no establece tarifas por el servicio de apoyo de aeronaves en tierra (Rampa) para vuelos internacionales; en la práctica, se aplican las mismas tarifas para ambos tipos de vuelo.

**CUADRO Nº 7**  
**TARIFAS DE A/D APLICABLES A VUELOS INTERNACIONALES**  
(en US\$, no considera tributos de ley)

PMD	US\$ POR TONELADA MÉTRICA				
	1ª categoría 100%	2ª categoría 70%	3ª categoría 60%	4ª categoría 50%	5ª categoría 40%
Hasta 35	4.24	2.97	2.54	2.12	1.70
de 36 a 70	5.15	3.60	3.09	2.57	2.00
de 71 a 105	5.42	3.79	3.25	2.71	2.17
de 105 a más	5.55	3.88	3.33	2.77	2.22

Fuente: Resolución Ministerial Nº 360-95 MTC/15.12, Artículo Segundo

**CUADRO Nº 8**  
**TARIFAS DE SNAR APLICABLES**  
**A VUELOS INTERNACIONALES**  
(en US\$, no considera tributos de ley)

PMD	US\$ KM VOLADO
Menos de 55 TM	0.20
desde 55 TM a 115 TM	0.30
desde 116 TM a 200 TM	0.60
Más de 201 TM	0.90
Cargo Mínimo	25.00

Fuente: Resolución Ministerial 360-95-MTC/15.12, Artículo tercero

**CUADRO Nº 9**  
**CARGOS APLICABLES A VUELOS INTERNACIONALES**  
(en US\$, no considera tributos de ley)

CONCEPTO	US\$
A/D NOCTURNO	15% ADICIONAL A/D
SNAR, A/D Y ESTACIONAMIENTO Aeronaves civiles en búsqueda y rescate (SAR), del Estado, de Estados extranjeros en términos de reciprocidad, civiles con visitas o delegaciones oficiales de otros Estados en términos de reciprocidad, que transporten ayuda humanitaria sin retribución económica y regreso al aeropuerto por malas condiciones meteorológicas.	1.00
VUELOS DE PRUEBA O ENTRENAMIENTO	25% A/D
ESTACIONAMIENTO (cuatro primeras horas)	10% A/D
ESTACIONAMIENTO por hora (siguientes a las cuatro primeras horas)	2.5% A/D

Fuente: RM 360-95-MTC/15.12

La RM 156-96-MTC/15.12 del 15 de abril de 1996 establece la tarifa de derecho de uso de instalaciones aeroportuarias para carga y descarga nacional e internacional para los aeropuertos en los cuales CORPAC no presta el servicio, sino que provee la infraestructura para que un tercero lo haga, estableciendo la tarifa de US \$0.01 (un centavo de dólar de los Estados Unidos de América).

La RM 502-98-MTC/15.02 del 7 de diciembre de 1998 establece las tarifas de los servicios de atención al pasajero en terminales, TUUA nacional e internacional.

Esta norma diferencia la tarifa por aeropuerto, considerando para el AIJCH una tarifa distinta al resto de aeropuertos.

**CUADRO N° 10**  
TARIFA UNIFICADA POR USO DE AEROPUERTO  
(considera IGV)

ÁMBITO GEOGRÁFICO	US\$	SI.
Nacional	n.a.	12.00*
desde 55 TM a 115 TM	10.00	n.a.

\* Ahora S/.12.10 por el cambio de la tasa del IGV  
Fuente: Resolución Ministerial N°505-98 MTC/15.02

Por lado, la Resolución de Consejo Directivo 012-2000-CD/OSITRAN del 14 de diciembre de 2000 establece la tarifa máxima fija, para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante el uso de puentes de abordaje para el aeropuerto del Cusco. Esta norma establece el monto de US \$30.00 (treinta dólares de los Estados Unidos de América) por hora o fracción, sin incluir impuestos de ley.

La Resolución de Consejo Directivo 020-2000-CD/OSITRAN del 29 de diciembre de 2000 otorga a las tarifas de A/D y SNAR del aeropuerto de Pisco el carácter de tarifas máximas, confirmando como tales a las establecidas en la RM 360-95-MTC/15.12.

Adicionalmente, el Decreto Legislativo 819 del 22 de abril de 1996 no permite la concesión de beneficio o exoneración al pago por servicios prestados por CORPAC. Sin embargo, la Ley 27999 del 12 de junio de 2003 establece que excepcionalmente CORPAC podrá establecer tarifas promocionales, que contribuyan al desarrollo nacional y turístico, por operaciones transfronterizas y transamazónicas, pudiendo derivarse de Convenios o Tratados Internacionales con países fronterizos.

## 4 DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2003

### 4.1. TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA

#### 4.1.1. Pasajeros

Los aeropuertos que administra CORPAC han tenido durante los últimos cinco años una participación promedio de 40% del tráfico de pasajeros que circulan en la red aeroportuaria pública. Sin embargo, su participación ha ido decreciendo a través del tiempo.

**CUADRO N° 11**  
PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR  
CORPAC EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED  
AEROPORTUARIA

	1999	2000	2001	2002	2003
Nacional	58%	57%	58%	57%	56%
Internacional	2%	2%	1%	1%	1%
TOTAL	43%	41%	40%	37%	37%

Fuente: CORPAC

Nota: Las cifras no consideran la participación del tráfico del AIJCH, aún antes de la concesión de éste en febrero de 2001.

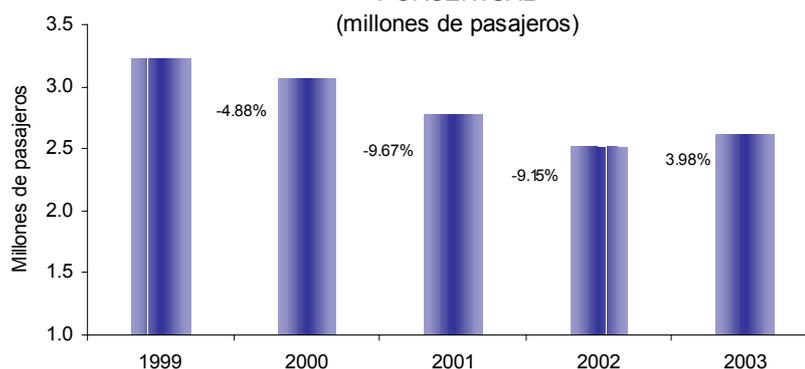
La participación de los aeropuertos administrados por CORPAC en el transporte de pasajeros en vuelos nacionales (56%) es mayor que la que ostenta el AIJCH. En contraste, su participación en el transporte de pasajeros en vuelos internacionales es ínfima (1%).

Durante el año 2003, el número de pasajeros que utilizó la red aeroportuaria fue 7.16 millones. De este total, CORPAC atendió 2.6 millones, de los cuales 2.59 millones fueron pasajeros en vuelos nacionales y sólo 27 mil pasajeros correspondieron a vuelos internacionales.

El crecimiento del número de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC, durante 2003, fue 3.9%. El flujo nacional aumentó en 3.6% y el flujo internacional, en casi 60%. De esta forma, CORPAC se recupera de la caída sufrida en el 2002, año en el cual el número de pasajeros nacionales se redujo en 8.9% y los pasajeros internacionales en 33.3%. Estos últimos solo representan el 1% del total de pasajeros que se movilizan en aeropuertos administrados por CORPAC. La relación pasajeros internacionales/nacionales se mantiene en 0.01. Es decir, por cada 100 pasajeros nacionales existe 1 pasajero internacional.

