

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



**CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y
AVIACIÓN COMERCIAL S.A.**
AÑO 2004

Gerencia de Regulación

Lima, julio de 2004

INDICE

1.	AMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC.....	4
2.	SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC.....	6
2.1	SERVICIOS A LA AERONAVE	6
2.1.1	Navegación Aérea	6
2.1.2	Aterrizaje y Despegue (A/D)	10
2.1.3	Estacionamiento y Ayudas Luminosas para A/D en vuelos nocturnos	10
2.1.4	Puentes de Embarque	10
2.1.5	Asistencia en tierra (Rampa)	11
2.1.6	Atención a la carga	12
2.1.7	Almacenamiento y transporte de combustible.....	12
2.2	SERVICIO DE PASAJEROS	13
2.2.1	Uso del Terminal de pasajeros o aerostación	13
3.	REVISIÓN TARIFARIA.....	13
3.1	SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN.....	14
3.2	SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	15
4.	DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2004.....	18
4.1	TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA	18
4.1.1	Pasajeros.....	18
4.1.2	Carga	21
4.1.3	Operaciones	23
5.	RESULTADOS FINANCIEROS.....	24
5.1	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO	24
5.2	INGRESOS DE LA CONCESIÓN	26
5.2.1	Retribución mínima y exceso de retribución.....	26
5.2.2	Contrato de colaboración empresarial en LAP y CORPAC.....	27
5.2.3	Inversiones	28
6.	INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO.....	28
6.1	INGRESO POR PASAJERO.....	28
6.2	CORPAC Y LOS AEROPUERTOS DE LATINOAMÉRICA	29
7.	CONCLUSIONES	32

RESUMEN EJECUTIVO

El Perú alberga alrededor de 200 recintos aeroportuarios (entre aeródromos y aeropuertos), de los cuales 55 son administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC.

CORPAC brinda tanto servicios de navegación aérea, prestados a la nave mientras ésta se encuentra en vuelo, como servicios aeroportuarios (a la aeronave y al pasajero).

Hasta mediados de mayo 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran tarifas fijas establecidas a través de Resoluciones Ministeriales. A partir de dicha fecha, se establecieron nuevos niveles de tarifas máximas que buscaron hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios, y ordenar las cuentas para establecer tarifas con menos distorsiones. Dichas tarifas se establecieron separando a CORPAC en 6 unidades de negocio: la primera, conformada por los servicios de aeronavegación, y las otras cinco constituidas por grupos de aeropuertos, determinados sobre la base del tráfico de pasajeros y su potencial desarrollo turístico o carguero.

Durante el año 2004, 7.74 millones de pasajeros se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 2.84 millones (38%) utilizaron la red administrada por CORPAC. Esta cifra significó un incremento de 8.5% respecto al tráfico del 2003. Del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, 2.81 millones fueron pasajeros en vuelos nacionales y sólo 27 mil pasajeros en vuelos internacionales.

En el caso del transporte de carga, durante el 2004 se movilizó 187.7 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 20.5 miles de TM (11%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos que administra CORPAC. De este monto, el 94% correspondió a carga nacional.

De otro lado, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 68.5% de más de 200 mil operaciones (E/S) registradas en la red aeroportuaria nacional durante el 2004. Cabe señalar que el 99% de las operaciones correspondió a vuelos nacionales.

En cuanto a los resultados financieros, durante el 2004, el total de ingresos de la red aeroportuaria, incluyendo al AIJCH, fue 11% mayor al resultado obtenido el 2003. Pese a haberse incrementado en 14%, los ingresos de CORPAC representaron solo el 30% de dicho monto mientras que sus gastos representaron el 72% del gasto total de la red.

Con relación a la estructura de ingresos de CORPAC, los ingresos por servicios de aeronavegación constituyen el 65% del total.

Al analizar los estados financieros se observa que CORPAC viene enfrentando una difícil situación en la cual el ligero aumento de sus ingresos brutos en los últimos 2 años no ha logrado revertir los resultados negativos observados durante los años anteriores.

1. AMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC

En el Perú, existen más de 200 aeródromos, alrededor de la mitad de los cuales son de uso privado, operados por empresas privadas, comunidades campesinas e indígenas, cooperativas agrarias, municipalidades y consejos distritales. La otra mitad está conformada por aeródromos operados por las fuerzas armadas, policiales, el Estado y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC).

CORPAC fue fundada el 25 de junio de 1943. En la actualidad 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

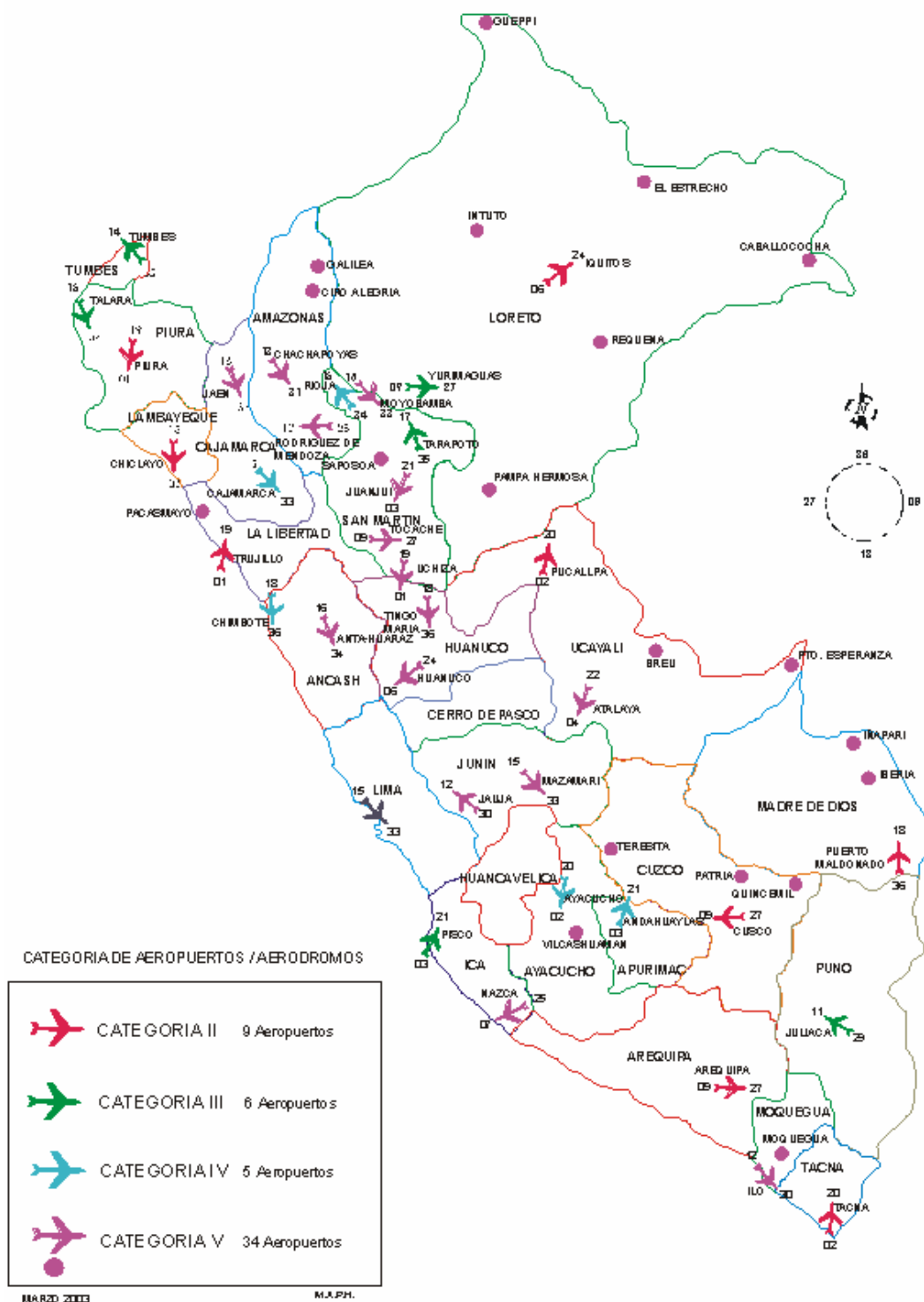
Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Dentro del grupo de aeropuertos regionales, los principales son el aeropuerto de Cuzco, por el volumen de pasajeros movilizados, el de Iquitos, por el volumen de carga, y el de Nazca, por el número de operaciones¹.