## GRAFICO Nº 2

### TRÁFICO DE PASAJEROS EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC Y VARIACIÓN PORCENTUAL



Fuente: CORPAC  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

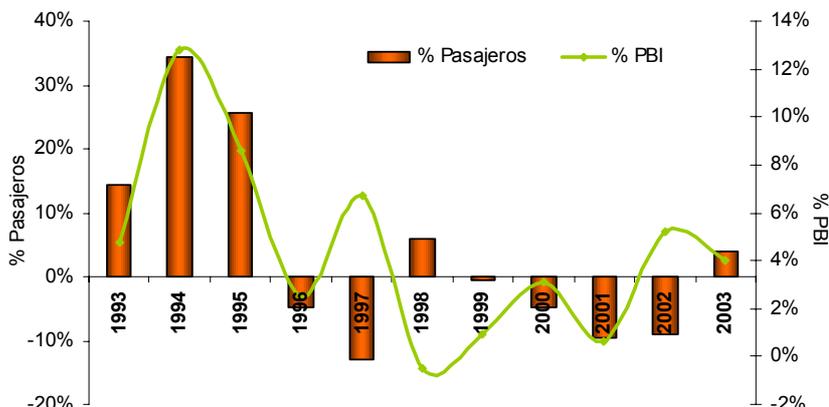
Después de los atentados terroristas ocurridos el 11 de setiembre de 2001 en los Estados Unidos, la industria aeronáutica experimentó una aguda recesión en el transporte de pasajeros debido, principalmente, a la percepción de falta de seguridad en los vuelos. Esto sumado con la aparición del SARS<sup>8</sup> el reciente conflicto en IRAQ que en 2003, provocaron una lenta recuperación del sector, perjudicando severamente a las empresas aéreas y en cierto sentido a las economías domésticas dependientes del turismo internacional.

De igual manera, el desarrollo de la aviación comercial se encuentra relacionado con el desempeño económico del país. Las tasas de crecimiento de PAX y PBI nacional, mantienen un alto nivel de correlación directa salvo durante el periodo de 1997-2000, periodo en el que la aviación comercial nacional se vio afectada por un incremento en la competencia por el transporte terrestre.

<sup>8</sup> Síndrome Severo Respiratorio Agudo.

**GRAFICO Nº 3**

TASA DE CRECIMIENTO DE PAX Y DEL PBI

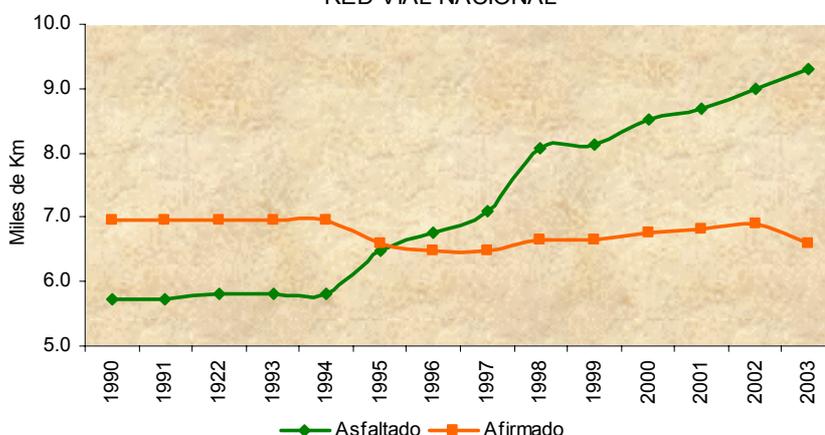


Fuente: BCRP, CORPAC  
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El incremento de carreteras asfaltadas de la Red Vial Nacional a partir de la segunda mitad de la década anterior, hace posible una sustitución entre el transporte aéreo y el transporte por carretera en determinados tramos. En el año 2002, la Red Vial Nacional contaba con 55% más de kilómetros asfaltados que en 1994, tal como se observa en el siguiente gráfico.

**GRAFICO Nº 4**

RED VIAL NACIONAL



Fuente: INEI  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En 1996, el tráfico de pasajeros nacionales transportados por vía aérea empezó a reducirse, justamente un año después que empezaran las mejoras en la Red Vial Nacional de carreteras, ya que las mejores carreteras que sirvieron de interconexión entre distintas localidades del país, apareciendo empresas de transporte terrestre de pasajeros que ofrecían mejores precios a su alternativo aéreo.

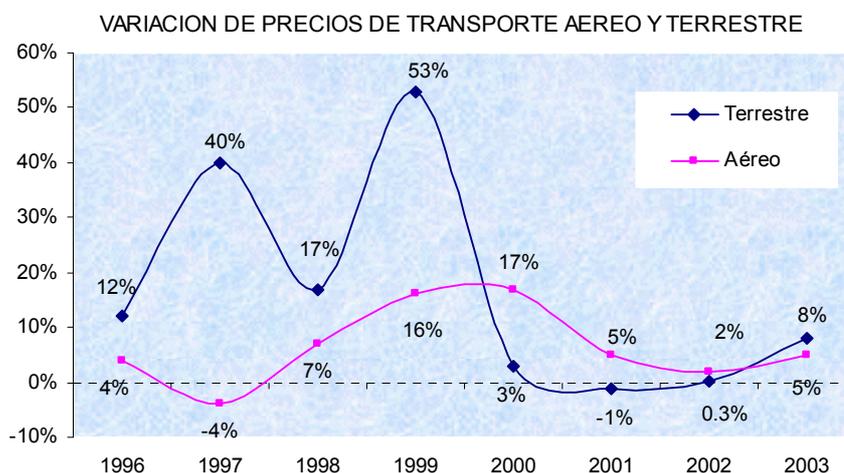
En el periodo 1996-1999, las tarifas de transporte terrestre empezaron a crecer a un ritmo anual de hasta 52%; mientras que los precios de transporte aéreo aumentaban en menos de 20%. Incluso, en 1997<sup>9</sup>, hubo una reducción en los

<sup>9</sup> En ese año, algunas aerolíneas ofrecían pasajes a lugares como Cusco o Arequipa a US\$ 39.

precios de transporte aéreo. A pesar de la abrupta diferencia en la tasa de crecimiento de los precios de transporte, se observaba una mayor demanda por el transporte terrestre debido a que los precios eran en valor absoluto menores.

En lo que se refiere al transporte de pasajeros por vía aérea, el mercado normalmente se encuentra segmentado según las necesidades de los distintos usuarios. Es así, que se pueden identificar tres distintos segmentos; turistas, viajeros de negocios y étnicos (motivos personales)<sup>10</sup>. Dependiendo que tipo de usuario se considera, la sensibilidad por los cambios de precios se tornará diferente, es decir, aquellos pasajeros que utilizan el transporte aéreo con la finalidad de negocios, serán menos sensibles a variaciones del precio, mientras que los turistas y étnicos observarán con mayor atención variaciones en el precio. En el caso de los usuarios con motivos turísticos, también se puede diferenciar entre aquellos de origen extranjero de los de origen nacional, siendo los primeros menos sensibles a cambios en los precios, pues este segmento puede considerarse un mercado cautivo en el transporte de pasajeros por la red aeroportuaria nacional.

**GRAFICO N° 5**



Fuente: INEI  
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Con relación a los principales aeropuertos, el de la ciudad del Cusco es el segundo aeropuerto con mayor número de pasajeros, con un tráfico de alrededor de 700 mil pasajeros de entrada y salida -PAX<sup>11</sup>- por año, y constituye el destino turístico más importante del país. Este aeropuerto concentra el 27% del movimiento de pasajeros, el 10% de operaciones y el 11% de carga de la red aeroportuaria, sin considerar el aeropuerto de Lima.

Los aeropuertos de Arequipa e Iquitos registran cada uno alrededor de 300 mil PAX por año y representan el 25% del tráfico de los aeropuertos administrados por CORPAC. Cabe señalar que Iquitos es el segundo aeropuerto en el transporte de carga, después de Lima, y concentra el 48% de la carga que se

<sup>10</sup> Informe N°038-2001-GEE Indecopi “ Evaluación de las condiciones para el desarrollo de la actividad Empresarial del Estado: Transportes Aéreos Nacionales de la Selva (TANS)”.

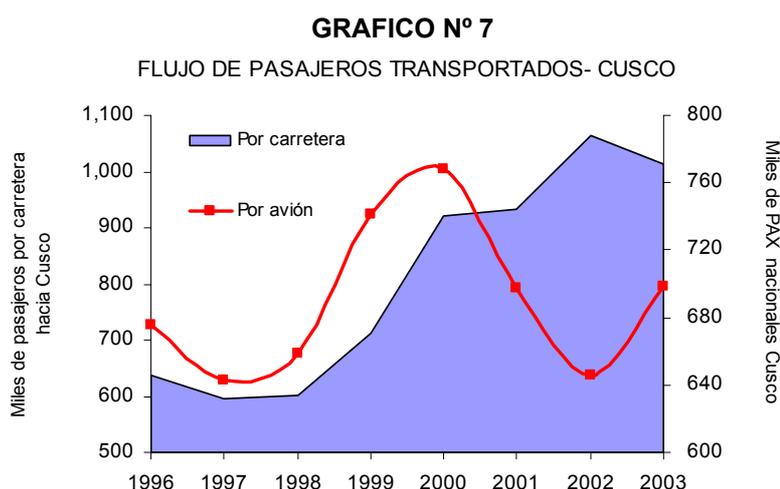
<sup>11</sup> Pasajeros de entrada son aquellos que llegan al aeropuerto mientras que los de salida son aquellos embarcados. La suma de ambos, se conoce como PAX.



tienen un potencial desarrollo turístico o económico, como es el caso de los aeropuertos de Chachapoyas, Cajamarca y Anta, por la presencia del complejo turístico de Kuelap y las mineras Yanacocha y Antamina, respectivamente; o, cumplen una función específica dentro de la red aeroportuaria por voluntad política, como el aeropuerto de Pisco, alterno del AIJCH.

Por último, existe un grupo de 36 aeropuertos que cumple una función eminentemente social. Estos aeropuertos registran escaso o nulo movimiento. Cabe resaltar que algunos presentan invasión tanto en las superficies limitadoras de obstáculos<sup>12</sup> como en la superficie del aeropuerto<sup>13</sup>, aumentando los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

Finalmente, comparando el tráfico de pasajeros por carretera con el tráfico por vía aérea se observa que en el caso del Cusco, el flujo de pasajeros aéreos se comportó de manera similar que su alternativo terrestre en los años de expansión de la red vial; sin embargo, a partir del 2000 se presentó una contracción en los pasajeros que viajaban por avión mientras el número de los que lo hacían por carretera continuaba creciendo; posiblemente por la recesión económica y la inestabilidad política de aquel, luego, durante 2003, el número de pasajeros transportados por aire se incrementó.



Fuente: CORPAC, MTC  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

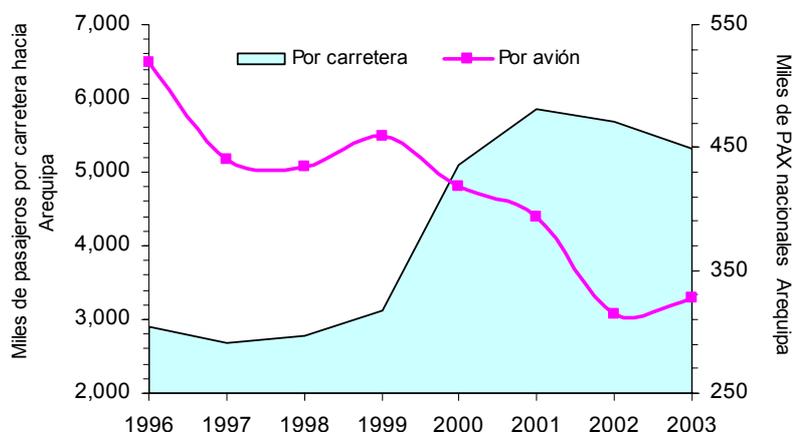
Respecto a los pasajeros transportados por carretera hacia la ciudad de Arequipa, éstos aumentan a tasas promedio de 8% anual hasta 1999, para luego dar un salto de 63% en el año 2000, en cambio el transporte aéreo presenta una prolongada contracción desde 1996 con pequeñas recuperaciones que no han logrado mantener los mismos niveles observados en 1996.

<sup>12</sup> Constituyen los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea, según el Capítulo II de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

<sup>13</sup> Constituye el terreno donde se desarrollan las actividades aeronáuticas, el recinto aeroportuario.

## GRAFICO N° 8

FLUJO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS- AREQUIPA



Fuente: CORPAC, MTC  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

### 4.1.2. Carga

Si bien es cierto que en la industria aeronáutica peruana, el principal negocio es el transporte de pasajeros, el transporte de carga es considerado, en muchos aeropuertos, como el principal flujo comercial. En 2003, la red aeroportuaria movilizó 184 mil TM de las cuales el 13% utilizó los recintos aeroportuarios administrados por CORPAC. Cabe señalar que la carga nacional representa el 98% del total movilizado en los aeropuertos bajo la administración CORPAC.

**CUADRO N° 12**  
**PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA**

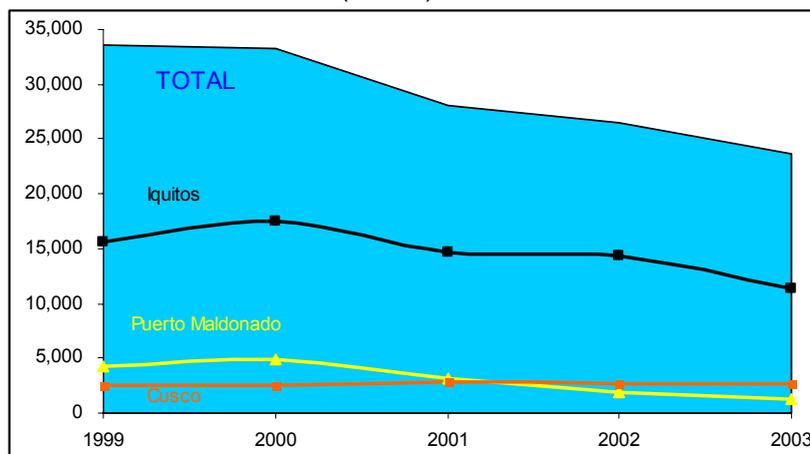
	1999	2000	2001	2002	2003
Nacional	57%	64%	70%	65%	56%
Internacional	3%	1%	1%	0.5%	0.5%
<b>Total</b>	<b>27%</b>	<b>24%</b>	<b>20%</b>	<b>16%</b>	<b>13%</b>

Fuente: CORPAC

Nota: Las cifras no consideran la participación del tráfico del AIJCH, aún antes de la concesión de éste en febrero de 2001.