¹ Cabe señalar que el principal aeropuerto a nivel nacional es el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH) de la ciudad de Lima, concesionado al sector privado en el 2001.

GRÁFICO N° 1 UBICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN EL PERÚ



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

Fuente: www.corpac.gob.pe

2. SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC

CORPAC brinda servicios aeronáuticos, los cuales pueden dividirse en servicios aeroportuarios y servicios de navegación aérea. Los primeros son los llamados “servicios lado tierra”, pues se brindan en el recinto aeroportuario antes del despegue de una aeronave o después del aterrizaje de la misma, y comprenden tanto los servicios a la aeronave como los servicios al pasajero. Por otro lado, los servicios de navegación aérea son llamados “servicios lado aire” pues constituyen todos aquellos servicios de asistencia que se brindan a la nave durante el vuelo.

A continuación se presentan los servicios aeronáuticos según se brinden a la nave o al pasajero.

2.1 Servicios a la Aeronave

2.1.1 Navegación Aérea

Servicio de Navegación Aérea en Ruta – SNAR

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

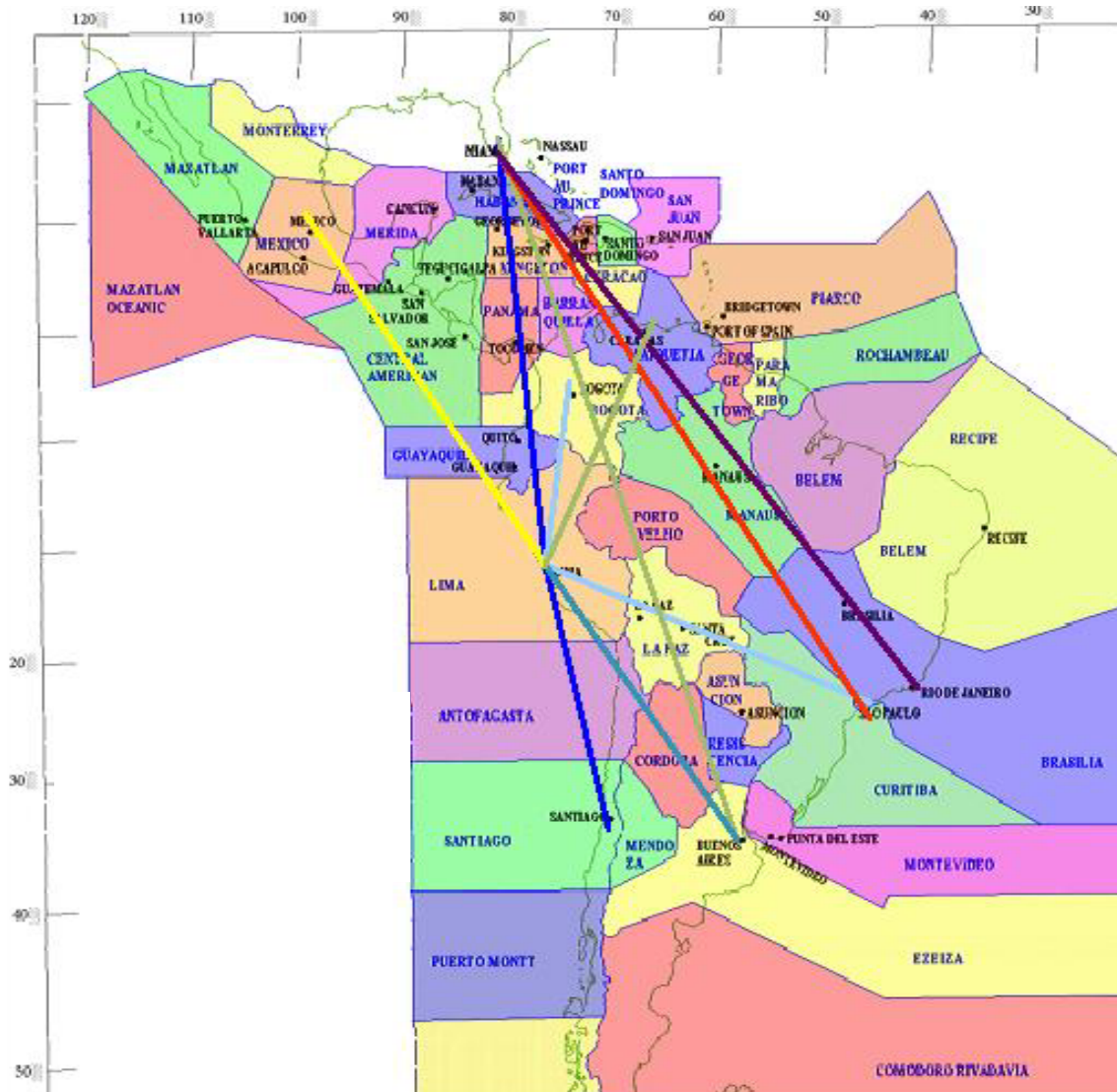
El SNAR se sustenta en una red que sirve a todas aquellas aeronaves que empleen el espacio aéreo nacional bajo control, llamado Región de Información de Vuelo Lima (FIR Lima). La operación de este servicio demanda la inversión y mantenimiento en una infraestructura mínima, independientemente de la cantidad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

El SNAR comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento² (SAR), los cuales son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios se soportan en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), vigilancia (radar) y ayudas luminosas.

La FIR Lima limita con la FIR Guayaquil, la FIR Manaus, la FIR Porto Velho, la FIR Antofagasta, la FIR La Paz y la FIR Bogotá. Adicionalmente, se cuenta con un Área Superior de Control (UTA) y un Área Inferior de Control (CTA), ubicadas en Lima, y once Áreas de Control Terminal (TMA) localizadas en Lima, Talara, Trujillo, Cuzco, Arequipa, Tacna, Pucallpa, Iquitos, Chiclayo, Piura y Tarapoto. Dentro de la FIR Lima se cubren 40 rutas internacionales y 32 rutas domésticas.

² Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

**GRÁFICO N° 2
FIRS DE LA REGION DEL CARIBE Y SUDAMERICA**



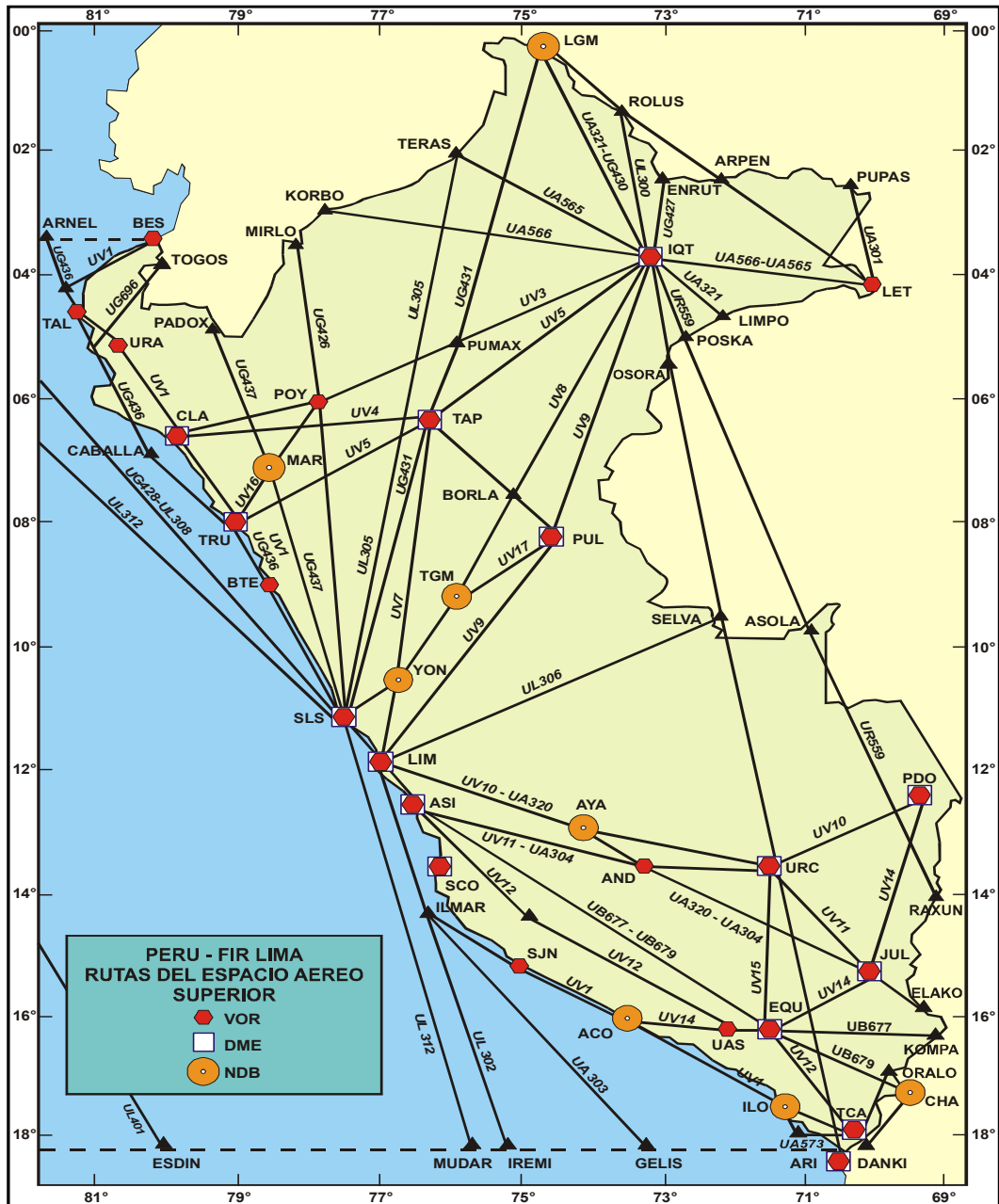
Fuente: CORPAC

El Servicio de SNAR 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 tres conceptos de tarifas por el servicio de navegación aérea en ruta: SNAR nacional, (ii) SNAR internacional y (iii) sobrevuelo.

La estructura tarifaria por estos servicios se determina en función al peso máximo de despegue de la aeronave (PMD), por el tipo de vuelo (nacional o internacional) y por la distancia recorrida.

A continuación se presentan mapas con las redes de rutas del espacio aéreo peruano.

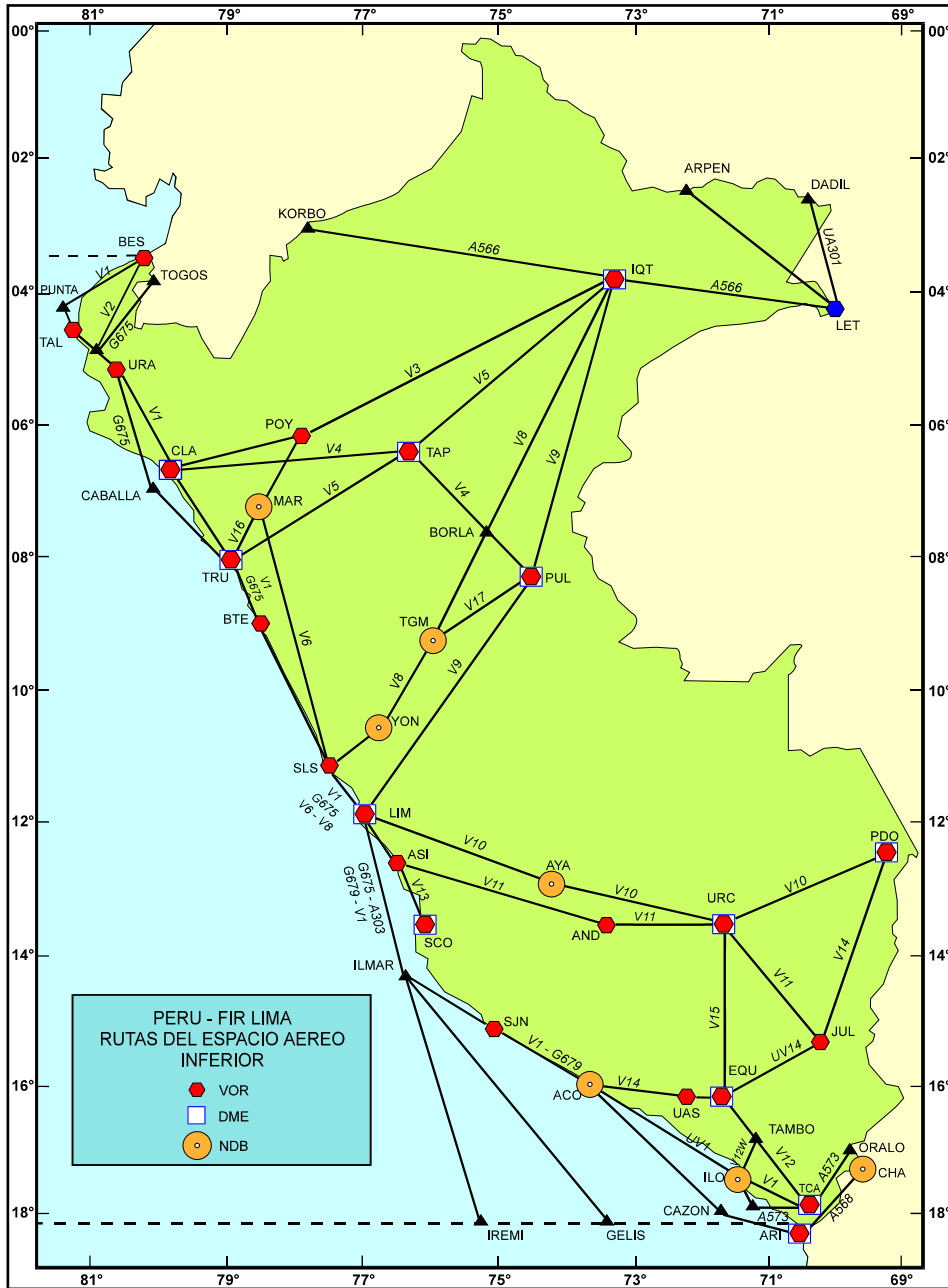
**GRÁFICO N° 3
RUTAS 2004 – ESPACIO AÉREO SUPERIOR**



Fuente: CORPAC

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

**GRÁFICO N° 4
RUTAS 2004 – ESPACIO AÉREO INFERIOR**



Fuente: CORPAC

Aproximación

El servicio de aproximación consiste en la ayuda dada a la nave para el aterrizaje y despegue en los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. En algunos aeropuertos se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; en el resto de aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y no instrumental (IFR). La tarifa por aproximación diferencia por PMD de la aeronave, cobrando en función a éste.

Cabe señalar que, a partir del 2004, este servicio ha sido separado del de Aterrizaje y Despegue e incluido en el de SNAR, por estar más relacionado con este último.

El servicio de aproximación no diferencia por tipo de vuelo en su ámbito geográfico; establece un cargo mínimo para toda nave, a partir del cual el cobro está en función al peso.

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 sus servicios, como son 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.

El servicio de A/D se cobra a las líneas aéreas según el peso de la nave y por el tipo de vuelo (nacional o internacional). La estructura de las tarifas es progresiva, imponiendo mayores cargos a las aeronaves de mayor capacidad o peso, según el rango que le corresponda.