En el 2003, los aeropuertos administrados por CORPAC recibieron 22.8 miles de TM de carga E/S, cifra que se compone de 22.2 miles de TM de carga E/S nacional y 0.6 miles de TM de carga E/S internacional. Desde 1998, cuando se registró un tráfico de 41 miles de TM, la carga ha venido reduciéndose anualmente en promedio en 10%. Los aeropuertos más representativos en esta unidad de negocio son los de Iquitos, Puerto Maldonado y Cusco, los mismos que han representado en promedio el 70% del total de la carga que transita por los aeropuertos que administra CORPAC.

**GRAFICO Nº 9**  
**TRAFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS**  
**POR CORPAC**  
(en TM)



Fuente: CORPAC

**CUADRO Nº 13**  
**TRAFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS**  
**POR CORPAC**  
(en TM)

	1999	2000	2001	2002	2003
Nacional	31,738	32,692	27,419	25,883	22,192
Internacional	1,880	610	705	670	585
<b>Total</b>	<b>33,618</b>	<b>33,301</b>	<b>28,123</b>	<b>26,553</b>	<b>22,777</b>

Fuente: CORPAC

La variación del tráfico con respecto al año 2003 fue de -14%, siendo la contracción de la carga nacional 14% y de la internacional 13%.

#### 4.1.3. Operaciones

Por otro lado, con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC han concentrado, en promedio, durante los últimos tres años, el 65% del movimiento E/S total de aeronaves de la Red Aeroportuaria Nacional. En 2003, CORPAC registró el 75.2% de las operaciones nacionales y el 4.0% de las internacionales.

**CUADRO Nº 14**  
**PARTICIPACIÓN DE CORPAC EN LAS OPERACIONES DE**  
**LA RED AEROPORTUARIA**  
(en TM)

	1999	2000	2001	2002	2003
Nacional	77%	78%	76%	76%	75%
Internacional	6.6%	6.3%	4.9%	4.3%	4.0%
<b>TOTAL</b>	<b>68.6%</b>	<b>68.5%</b>	<b>66%</b>	<b>65%</b>	<b>64%</b>

Fuente: CORPAC

Nota: Las cifras no consideran la participación del tráfico del AIJCH, aún antes de la concesión de éste en febrero de 2001.

Durante el año 2003, el número de operaciones E/S en la red aeroportuaria nacional alcanzó las 197.9 mil, incluyendo el tráfico del AIJCH. Los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 127.6 mil movimientos E/S de aeronaves, de las cuales 126.4 miles de movimientos E/S corresponden a nacionales y 1.19 miles de movimientos E/S a internacionales.

**CUADRO N° 15**  
**OPERACIONES REALIZADAS EN AEROPUERTOS**  
**ADMINISTRADOS POR CORPAC**  
**(miles de operaciones)**

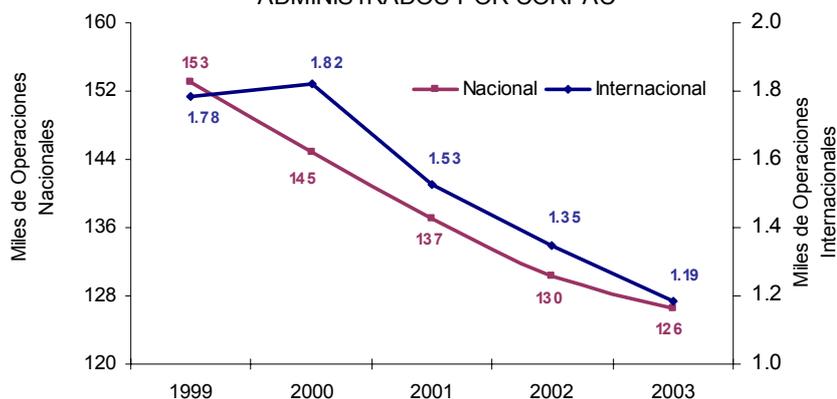
	1999	2000	2001	2002	2003
Nacional	153	145	137	130	126
Internacional	2	2	2	1	1
Total Operaciones	155	147	139	132	128

Fuente: CORPAC

Asimismo, las operaciones aeroportuarias disminuyeron en 3.04% durante el 2003 en comparación con el año anterior debido a una contracción de 2.95% de los movimientos E/S nacionales y 11.8% de los movimientos E/S internacionales. No obstante, cabe señalar que la participación de CORPAC en el número de operaciones en la Red Nacional ha venido decreciendo desde 1999, año en el que registró el 69% del total de operaciones.

**GRAFICO N° 10**

**OPERACIONES REALIZADAS EN LOS AEROPUERTOS**  
**ADMINISTRADOS POR CORPAC**



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El número de operaciones efectuadas a través de los aeropuertos de la red aeroportuaria (sin contar Lima), se han ido reduciendo paulatinamente desde 1999. La tasa de contracción promedio durante el periodo 1999-2003 es 4.26%.

## 4.2. RESULTADOS FINANCIEROS

### 4.2.1. Análisis del Resultados del Ejercicio

Si bien CORPAC administra todos los aeropuertos ubicados a lo largo del territorio nacional, con excepción del aeropuerto de Lima, no todos los recintos aeroportuarios concentran un flujo comercial mínimo que pueda sostener el desarrollo de todos aquellos aeropuertos que componen la Red Aeroportuaria Nacional. Desde que el AIJCH fue otorgado en concesión a la empresa Lima Airport Partners (LAP), CORPAC perdió su principal fuente de ingresos y la

brecha de ingresos entre el recinto líder (Lima) y el resto, se hizo cada vez más pronunciada, lo que en cierta manera ha generado un retraso en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

Durante 2003, CORPAC facturó US\$28,2 millones, nivel 0.8% inferior a lo facturado en 2002. El AIJCH, por su parte, facturó alrededor de \$69 millones de dólares, representando el 71% del total. Si consideramos los ingresos de ambos operadores, la Red Aeroportuaria experimentó un ligero aumento de 2% en comparación con el 2002, mientras que los gastos se expandieron en 6%.

**CUADRO N° 16**  
**INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED**  
**AEROPORTUARIA**  
**(no considera las Transferencias entre empresas ni al Estado)**

Miles de Soles	2001	2002				2003			
	Red	CORPAC	LAP	RED	2001 /2002 %	CORPAC	LAP	RED	2002 /2003 %
Ingresos	308,194	107,791	226,793	334,584	9%	98,356	242,695	341,051	2%
Gastos	-241,394	-161,702	-61,765	-223,467	-7%	-168,957	-68,333	-237,290	6%

Miles de US\$	2001	2002				2003			
	Red	CORPAC	LAP	RED	2001 /2002 %	CORPAC	LAP	RED	2002 /2003 %
Ingresos	87,324	30,974	63,841	94,815	9%	28,263	69,740	98,003	3%
Gastos	-68,782	-46,466	-17,394	-63,860	-7%	-48,551	-19,636	-68,187	7%

Nota: No se han considerado ingresos ni gastos financieros ni excepcionales  
Fuente: EEFF auditados de CORPAC y LAP

De otro lado, según la composición de ingresos de CORPAC, los ingresos por prestación de servicios de aeronavegación aérea durante 2003 representaron el 51%, mientras que los ingresos aeroportuarios, el 9%. Es importante resaltar que los ingresos varios representaron el 38%, de los cuales el 25% provienen de los servicios otorgados en concesión por los aeropuertos. En líneas generales, la estructura de ingresos no ha variado sustancialmente con respecto al año anterior, a pesar de un leve incremento de 1%, debido únicamente por los ingresos varios, que aumentaron en 7%.