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 los 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

Los puentes de embarque o mangas son pasillos encapsulados que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Este servicio sólo se presta en el aeropuerto del Cuzco 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.

2.1.5 Asistencia en tierra (Rampa)

Los servicios de asistencia en tierra, también conocidos como servicios de Rampa o Ground Handling son aquellos que asisten a la nave en tierra 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, estos se estarán brindando en condiciones monopólicas y podría ser necesaria la regulación de los precios de este servicio. Si los servicios se prestan por varios operadores o si existe competencia potencial, el precio final sería determinado por el mercado. Sin embargo, dadas las características de facilidad esencial de la infraestructura aeroportuaria, resulta necesario regular el cargo de acceso, es decir, el derecho que paga el tercero por el uso de 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. En general, serán 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.

En la actualidad, los servicios de asistencia en tierra son prestados tanto por empresas de rampa, que brindan servicios a las aerolíneas, como por las mismas aerolíneas que se brindan autoservicio.

Las condiciones contractuales de CORPAC con los operadores del servicio de rampa 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 en las RM N° 870-92-TCC/15.12. 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. Las condiciones de operación son las mismas, tanto para las empresas brindan el servicio de rampa a terceros como para las aerolíneas que se prestan autoservicio.

Durante el 2004, Talma fue la única empresa que brindó los servicios de asistencia en tierra a terceros, operando en los aeropuertos de Cuzco, Arequipa, Iquitos, Puerto Maldonado, Pisco, Chiclayo y Juliaca. Por otro lado, las líneas aéreas que se prestaron autoservicio durante el 2004 fueron Aerocontinente, TANS, Aviandina, Southern Wints, L.C. Busre, Aviación Líder, Cielos del Perú, Magenta Air, Aerocondor, ATSA y Aeroturismo, en los aeropuertos de Juliaca, Cuzco, Arequipa, Puerto Maldonado, Tacna, Chiclayo, Trujillo, Tumbes, Iquitos, Pucallpa, Cajamarca, Tarapoto, Ayacucho y Huanuco

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 necesarios para la prestación del servicio en algunos aeropuertos.

2.1.6 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, y cobran la tarifa establecida en la RM N° 156-96-MTC/15.12 por el uso de infraestructura. A diferencia del servicio de rampa, en este caso, el cargo de acceso del servicio de carga y descarga se determinó mediante resoluciones ministeriales, que se aplican además de las tarifas de almacenaje y manipuleo a la carga establecidas en la RM N° 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.

2.1.7 Almacenamiento y transporte de combustible

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

El servicio incluye las instalaciones y el espacio físico utilizados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, manguas u otros medios de transporte empleados para trasladar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave.

El servicio de abastecimiento de combustible aeronáutico se realiza de diferentes maneras dependiendo de si el aeropuerto dispone o no de una planta de abastecimiento de combustible. Si el aeropuerto cuenta con una planta de abastecimiento de combustible, los distribuidores mayoristas transportan el combustible a ésta para luego, vía una red hidrante o camiones *refueller*, despachar el combustible a la aeronave. En el caso que el aeropuerto no cuente con una planta de abastecimiento, el distribuidor mayorista abastece a las naves en forma directa; es decir, despacha el combustible a las naves mediante camiones *refueller*.

Tanto los distribuidores mayoristas como los operadores de planta se rigen por los reglamentos dictados por el Ministerio de Energía y Minas (MEM) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía (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 derivados de los hidrocarburos. Cabe mencionar que OSINERG es el ente fiscalizador de las actividades de transporte, almacenamiento y comercialización de combustible, dentro de su ámbito de competencia.

En la actualidad, sólo 15³ aeropuertos cuentan con el servicio de provisión de combustible el cual se encuentra a cargo de diferentes Distribuidores Mayoristas⁴. En este caso, CORPAC cobra al concesionario una renta mensual por metro cuadrado alquilado más un monto por galón vendido; dicho cargo no se encuentra establecido por Normas Ministeriales. Cabe precisar que CORPAC no presta el servicio de provisión de combustible en ningún aeropuerto.

2.2 Servicio de pasajeros

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, dicha tarifa no considera la categorización de aeropuertos aplicada a los servicios anteriores.

3. REVISIÓN TARIFARIA

Hasta mediados de Mayo 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran tarifas fijas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de Resoluciones Ministeriales (RM). En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo a las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.

Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios prestados por CORPAC⁵. La finalidad

³ Arequipa, Cuzco, Tacna, Juliaca, Puerto Maldonado, Ayacucho, Pisco, Nazca, Trujillo, Chiclayo, Piura, Talara, Iquitos, Tarapoto y Pucallpa.

⁴Petroperú S.A., Coast Mechanical S.R.L., Maple Gas Corporation. Cabe señalar que Aeroservicios Peruanos cuenta con autorización para operar en Planta Aeropuerto Piura, pero no prestó el servicio durante el 2004.

⁵ Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M.360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996;

de esta revisión tarifaria fue tanto actualizar las tarifas para hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios, como ordenar las cuentas, separando servicios y asignando costos, para establecer tarifas con menos distorsiones.

El primer paso para definir la nueva estructura tarifaria fue establecer seis unidades de negocio (UN). La primera UN está conformada por los servicios de aeronavegación, que constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio están constituidas por grupos de aeropuertos, determinados sobre la base del tráfico de pasajeros y su potencial desarrollo turístico o carguero, de acuerdo al siguiente cuadro.

CUADRO N° 2
CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS

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

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

3.1 Servicios de Aeronavegación

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

En el caso del SNAR internacional, las tarifas se redujeron en términos generales, mientras que para el caso del SNAR nacional las tarifas se incrementaron.

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

Finalmente, la tarifa de sobrevuelo fue liberada de la regulación tarifaria, lo que significa que CORPAC puede establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y parte de la inversión. Esta tarifa está definida en dólares americanos y se cobra por kilómetro recorrido según el tamaño de las aeronaves (PMD).

CUADRO N° 3
TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN
(EN US \$, NO INCLUYE TRIBUTOS DE LEY)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	NUEVA TARIFA
SNAR Nacional *			
Hasta 10 TM		0.050	0.10
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0.050	0.11
Más de 35 hasta 70 TM		0.050	0.15
Más de 70 hasta 105 TM		0.075	0.23
Más de 105 TM		0.150	0.30
SNAR Internacional **			
Hasta 10 TM		0.200	0.13
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0.200	0.15
Más de 35 hasta 70 TM		0.200	0.20
Más de 70 hasta 105 TM		0.300	0.30
Más de 105 TM		0.600	0.40
Aproximación ***			
Hasta 10 TM		n.a.	0.80
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM en operación de aterrizaje	n.a.	0.90
Más de 35 hasta 70 TM		n.a.	1.00
Más de 70 hasta 105 TM		n.a.	1.10
Más de 105 TM		n.a.	1.20

(*) Cargo fijo máximo igual a US \$5

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

3.2 Servicios Aeroportuarios

En cuanto a las tarifas de Aterrizaje y Despegue, se incorporó a la estructura tarifaria un cargo fijo máximo para vuelos nacionales, el cual varía entre US \$8 y US \$2, según el grupo. En el caso de las tarifas para vuelos internacionales, estas se han mantenido, salvo la incorporación del cargo fijo máximo, cuyo valor es el doble del cargo fijo máximo establecido para el servicio de A/D de vuelos nacionales.

Respecto a las tarifas por uso de aeroestación (TUUA) para vuelos internacionales, éstas se incrementaron en 19% en todos los aeropuertos. En el caso de los vuelos nacionales, la tarifa por este servicio se incrementó en 24% para el grupo I y en 3% para el grupo II, mientras que se mantuvo constante para los Grupos III y IV.

Finalmente, la tarifa por uso de puentes de abordaje en el Grupo I, se mantuvo en su nivel anterior.

CUADRO N° 4
TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS
(EN US \$, NO INCLUYE TRIBUTOS DE LEY)

	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	NUEVA TARIFA
GRUPO I: CUSCO	A/D Nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.74 por TM*	8.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.74	1.73
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	0.90	2.16
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	0.94	2.25
	Más de 105 TM	Por TM	0.97	2.31
	A/D Internacional**			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	2.97 por TM*	16.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.97	2.97
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	3.60	3.60
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	3.79	3.79
	Más de 105 TM	Por TM	3.88	3.88
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	Nocturno-Nocturno 15% adicional de A/D			
	A/D Nocturno	Por operación de noche	Nocturno-Diurno o viceversa 7.5% adicional de A/D	
Mangas	Por hora o fracción	30.00	30.00	
TUUA Nacional	Por pasajero	2.91	3.60	
TUUA Internacional	Por pasajero	8.40	10.00	

	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	NUEVA TARIFA
GRUPO II: AREQUIPA, IQUITOS	A/D Nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.74 por TM*	6.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.74	0.96
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	0.90	1.00
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	0.94	1.04
	Más de 105 TM	Por TM	0.97	1.07
	A/D Internacional**			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	2.54 por TM*	12.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.54	2.54
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	3.09	3.09
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	3.25	3.25
	Más de 105 TM	Por TM	3.33	3.33
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	Nocturno-Nocturno 15% adicional de A/D			
	A/D Nocturno	Por operación de noche	Nocturno-Diurno o viceversa 7.5% adicional de A/D	
TUUA Nacional	Por pasajero	2.91	3.00	
TUUA Internacional	Por pasajero	8.4	10.00	

(*) Tarifas no consideraban cargo fijo
Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

(Continúa de cuadro anterior)

	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	NUEVA TARIFA
GRUPO III: NAZCA, PIURA, JULIACA, TACNA, TRUJILLO, PUERTO MALDONADO, PUCALLPA, TARAPOTO, CHICLAYO	A/D Nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.74 por TM*	4.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.74	0.86
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	0.90	0.90
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	0.94	0.94
	Más de 105 TM	Por TM	0.97	0.96
	A/D Internacional**			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	2.12 por TM*	8.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.12	2.12
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	2.57	2.57
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	2.71	2.71
	Más de 105 TM	Por TM	2.77	2.77
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	A/D Nocturno	Por operación de noche	Nocturno-Nocturno 15% adicional de A/D Nocturno-Diurno o viceversa 7.5% adicional de A/D	
TUUA Nacional	Por pasajero	2.91	2.92	
TUUA Internacional	Por pasajero	8.4	10.00	

	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ANTERIOR	NUEVA TARIFA
GRUPO IV: CAJAMARCA, TUMBES, AYACUCHO, ANTA, CHACHAPOYAS, PISCO, TALARA	A/D Nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.53 por TM*	2.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.53	0.67
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	0.64	0.70
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	0.67	0.73
	Más de 105 TM	Por TM	0.69	0.75
	A/D Internacional**			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	1.70 por TM*	4.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	1.7	1.70
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	2.00	2.00
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	2.17	2.17
	Más de 105 TM	Por TM	2.22	2.22
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	A/D Nocturno	Por operación de noche	Nocturno-Nocturno 15% adicional de A/D Nocturno-Diurno o viceversa 7.5% adicional de A/D	
TUUA Nacional	Por pasajero	2.91	2.92	
TUUA Internacional	Por pasajero	10	10.00	

(*) Tarifas no consideraban cargo fijo
Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

El estudio no incorporó la revisión de tarifas de algunos servicios susceptibles de estar bajo la regulación de acceso o servicios que no deberían estar bajo regulación. Así, en el primer grupo se tiene a los servicios de carga y rampa, y

dentro del segundo grupo están los servicios de trámite documentario y manipuleo y almacenaje de carga.

Finalmente, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2004-CD-OSITRAN, se fijó en US \$0.01 por kilogramo de carga de entrada y salida el cargo de acceso aplicable al uso de instalaciones de carga aérea en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A. Ello se hizo con base a la Resolución Ministerial N° 156-96-MTC/15.12, hasta que se determinase las condiciones bajo las cuales se aplicaría el REMA.

4. DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2004

4.1 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

4.1.1 Pasajeros

En los últimos 3 años, los aeropuertos que administra CORPAC han tenido una participación promedio de 38% en el tráfico de pasajeros que circulan en la red aeroportuaria nacional. Cabe señalar que dicha participación se ha ido reduciendo a través del tiempo.

CUADRO N° 5
PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nacional	58%	57%	58%	57%	56%	55%
Internacional	2%	2%	1%	1%	1%	1%
TOTAL	43%	41%	40%	38%	38%	37%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

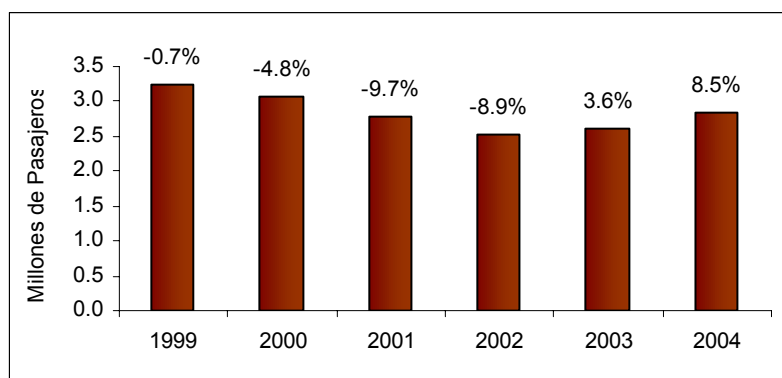
Asimismo, durante el 2004, los aeropuertos administrados por CORPAC movilizaron el 55% del tráfico total de pasajeros nacionales. En cuanto a su participación en el tráfico internacional, ésta es mínima (1%) y se ha mantenido constante a lo largo de los últimos años.

Durante el año 2004, 7.74 millones de pasajeros se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional, de lo cuales 2.84 millones utilizaron la red administrada por CORPAC. A su vez, esta cifra puede descomponerse en 2.81 millones de pasajeros nacionales y 0.03 millones pasajeros internacionales.

En cuanto a la evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC durante el 2004, este se incrementó en 8.8%. El tráfico de pasajeros nacionales se incrementó en 8.5% mientras que el tráfico internacional aumentó en 50.3%. Cabe señalar que el 2004 fue un buen año para el turismo pues el tráfico en el nivel de la red aeroportuaria nacional se incrementó en 13%.

Por otro lado, la relación pasajeros internacionales/nacionales movilizadas a través de la red administrada por CORPAC se ha mantenido en 1% durante los últimos 5 años.

GRÁFICO N° 5
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS
ADMINISTRADOS POR CORPAC



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Al examinar la relación existente entre la evolución del PBI se observa que en los últimos 2 años se ha recuperado la relación directa que existía entre estas dos variables para el período anterior a 1997. Así, mientras la tasa de crecimiento promedio del PBI fue de 4.4%, el tráfico de pasajeros se incrementó en 6%⁶. Cabe señalar que con anterioridad a 1996, el transporte terrestre podía ofrecer menores precios a su alternativo aéreo, pero la mala calidad de las redes viales o la inexistencia de las mismas hacía que los viajes por vía terrestre, tomaran demasiado tiempo en ciertos tramos de a red vial o fuesen imposibles. Sin embargo, a partir de 1996, la construcción de nuevas carreteras y las mejoras implementadas en la red vial existente, condujeron a que la aviación comercial nacional se viese afectada por un incremento en la competencia por el transporte terrestre.

Asimismo, se debe tener en cuenta que parte del tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria administrada por CORPAC se deriva del tráfico internacional recibido por el AIJCH, principal puerta de entrada al país⁷. Así, los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos y la enfermedad del SARS⁸ en Asia, tuvieron serios efectos sobre el flujo mundial de turismo durante el 2002, año en que sudamérica registró 13%⁹ menos llegadas de turistas que en el año 2001. El flujo de pasajeros del AIJCH y el de los aeropuertos regionales administrados por CORPAC, inició su recuperación a partir del 2003, pese a que el crecimiento del PBI en el año 2002 fue mayor a 5%.