**CUADRO N° 17**  
**ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DE CORPAC**  
**(en nuevos soles)**

	2002	Composición	2003	Composición
<b>Aeronáuticos</b>	<b>101,400,743</b>	<b>63%</b>	<b>98,356,256</b>	<b>61%</b>
Servicios de aeronavegación	85,943,637	54%	82,748,341	51%
Servicios aeroportuarios	13,977,611	9%	14,614,402	9%
Otros ingreso operacionales	1,479,495	1%	993,513	1%
<b>Ingresos Financieros</b>	<b>1,851,608</b>	<b>1%</b>	<b>1,910,643</b>	<b>1%</b>
<b>Ingresos Varios</b>	<b>56,671,600</b>	<b>35%</b>	<b>60,941,678</b>	<b>38%</b>
Concesión del aeropuerto	39,342,474	25%	40,527,478	25%
Alquileres	4,889,707	3%	4,976,312	3%
Otros	12,439,419	8%	15,437,888	10%
<b>Total</b>	<b>159,923,951</b>	<b>100%</b>	<b>161,208,577</b>	<b>100%</b>

Fuente: EEFF auditados de CORPAC

Con respecto al Estado de Pérdidas y Ganancias, la empresa ha venido afrontando en los últimos años una preocupante situación. Desde que el AIJCH pasó a la administración de LAP, la situación económica-financiera de CORPAC se vio afectada, presentando agudas contracciones en sus ingresos e incrementos en sus gastos. Solo los ingresos brutos<sup>14</sup> han disminuido en los últimos dos años en 12% y 3% consecutivamente, mientras que los costos operativos aumentaron en 2003 en 11%, llegando así a obtener una utilidad bruta negativa de S/.11.7 millones, que representa una disminución de 562% con respecto al año anterior. Dicha contracción se explica principalmente por un aumento de 110% en las provisiones del ejercicio (S/.7.497 millones más que el año anterior)<sup>15</sup>. En términos generales, la empresa presenta en 2003 una utilidad negativa de S/. 17.3 millones, es decir, se produjo una contracción de 79% en comparación a lo obtenido en 2002.

**CUADRO N° 18**  
**ESTADOS DE PÉRDIDA Y GANANCIAS DE CORPAC**  
**(en miles de nuevos soles)**

	2002	2002/2001 %	2003	2003/2002 %
Ingresos Brutos	101,401	-16%	98,356	-3%
Costos de Ventas	-98,863	9%	-110,091	-11%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>2,538</b>	<b>-92%</b>	<b>-11,735</b>	<b>-562%</b>
Gastos de Administración	-68,899	-20%	-58,866	15%
<b>Resultado de Operación</b>	<b>-66,361</b>	<b>20%</b>	<b>-70,600</b>	<b>6%</b>
Otros Ingresos	43,816	-56%	50,283	15%
Otros Gastos	-1,326	-98%	-71	95%
<b>UAI</b>	<b>-23,871</b>	<b>-78%</b>	<b>-20,389</b>	<b>15%</b>
Deducciones	14,165	-68%	3,028	-79%
<b>Utilidad</b>	<b>-9,706</b>	<b>-79%</b>	<b>-17,360</b>	<b>-79%</b>

Fuente: EEFF auditados de CORPAC

Durante los años 2002 y 2003, CORPAC presentó un margen operativo de -0.65 y -0.72, respectivamente. Esto nos indica que la empresa no tiene la capacidad ni siquiera de cubrir los costos operacionales o del mismo giro del negocio. Dado lo anterior es de esperarse que la rentabilidad de la empresa con relación a las ventas, patrimonio y activos sea negativa.

Con relación a la liquidez, durante el 2003, se aprecia una mejora respecto al año anterior, lo que le permite a CORPAC tener un respaldo para cumplir las deudas a corto plazo. De otro lado, la capacidad de la empresa para producir ingresos se ha reducido durante 2003 a 0.15. Por último, el nivel de endeudamiento no ha sufrido cambios significativos, presentando un ratio de Pasivo/Patrimonio apenas de 0.04.

<sup>14</sup> No incluye las transferencias de LAP.

<sup>15</sup> Principalmente depreciación, amortización y cobranza dudosa.

**CUADRO N° 19**  
**RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC**

Indicadores	2002	2003
Margen operativo	-0.65	-0.72
Utilidad Neta / Ventas	-0.10	-0.18
Activo Cte / Pasivo Cte	2.53	4.65
Prueba Ácida	1.08	2.15
Pasivo / Patrimonio	0.07	0.04
Utilidad Neta / Patrimonio	-0.02	-0.03
Utilidad Neta / Activos	-0.02	-0.03
Ventas / Activos	0.18	0.15
Ventas / Patrimonio	0.19	0.15
Activos / Patrimonio	1.07	1.05

Fuente: EEFF auditados de CORPAC

## 4.2.2. Ingresos de la Concesión

### 4.2.2.1. Retribución mínima y exceso de retribución

La retribución que paga el operador del AIJCH al concedente, a través del OSITRAN, es el mayor monto de los siguientes:

- (a) el resultado de aplicar el 46.511% a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente,
- (b) US \$3'000,000 por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US \$3'500,000 por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de vigencia de la concesión, y US \$3'750,000 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 \$3'750,000 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.

El destino y utilización de la retribución mínima establecido en las bases de la concesión del AIJCH, es decir, lo que señala el punto (b) anteriormente mencionado, originalmente establecía lo siguiente:

- Durante el primer y segundo año de vigencia de la concesión, el 100% para la inversión, mantenimiento y operaciones de los demás aeropuertos administrados por CORPAC.
- A partir del tercer año de vigencia<sup>16</sup>:
  - el 80% para la inversión, mantenimiento y operaciones de los demás aeropuertos administrados por CORPAC y

<sup>16</sup> Bases del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH).

- el 20% para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCH, que será efectuado por el MTC.

Cuando los ingresos que se generen fueran superiores al monto mínimo establecido (exceso de retribución), el saldo sería destinado para el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que estén a cargo del MTC.

Sin embargo, la Adenda 3 al Contrato de Concesión del AIJCH, firmada el 30 de setiembre de 2002, facultó al MTC a redistribuir los recursos provenientes de la concesión, con el fin de poder expropiar los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH.

Desde el inicio de la concesión del AIJCH, CORPAC ha recibido por concepto de retribución mínima y exceso de retribución aproximadamente S/. 70 millones. En cuanto a la retribución mínima, los únicos pagos han sido efectuados durante 2003, los mismos que ascendieron aproximadamente a S/. 32 millones, lo que equivale a algo menos del 30% del monto devengado desde el inicio de la concesión<sup>17</sup>.

**CUADRO N° 20  
RETRIBUCIÓN MÍNIMA  
(Nuevos Soles)**

Mayo 2003	5,500,000
Julio 2003	13,884,000
Diciembre 2003	12,805,365
<b>TOTAL</b>	<b>32,189,365</b>

*Fuente: CORPAC*

Con relación al exceso sobre la retribución mínima, CORPAC recibió S/. 38 millones, los cuales se registraron durante 2001 y 2002. Estos montos fueron destinados a las obras en las pistas de aterrizaje de los aeropuertos de Cajamarca y Juliaca.

**CUADRO N° 21  
EXCESO DE RETRIBUCIÓN  
(Nuevos Soles)**

2001	15,000,000
2002	23,067,453
<b>TOTAL</b>	<b>38,067,453</b>

*Fuente: CORPAC*

#### **4.2.2.2. Contrato de colaboración empresarial en LAP y CORPAC**

El contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP<sup>18</sup>, como consecuencia de la concesión del AIJCH establece que en contraprestación por los servicios que

<sup>17</sup> El monto devengado desde 2001 es aproximadamente S/. 141 millones.

<sup>18</sup> Con la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

presta CORPAC al concesionario<sup>19</sup>, 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° 22**  
**INGRESOS PROVENIENTES DE LA CONCESIÓN DEL AIJCH**  
(miles de soles)

	2001	% <sup>11</sup>	2002	% <sup>11</sup>	2003	% <sup>11</sup>
<b>Ingresos</b>	<b>32,751</b>	<b>28%</b>	<b>39,342</b>	<b>40%</b>	<b>40,527</b>	<b>41%</b>
50% A/D AIJCH*	18,442	16%	21,917	22%	21,445	22%
20% TUUA internacional AIJCH*	14,309	12%	17,426	18%	19,083	19%
<b>Total Ingresos Operativos</b>	<b>118,527</b>		<b>99,412</b>		<b>98,356</b>	

<sup>11</sup> Monto que equivale a esa proporción de los ingresos operativos.

\* Los porcentajes han sido estimados de los EEFF auditados de LAP, toda vez que en la información auditada de CORPAC este ingreso no se presenta a ese nivel de detalle.

Fuente: Estados Financieros de LAP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Desde el inicio de la concesión, CORPAC ha recibido aproximadamente 112 millones de soles por el cumplimiento de este contrato. Durante el año 2003, los ingresos de CORPAC por estos conceptos fueron de S/. 40.5 millones, los cuales, durante 2003, representaron el 41% de sus ingresos operativos.

#### 4.2.3. Inversiones

Durante 2003, CORPAC invirtió alrededor de S/. 22 millones, de los cuales el 50% los destinó para el servicio de aeronavegación y el resto para los servicios aeroportuarios. Por otro lado, el 83% del monto total fue destinado tan solo a 7 aeropuertos: Lima, Pucallpa, Cajamarca, Arequipa, Puerto Maldonado, Cusco y Huanuco.

**CUADRO N° 23**  
**INVERSIONES EJECUTADAS 2003**

Aeropuerto	Servicio de Aeronavegación	Servicio Aeroportuarios	Total	%
Lima	5,475,663	329,287	5,804,950	26%
Pucallpa	42,459	5,213,373	5,255,832	24%
Cajamarca	102,145	1,815,992	1,918,137	9%
Arequipa	1,045,898	503,577	1,549,475	7%
Puerto Maldonado	1,466,132	19,963	1,486,095	7%
Cusco	1,344,425	8,531	1,352,956	6%
Huánuco	0	1,186,720	1,186,720	5%
Otros	1,693,509	2,098,643	3,792,152	17%
<b>TOTAL</b>	<b>11,170,231</b>	<b>11,176,086</b>	<b>22,346,317</b>	<b>100%</b>

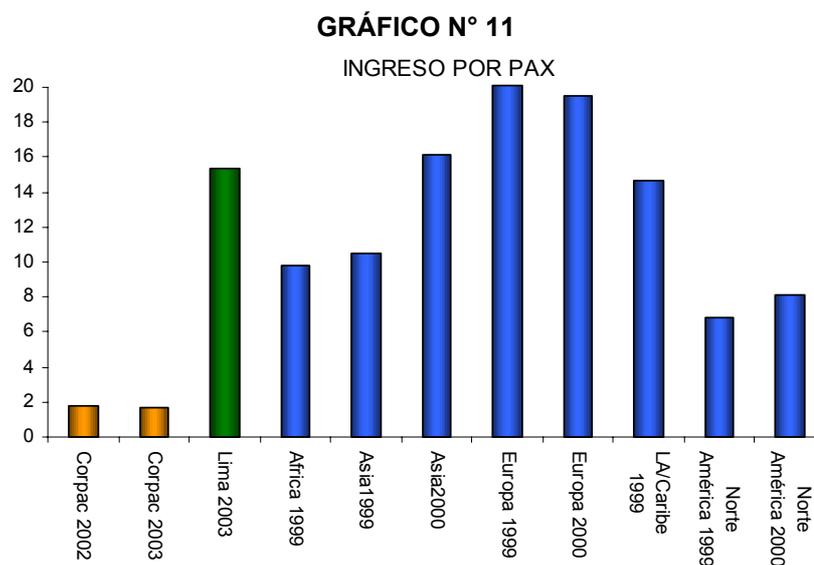
Fuente: CORPAC

<sup>19</sup> 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.

### 4.3. INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO

#### 4.3.1. Ingreso por pasajero

Considerando todos los aeropuertos que administra CORPAC que presentan algún movimiento comercial, el ingreso promedio por pasajero (ingresos/PAX) alcanzó en 2003, US\$1.69 lo que representa un aumento de 5% con respecto al año anterior. Dicho monto representa una diferencia de US\$13.81 respecto del AIJCH y se encuentra muy alejado de los estándares internacionales. El bajo ingreso se explica directamente por el bajo nivel comercial que concentran los aeropuertos regionales.



Fuente: ACI y V Conferencia de Aviación en Hamburgo.

Cabe señalar que en algunos aeropuertos, CORPAC no cobra por el servicio de uso de aerostación a pesar de que la empresa brinda efectivamente este servicio. Según la información de la empresa, durante 2003, se embarcaron 1,328,843 PAXE nacionales e internacionales, de los cuales, 1,244,010 pagaron el TUUA correspondiente. Esto implica que la empresa dejó de percibir US \$255,323 en el año por no cobrar por el servicio, tomando como referencia las tarifas que se cobran en el resto de aeropuertos.

**CUADRO N° 24  
SERVICIO DE AEROSTACIÓN NO REMUNERADO**

	PAXE	N° de tickets vendidos	PAXE exonerados	TUUA* (US\$)	Servicio sin contraprestación (US\$)
Internacional	14,535	13,205	1,330	8.5	11,305
Nacional	1,314,308	1,230,805	83,503	2.9	244,018
<b>TOTAL</b>	<b>1,328,843</b>	<b>1,244,010</b>	<b>84,833</b>		<b>255,323</b>

\* Sin IGV, el Tipo de cambio aplicado a la TUUA nacional es S/3.48 por dólar.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

### 4.3.2. Combustible Aeronáutico

La aviación comercial es una industria altamente competitiva. Las aerolíneas siempre se encuentran en la búsqueda de reducir los costos operativos. Dado que el consumo de combustible constituye uno de los componentes más importantes en la estructura de costos de las empresas aéreas, representando entre el 30% y 40% de los costos por hora de vuelo, las aerolíneas buscan determinar la estrategia que les permita reducir el costo de consumo de combustible, tomando en cuenta la información sobre precios en todos los aeropuertos donde realiza operaciones.

El combustible aeronáutico de mayor uso en la aviación comercial es el Turbo A-1, ya que es elaborado especialmente para las aeronaves a turbinas que transportan pasajeros y carga. En el Perú, las principales plantas refinadoras de turbo son Refinería La Pampilla (Grupo Repsol), Talara (Petroperú) y El Milagro (Petroperú)<sup>20</sup>.

A diciembre de 2003, CORPAC suscribió 15 contratos por la concesión del servicio de abastecimiento de combustible en los distintos aeropuertos regionales. La distribución de las empresas concesionadas se muestra en el cuadro a continuación:

<sup>20</sup> Cabe señalar que en Pucallpa la empresa Maple Gas Corporación produce este producto para el aeropuerto de esa ciudad, donde tiene la concesión de la provisión de combustible.