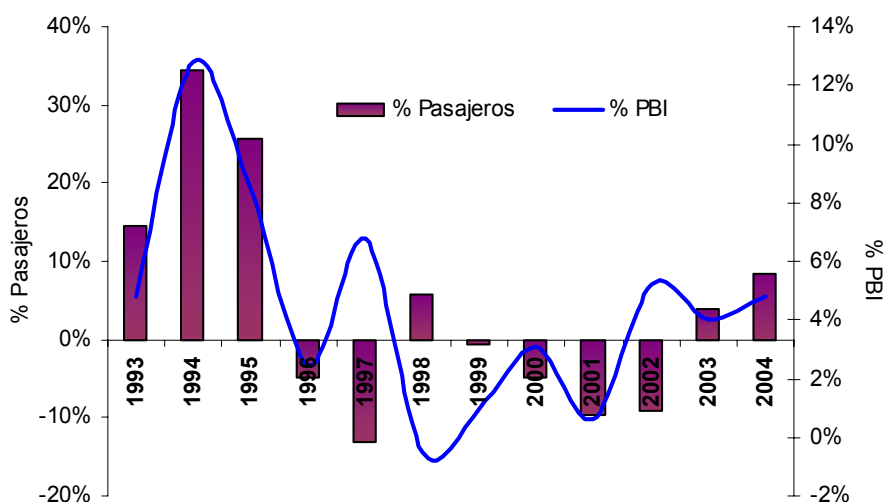
⁶ Cabe señalar que el coeficiente de correlación entre la variación porcentual anual del PBI y la tasa de crecimiento anual de pasajeros es de 65% para el caso de los pasajeros nacionales y de 28% para el caso de los internacionales.

⁷ Durante el año 2004, el 54% de los pasajeros arribados al AIJCH fueron pasajeros internacionales.

⁸ Severe Accute Respiratory Syndrome.

⁹ Datos de la Organización Mundial del Turismo – OMT.

**GRÁFICO N° 6
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y PBI**



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

En cuanto a la importancia de los aeropuertos regionales, se tiene que sólo 10 de los 55 aeropuertos administrados por CORPAC concentran más del 85% del flujo total de pasajeros movilizados. Dentro de este grupo, los principales son los aeropuertos de Cuzco, Arequipa e Iquitos, que en conjunto concentraron el 52% del total de tráfico de pasajeros durante el 2004.

El aeropuerto de Cuzco, principal destino turístico del país, movilizó 797.5 mil pasajeros (E/S), 8% más que el año 2003. De otro lado, el aeropuerto de Arequipa movilizó 346.8 mil pasajeros (E/S), mientras que el de Iquitos recibió 797.5 mil (E/S), con incrementos de 6% y 9% respectivamente, respecto al 2003. Cabe señalar que el tráfico en los 10 principales aeropuertos mostrados en el Cuadro N° 9 se incrementó, destacando los incrementos experimentados por los aeropuertos de Nazca (20%) y Piura (15%).

**CUADRO N° 6
IMPORTANCIA RELATIVA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC -
2004**

	Nacional	Internacional	Total
CUSCO	27.8%	51.8%	28.1%
AREQUIPA	12.3%	0.5%	12.2%
IQUITOS	12.2%	7.9%	12.1%
NAZCA	6.5%	0.0%	6.4%
PTO. MALDONADO	5.0%	0.1%	5.0%
JULIACA	5.0%	0.1%	4.9%
PIURA	4.5%	0.6%	4.5%
TRUJILLO	4.5%	0.0%	4.4%
PUCALLPA	4.5%	0.8%	4.4%
TACNA	3.8%	36.8%	4.2%
RESTO	13.9%	1.5%	13.7%

Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Los aeropuertos de Anta, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes concentran menos del 5% del tráfico en la red administrada por CORPAC. Estos aeropuertos aunque no cuentan con un tráfico sustancial 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. Finalmente, los aeropuertos de Rodríguez de Mendoza, Saposoa y Uchiza no presentaron movimientos.

4.1.2 Carga

Dentro de la Industria aeronáutica peruana, el principal negocio es el transporte de pasajeros. Al calcular la importancia del volumen de carga transportado dentro del total de WLU¹⁰ movilizado durante el 2004 por la red aeroportuaria nacional, se obtiene que la carga (E/S) representó el 20%. En el caso particular de la red de aeropuertos regionales administrada por CORPAC, la carga representó sólo el 7% del total de WLU movilizado.

Durante el 2004, se movilizó 187.7 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 20.5 miles de TM (11%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC.

CUADRO N° 7
PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nacional	57%	64%	70%	65%	56%	55%
Internacional	2.69%	0.68%	0.68%	0.54%	0.46%	0.76%
Total	27%	24%	20%	16%	13%	11%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Del total de carga movilizada durante el 2004 por los aeropuertos de CORPAC, 19.4 miles de TM (94%) correspondieron a carga nacional y los 1.1 mil TM restantes, a carga internacional.

En cuanto a la estructura del movimiento de carga entre los diversos aeropuertos, solo 6 de ellos movilizan el 82% de la carga total. Destacan dentro de este grupo, los aeropuertos de la Selva, principalmente Iquitos y Pucallpa, quienes en el 2004 concentraron más del 50% del total movilizado. Cabe señalar que en dicho año, estos aeropuertos registraron variaciones de -19% y +17% respectivamente, con relación al resultado obtenido en el 2003.

¹⁰ WLU=Work Load Units. Medida que hace comparable carga y pasajeros al establecer la equivalencia de 1 pasajero=100 kg.

**CUADRO N° 8
IMPORTANCIA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN
EL TRÁFICO DE CARGA**

	Nacional	Internacional	Total
Iquitos	45.4%	25.6%	44.2%
Cuzco	11.1%	6.5%	10.9%
Pucallpa	8.1%	0.0%	7.7%
Arequipa	9.1%	0.0%	8.6%
Chiclayo	3.6%	57.1%	6.6%
Tarapoto	5.1%	0.0%	4.8%
Resto	17.7%	10.7%	17.3%

Por otro lado, al analizar la evolución del volumen de carga movilizado, se observa que éste se ha ido reduciendo continuamente a lo largo de los últimos 5 años, a una tasa promedio de 9.2%. Cabe precisar que la carga nacional se redujo en 9.1% mientras que la carga internacional aumentó en 3.7%. De esta manera, el tráfico total de carga del 2004 fue 16% menor al volumen movilizado en el 2003 y es equivalente al 60% del resultado obtenido a fines de 1999.

Análogamente, durante el período 1999-2004, los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa movilizaron en promedio, el 60% de la carga total. Sin embargo, ambos experimentaron reducciones de -9% y -23% en el tráfico movilizado, respectivamente.

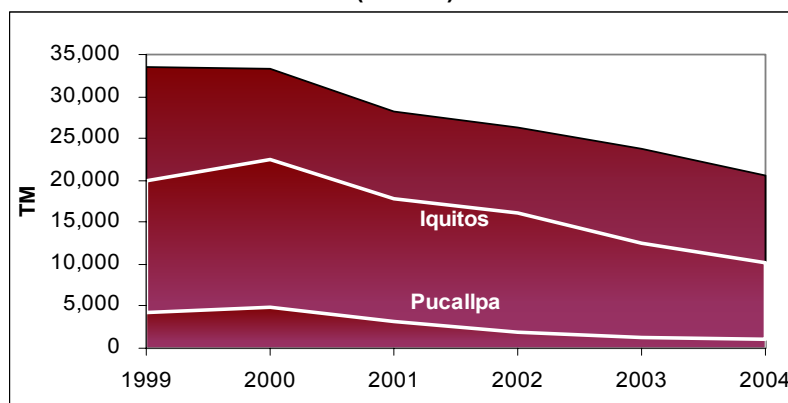
**CUADRO N° 9
TRAFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC
(EN TM)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nacional	31,738	32,692	27,419	25,883	23,028	19,406
Internacional	1,880	610	705	670	658	1,166
Total	33,618	33,301	28,123	26,553	23,686	20,572

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

**GRÁFICO N° 7
TRAFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC
(EN TM)**



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

4.1.3 Operaciones

Por otro lado, con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC han concentrado, en promedio, durante los últimos cuatro años, el 77.1% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Destaca el aumento en la participación de CORPAC dentro de las operaciones nacionales, en las que pasó de concentrar el 75% al 81%. En el plano internacional, su participación sigue siendo mínima, e incluso se redujo a 3.5%.