**CUADRO N° 25**

Zona Sur	
Aeropuerto	Combustible
Arequipa	PETROPERU
Cusco	PETROPERU
Tacna	PETROPERU
Juliaca	COAST MECHANICAL SRL (CMD)
Puerto Maldonado	COAST MECHANICAL SRL (CMD)
Ayacucho	COAST MECHANICAL SRL (CMD)
Pisco	PETROPERU
Nasca	COAST MECHANICAL SRL (CMD)
Zona Norte	
Aeropuerto	Combustible
Trujillo	PETROPERU
Chiclayo	PETROPERU
Piura	AEROSERVICIOS PERUANOS
Talara	PETROPERU
Zona Oriente	
Aeropuerto	Combustible
Iquitos	PETROPERU
Tarapoto	PETROPERU
Pucallpa	MAPLE GAS CORPORATION DEL PERU

Fuente: CORPAC

La empresa Petroperu concentra un total de 9 contratos de concesión que involucra tanto aeropuertos de la zona norte, sur y oriente del país. Cabe mencionar que 5 años atrás, el único comercializador de combustible aeronáutico en el país era dicha empresa nacional.

Con la finalidad de medir el grado de concentración en el mercado de comercialización de combustible aeronáutico en el país, se elaboró el índice desarrollado por O.C. Herfindhal y A. O. Hirschman (HHI). Según los estándares internacionales, un IHH menor a 0.1 representa una industria no concentrada, entre 0.1 y 0.2 medianamente concentrada, y mayor a 0.2 altamente concentrada. Se ha supuesto que el mercado relevante está conformado por todos los aeropuertos del país que ofrecen el servicio de abastecimiento de combustible, toda vez que una aeronave, dentro de su itinerario, tiene la posibilidad de escoger el aeropuerto que provee combustible a un menor precio<sup>21</sup>.

Los resultados del Gráfico N°12 muestran que la industria de comercialización de combustible aeronáutico se encuentra altamente concentrada<sup>22</sup>; sin embargo, desde el inicio de la concesión del AIJCH, ésta se ha ido reduciendo como respuesta al inicio de operaciones de distintas empresas como Repsol, Mobil y CMS, entre otras.

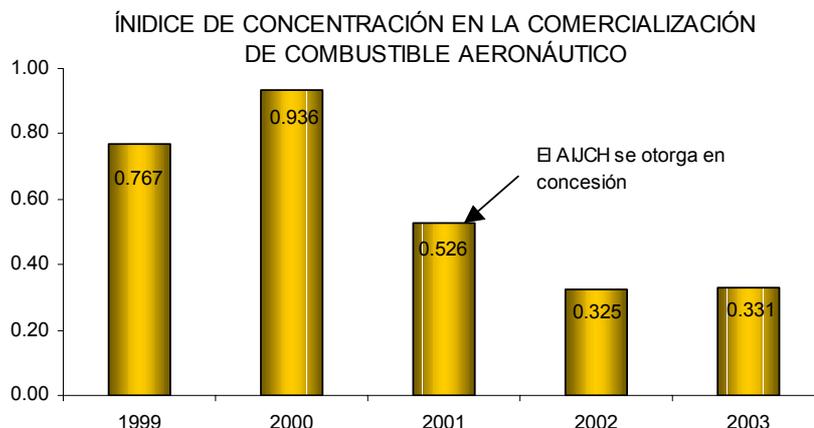
<sup>21</sup> Cabe señalar que existen otros factores que deben ser tomados en cuenta en un análisis más exhaustivo, como por ejemplo, la relación ocupabilidad de bodega/cantidad de combustible en cada vuelo, lo cual podría limitar la decisión de la aerolínea de ir por un precio menor.

<sup>22</sup> La fórmula utilizada se define como :

$$IHH = \sum_{i=1}^n (S_i)^2$$

Donde  $S_i$  es la relación entre el nivel de ventas de la empresa  $i$  sobre el total de ventas.

GRÁFICO N° 12



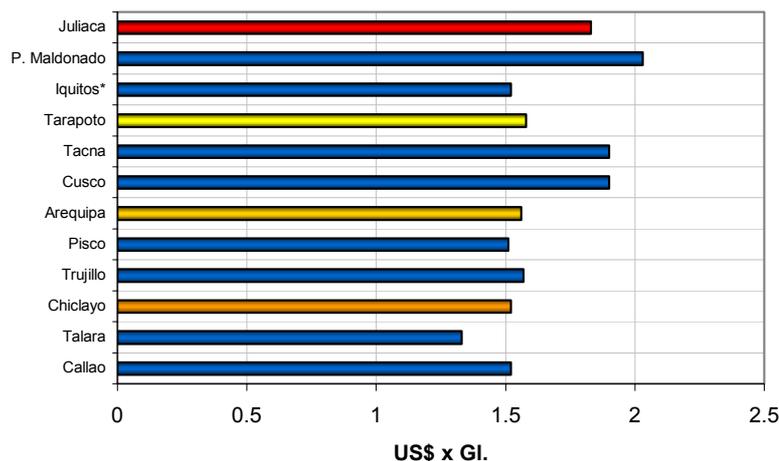
Fuente: Petroperu, Exxon Mobil y CMS  
Elaboración: Gerencia de Regulación

La participación de PETROPERU en la comercialización del Turbo Jet A-1 se ha reducido precipitadamente, pasando de tener el 87% del mercado en 1999 a 27% del mismo en 2003.

La dinámica de la competencia en la comercialización de Turbo A-1 tanto en Lima como en los distintos aeropuertos regionales ha permitido otorgar incentivos correctos a los comercializadores, logrando reducir la brecha que existe entre precio del AIJCH<sup>23</sup> y los demás aeropuertos.

GRÁFICO N° 13

Precio de Combustible en los Aeropuertos Regionales (sin IGV)



\*De Acuerdo a la ley de la promoción en la amazonía -N°27037, el aeropuerto de Iquitos está exonerado del IGV  
Fuente: PETROPERU y CORPAC

<sup>23</sup> Aeropuerto que tiene mayor demanda de combustible dado el alto flujo comercial que concentra.

Como se puede observar, los precios del Turbo A-1 en la mayoría de los aeropuertos de la muestra en estudio se encuentran muy cercanos del que refleja el AIJCH, aun teniendo este último el 92% de la comercialización interna de combustible aeronáutico.

#### 4.4. CORPAC Y LOS AEROPUERTOS DE LATINOAMÉRICA

El Consejo Aeroportuario Internacional (ACI) anualmente realiza un ranking referente al flujo comercial experimentado en la mayoría de los aeropuertos de Latinoamérica. Si bien, el AIJCH, es el representativo de Perú, se ha ubicado a los aeropuertos de Cusco, Iquitos y Nasca en el ranking de pasajeros, carga y operaciones respectivamente a fin de tener como referencia que tan grandes e importantes son dentro de un panorama internacional.

En comparación a los 147 aeropuertos de Latinoamérica considerados en el ranking de ACI, los aeropuertos de Lima y Cusco alcanzaron con respecto al tráfico de pasajeros el puesto 14 y 57, respectivamente. Es importante resaltar que el aeropuerto de Cusco es el segundo más importante con respecto al flujo de pasajeros debido principalmente por el gran atractivo turístico que la ciudad ofrece. Sin embargo, el tráfico de 2003 solo representa el 15% del total movilizado en Lima y el 2% de lo realizado en Miami.