**CUADRO N° 10
PARTICIPACIÓN DE CORPAC EN LAS OPERACIONES DE LA RED
AEROPORTUARIA**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nacional	77.0%	78.1%	76.4%	75.6%	75.4%	81.1%
Internacional	6.6%	6.3%	4.9%	4.3%	4.0%	3.5%
Total Operaciones	68.6%	68.5%	65.8%	64.8%	64.6%	68.5%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Durante el año 2004, el número de operaciones E/S en la red aeroportuaria nacional superó las 200 mil, lo que significó un incremento de 1.3% con relación al resultado registrado en el 2003. De dicha cifra, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 135.906 mil movimientos (E/S) de aeronaves.

**CUADRO N° 11
OPERACIONES REALIZADAS EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR
CORPAC**

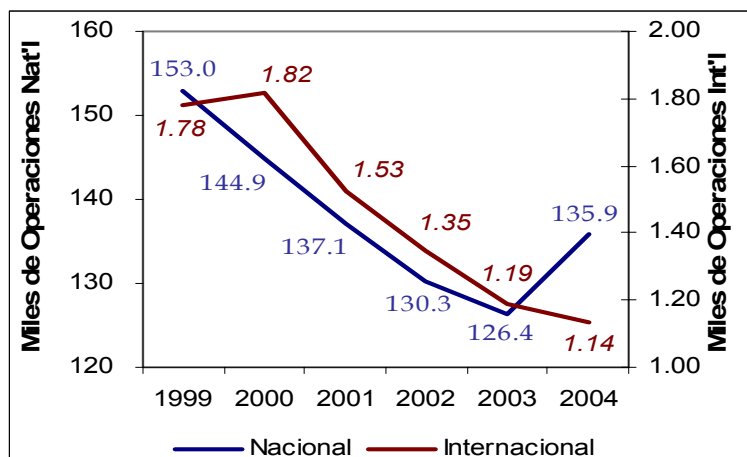
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nacional	152,984	144,915	137,116	130,286	126,443	135,906
Internacional	1,782	1,819	1,525	1,345	1,186	1,136
Total Operaciones	154,766	146,734	138,641	131,631	127,629	137,042

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Analizando la evolución de las operaciones de forma desagregada, se observa que el tráfico en los aeropuertos regionales aumentó en 7.5%, rompiendo la tendencia a la baja registrada en los últimos 4 años, en los que se registró un decrecimiento promedio anual de 2.2%. Contribuyeron a este aumento el mayor número de operaciones nacionales registradas en los aeropuertos de Pisco (+248%) y Nazca (+14%), que concentraron el 30% del total de operaciones nacionales registradas. Por otro lado, los movimientos internacionales se redujeron en 4.2%.

GRÁFICO N° 8
EVOLUCIÓN DE LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES EN
LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC



Fuente: CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

5. RESULTADOS FINANCIEROS

5.1 Análisis de los Resultados del Ejercicio

Si bien CORPAC S.A. 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 permita su autosostenimiento. Además, los ingresos generados por aquellos aeropuertos con mayor movimiento resultan insuficientes para sostener el desarrollo de toda la Red Aeroportuaria Nacional.

Durante el 2004, el total de ingresos de la red aeroportuaria, incluyendo al AIJCH, fue de US \$108 millones, cifra mayor en 11% al resultado obtenido el 2003. Pese a haberse incrementado en 14%, los ingresos de CORPAC representaron solo el 30% de dicho monto.

Por otro lado, al analizar los gastos del total de la red aeroportuaria, se obtiene que estos aumentaron en 7% con relación al monto gastado en el 2003. Los gastos de CORPAC se incrementaron en 8%, y representaron el 72% de los mismos.

CUADRO N° 12
INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED AEROPORTUARIA
(NO CONSIDERA LAS TRANSFERENCIAS ENTRE EMPRESAS NI AL ESTADO)

Miles de Soles	2002		2003			2004			
	RED	CORPAC	LAP	RED	2002 /2003 %	CORPAC	LAP	RED	2003 /2004 %
Ingresos	334,584	102,134	242,695	341,051	2%	114,321	257,564	370,610	9%
Gastos	-223,467	-168,957	-68,333	-237,290	6%	-179,922	-69,424	-249,346	5%

Miles de US\$	2002		2003			2004			
	RED	CORPAC	LAP	RED	2002 /2003 %	CORPAC	LAP	RED	2003 /2004 %
Ingresos	94,815	29,349	69,740	98,003	3%	33,525	75,532	108,683	11%
Gastos	-63,860	-48,551	-19,636	-68,187	7%	-52,763	-20,359	-73,122	7%

Nota: No se han considerado ingresos ni gastos financieros ni excepcionales

Fuente: Estados Financieros auditados 2004 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En cuanto a la estructura de ingresos de CORPAC, los ingresos por servicios de aeronavegación continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 56% del total. Los resultados al nivel de detalle en la composición de ingresos entre el 2003 y el 2004 no son fácilmente comparables debido principalmente a dos factores. En primer lugar, los efectos que la Revisión Tarifaria implementada en el 2004 tenga sobre la estructura de ingresos, tanto por el cambio de tarifas como por la desagregación de algunos servicios, se harán evidentes recién en los próximos años. En segundo lugar, durante el 2004 se incrementaron los esfuerzos para la aplicación de los principios de Contabilidad Regulatoria, lo que ha repercutido en una reasignación de ingresos en comparación a lo realizado en el 2003.

**CUADRO N° 13
ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DE CORPAC
(EN NUEVOS SOLES)**

	2003	Composición	2004	Composición
Ingresos Aeronavegación	86,803	49%	96,201	56%
Ingresos Aeroportuarios	80,301	45%	74,194	43%
Aterrisaje/Despegue	--	--	27,976	16%
TUUA	--	--	14,142	8%
Otros Aeroportuarios	--	--	32,076	19%
Ingresos Financieros	11,227	6%	1,127	1%
TOTAL	178,330	100%	171,522	100%

Nota: Los montos correspondientes a los Ingresos por Servicios de Aeronavegación, Aeroportuarios y Financieros se obtienen a partir de los Estados Financieros Auditados del 2004. El detalle de participación de los principales servicios aeroportuarios se obtiene a partir de los reportes trimestrales de Contabilidad Regulatoria remitidos por CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Con respecto al Estado de Pérdidas y Ganancias, CORPAC viene pasando por una difícil situación en la cual el ligero aumento de sus ingresos brutos en los últimos 2 años no ha logrado contrarrestar el incremento de costos, cuyo aumento es atribuible principalmente a las mayores cargas de personal operativo por concepto de servicios de terceros. A su vez, la menor recaudación por concepto de otros ingresos, principalmente los provenientes de los servicios concesionados en los diversos aeropuertos, repercutieron sobre la utilidad del ejercicio.