CUADRO N° 26  
PASAJEROS E/S

Puesto	Total			
	Aeropuerto	Código	Tráfico	<sup>2003</sup> / <sub>2002</sub> %
1	MIAMI	MIA	29 595 618	-1.5
2	MEXICO CITY	MEX	21 693 595	5.6
3	SAO PAULO	GRU	12 552 268	-2.0
4	SAO PAULO	CGH	12 072 497	-3.9
5	SAN JUAN	SJU	9 716 504	3.5
6	CANCUN	CUN	8 819 190	11.8
7	BRASILIA	BSB	7 452 253	3.8
8	GUADALAJARA	GDL	5 713 557	6.6
9	SANTIAGO	SCL	5 605 239	4.6
10	CARACAS	CCS	5 131 871	-23.3
11	RIO DE JANEIRO	GIG	5 049 382	-13.1
12	BUENOS AIRES	EZE	4 891 038	19.7
13	BUENOS AIRES	AEP	4 608 368	2.0
<b>14</b>	<b>LIMA</b>	<b>LIM</b>	<b>4 536 274</b>	5.1
15	MONTERREY	MTY	3 964 273	7.4
...	...	...	...	...
56	MARACAIBO	MAR	723 805	-31.9
<b>57*</b>	<b>CUSCO</b>	<b>CUZ</b>	<b>713 333</b>	<b>-8.1</b>
57	VILLA HERMOSA	VSA	649 004	19.0

\*El Ranking original, que comprende 148 aeropuertos, no considera Cusco, no obstante tuvo 10% más PAX que el N° 57.

Fuente: ACI

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Con respecto al tráfico de carga, el aeropuerto de Iquitos es el más importante del total de recintos administrados por CORPAC. Esto se debe principalmente por la ubicación geográfica de la ciudad, la cual no permite un fácil acceso por otro medio alternativo al fluvial, además dada la importancia económica de la región las rutas aéreas se presenta como el principal medio de transporte. En comparación con los demás aeropuertos de Latinoamérica, se puede apreciar

que Iquitos se ubica en el puesto 38, mientras que Lima puede ser considerados uno de los principales aeropuertos en lo que a tráfico de carga se refiere, ya que alcanzó el sexto lugar durante 2003. De igual forma, el nivel movilizad por el aeropuerto Iquitos solo representa el 7% de lo transportado en Lima y el 3% de lo movilizad en Sao Paulo.

**CUADRO N° 27**  
**CARGA E/S**

Puesto	Total			
	Aeropuerto	Código	Tráfico	2003/2002 %
1	MIAMI	MIA	1 637 278	0.8
2	SAO PAULO	GRU	431 597	10.0
3	MEXICO CITY	MEX	334 841	-2.0
4	SANTIAGO	SCL	250 609	29.0
5	SAN JUAN	SJU	246 228	0.9
<b>6</b>	<b>LIMA</b>	<b>LIM</b>	<b>160 329</b>	<b>17.3</b>
7	CAMPINAS	CPQ	152 828	-3.8
8	BUENOS AIRES	EZE	141 042	20.4
9	QUITO	UIO	118 302	-4.2
10	RIO DE JANEIRO	GIG	115 313	-13.1
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
37	CANCUN	CUN	11 461	8.3
<b>38*</b>	<b>IQUITOS</b>	<b>IQT</b>	<b>11 284</b>	<b>-20.0</b>
38	FLORIANOPOLIS	FLN	9 489	-1.3

\*El Ranking original, compuesto por 148 aeropuertos, no considera Iquitos, no obstante tuvo 18% más TM que el N° 38.

Fuente: ACI

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Por último, con relación al número de operaciones, el aeropuerto de Nazca presenta el mayor número de movimientos después del AIJCH. A pesar que Nasca no tiene un flujo significativo en lo que se refiere a pasajeros o carga, las frecuencias de vuelos zonales son elevadas como consecuencia del turismo a fin de poder observar desde el aire las "Líneas de Nazca". Así en el plano internacional este aeropuerto alcanzó el puesto 29, dado un crecimiento de 13% con respecto al año anterior. De otro lado el aeropuerto de Lima se ubicó en el puesto 15, después de grandes aeropuertos como Miami, México y Sao Paulo, San Juan, etc.

**CUADRO N° 28  
OPERACIONES E/S**

Puesto	Total			
	Aeropuerto	Código	Tráfico	<sup>2003</sup> / <sub>2002</sub> %
1	MIAMI	MIA	417 423	-6.5
2	MEXICO CITY	MEX	311 182	0.4
3	SAO PAULO	CGH	224 833	-15.5
4	SAN JUAN	SJU	220 314	2.5
5	SAO PAULO	GRU	139 038	-13.3
6	GUADALAJARA	GDL	124 063	4.2
7	CARACAS	CCS	123 968	-20.8
8	BRASILIA	BSB	122 182	-5.3
9	GUAYAQUIL	GYE	89 211	-4.8
10	CANCUN	CUN	87 347	5.6
11	MONTERREY	MTY	84 089	1.5
12	BUENOS AIRES	AEP	79 999	-12.4
13	SALVADOR	SSA	78 337	-11.9
14	SANTIAGO	SCL	71 305	2.8
15	<b>LIMA</b>	<b>LIM</b>	<b>70 271</b>	<b>-0.1</b>
16	RIO DE JANEIRO	GIG	68 806	-17.8
∴	∴	∴	∴	∴
28	POINTE A PITRE	PTP	40 211	-1.5
<b>29*</b>	<b>NASCA</b>	<b>NAZ</b>	<b>40 013</b>	<b>13.0</b>
29	SANTO DOMINGO	SDQ	38 473	-0.2

\*El Ranking original, compuesto por 148 aeropuertos, no considera Nasca, no obstante tuvo 4% más OPEX que el N° 29.

Fuente: ACI

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

## **5 CONCLUSIONES**

- Las Red Aeroportuaria Nacional alberga alrededor de 200 recintos aeroportuarios (entre aeródromos y aeropuertos), de los cuales cerca de la mitad son de uso privado. De otro lado, la mitad restante se encuentra conformada por aeródromos administrados por las fuerzas armadas, policiales, el Estado y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A (CORPAC).
- Durante el 2003, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 37% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales 2.59 millones fueron pasajeros en vuelos nacionales y sólo 27 mil pasajeros fueron internacionales. El flujo registrado en el 2003 fue 3.9% superior al alcanzado durante el año anterior
- El transporte de carga movilizado alcanzó las 184 mil toneladas en toda la red, de las cuales solo el 13% fueron realizadas a través de los distintos recintos administrados por CORPAC. Entre los principales aeropuertos en el transporte de carga se encuentran los aeropuertos de Iquitos, Puerto Maldonado y Cusco, los mismos que concentran el 70% de las 22.8 miles de toneladas movilizadas por CORPAC.
- En los últimos tres años, CORPAC ha representando el 65% del movimiento E/S del total de las aeronaves de la Red Aeroportuaria Nacional. En el 2003 estas disminuyeron en 3.04% con respecto al año anterior debido a una contracción de los movimientos nacionales e internacionales.

- Después de la concesión del AIJCH, la situación financiera de CORPAC se ha visto afectada notablemente. Siendo el AIJCH el recinto más importante en el Perú debido a su alta concentración en el flujo comercial, gran parte de los ingresos que CORPAC se han visto contraindidos. Los ingresos brutos han disminuido en el 2002 y 2003 en 12% y 3% consecutivamente, mientras que los costos operativos aumentaron en 2003 en 11%, llegando así a obtener una utilidad bruta negativa de S/.11.7 millones.

**GONZALO RUIZ DIAZ**

Gerente de Regulación

**ANA OLIVA CHACON**

Analista de Regulación

AO-CS-GR/gsg

REG-SAL-GRE-04-9098