**CUADRO N° 14
ESTADOS DE PÉRDIDA Y GANANCIAS DE CORPAC
(EN MILES DE NUEVOS SOLES)**

	2003	²⁰⁰³ / ₂₀₀₂ %	2004	²⁰⁰⁴ / ₂₀₀₃ %
Ingresos Brutos	103,176	2%	137,504	33%
Costos de Ventas	-115,485	17%	-124,782	8%
Utilidad Bruta	-12,310	-585%	12,722	3%
Gastos de Administración	-61,750	-10%	-55,140	-11%
Resultado de Operación	-74,060	12%	-42,418	-43%
Otros Ingresos	52,747	20%	31,648	-40%
Otros Gastos	-75	-94%	-75	0%
UAI	-21,388	-10%	-10,844	-49%
Deducciones	3,177	-78%	11,017	247%
Utilidad	-18,211	88%	-21,861	-20%

Fuente: Estados Financieros auditados 2004 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Según las ratios financieras, pese a que los mayores ingresos brutos contribuyeron a mejorar el margen operativo, el valor negativo de este indicador muestra que CORPAC no puede cubrir los costos originados en el giro mismo del negocio. Análogamente, la utilidad negativa obtenida tanto en el 2003 y 2004 lleva a que los indicadores de rentabilidad neta contra ventas, patrimonio y activos sean asimismo negativos. Al respecto, cabe señalar que se registró además una reducción en los activos y en el patrimonio, hecho que repercutió en la reducción de los dos últimos indicadores mencionados.

En cuanto a los indicadores de liquidez, estos continuaron mejorando respecto a los resultados obtenidos el 2003, debido al aumento del activo corriente (principalmente de las cuentas de Caja y Bancos), y a la reducción del pasivo corriente (menores cuentas por pagar). Por otro lado, el nivel de endeudamiento se ha mantenido en 0.04.

**CUADRO N° 15
RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC**

Indicadores	2003	2004
Margen operativo	-0.72	-0.31
Utilidad Neta / Ventas	-0.18	-0.13
Activo Cte / Pasivo Cte	4.65	7.54
Prueba Ácida	2.15	3.52
Pasivo / Patrimonio	0.04	0.04
Utilidad Neta / Patrimonio	-0.03	-0.03
Utilidad Neta / Activos	-0.03	-0.03
Ventas / Activos	0.15	0.20
Ventas / Patrimonio	0.15	0.21
Activos / Patrimonio	1.05	1.04

Fuente: Estados Financieros auditados 2004 - CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

5.2 Ingresos de la Concesión

5.2.1 Retribución mínima y exceso de retribución

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

- (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.

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

La retribución mínima, lo que señala el punto (b), tiene como destino la compra de los terrenos para la ampliación del AIJCH o la inversión, mantenimiento y operación de los aeropuertos administrados por CORPAC. El exceso de retribución sobre ese monto tiene como destino el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que estén a cargo del MTC.

La distribución de dichos recursos la determina el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 5.23 del Contrato de Concesión.

Desde el inicio de la concesión del AIJCH, CORPAC recibió por concepto de retribución mínima y exceso de retribución aproximadamente S/. 86.5 millones.

Durante el 2004, los pagos por concepto de Retribución Mínima recibidos por CORPAC fueron de S/. 16.3 mil, lo que da como resultado acumulado un total de S/. 50.3 mil desde inicios de la concesión.

**CUADRO N° 16
RETRIBUCIÓN MÍNIMA
(MILES DE S/.)**

2003	32,189
2004	16,290
Acumulado al 2004	50,376

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

Por otro lado, durante el 2004 no se percibió ingresos por concepto de exceso de Retribución.

5.2.2 Contrato de colaboración empresarial en LAP y CORPAC

El contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP¹³, como consecuencia de la concesión del AIJCH establece que en contraprestación por los servicios que presta CORPAC al concesionario¹⁴, 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.

¹³ Con la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

¹⁴ 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.

CUADRO N° 17
INGRESOS PROVENIENTES DE LA CONCESIÓN DEL AIJCH
(MILES DE SOLES)

	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%
Ingresos por Retribución de LAP	32,751	28%	39,342	40%	40,527	41%	47,284	41%
50% A/D AIJCH*	18,442	16%	21,917	22%	10,958	22%	23,083	20%
20% TUUA internacional AIJCH*	14,309	12%	17,426	18%	3,485	19%	24,201	21%
Total Ingresos Operativos CORPAC 1/	118,527		99,412		98,356		114,321	

1/ Total ingresos generados por la prestación de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. NO incluye transferencia de LAP.

* Los porcentajes han sido estimados sobre la base de los Estados Financieros 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 Auditados 2004 - LAP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Desde el inicio de la concesión, CORPAC ha recibido aproximadamente S/. 160 millones por el cumplimiento de este contrato. Al comparar el monto anual recibido con el ingreso operativo generado por CORPAC se tiene que la transferencia recibida representa aproximadamente el 40.5% de los ingresos operativos de la empresa.

5.2.3 Inversiones

Durante el 2004, CORPAC invirtió S/. 9.7 millones, de los cuales el 53% fueron destinados a la mejora de servicios aeroportuarios. Cabe señalar que la inversión total fue menor en 50% al monto invertido durante el 2003.

Del total invertido, Lima recibió el 21% mientras que otros aeropuertos recibieron el 57%.

CUADRO N° 18
EJECUCION DE INVERSIONES CORPAC S.A. - 2004
(EN NUEVOS SOLES)

Aeropuerto	Servicio de Aeronavegación	Servicio Aeroportuarios	Total
Lima	1,206,325	820,364	2,026,689
Pucallpa	243,769	24,300	268,069
Cajamarca	-	26,693	26,693
Arequipa	930,868	202,724	1,133,592
Puerto Maldonado	-	3,359	3,359
Cusco	719,244	-	719,244
Huánuco	-	27,377	27,377
Otros	1,431,703	4,129,539	5,561,242
TOTAL	4,531,909	5,234,356	9,766,265

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

6. INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO

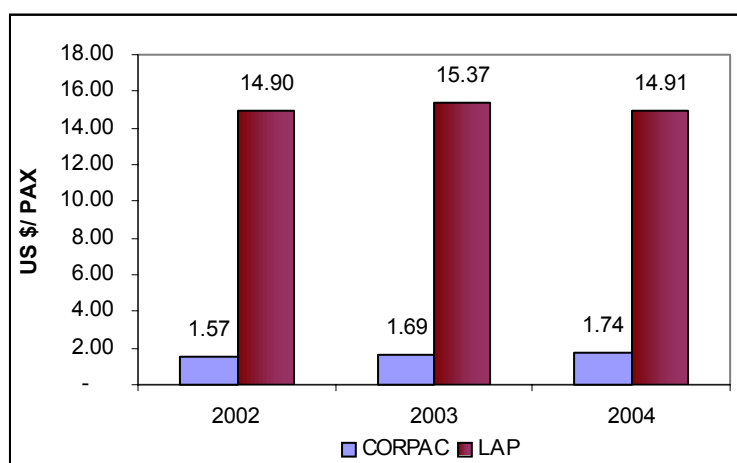
6.1 Ingreso por pasajero

Con la concesión al sector privado del AIJCH, en el 2001, CORPAC S.A. dejó de disponer directamente de los recursos provistos por dicho aeropuerto para cubrir los costos económicos del resto de la red aeroportuaria a su cargo. Así, los ingresos aeroportuarios de gran parte de los 55 aeropuertos administrados por

CORPAC no permiten cubrir sus costos de operación debido, entre otros, al bajo o nulo nivel tráfico que presentan.

Considerando todos los aeropuertos que presentan tráfico, se ha calculado el ingreso promedio por pasajero¹⁵ (ingresos/PAX)., En el 2004, este indicador alcanzó un valor de US \$1.74 en el caso de CORPAC, y de US \$14.91 para el AIJCH, cifras que representaron un aumento de 3% y una reducción de 3%, respectivamente.

GRÁFICO N° 9
INGRESOS AEROPORTUARIOS POR PASAJERO



Fuente: Estados Financieros Auditados - LAP y CORPAC.

6.2 CORPAC y los Aeropuertos de Latinoamérica

En esta sección, se compara el desempeño de los aeropuertos administrados por CORPAC con los resultados obtenidos por un grupo de aeropuertos latinoamericanos en cuanto a pasajeros, carga y número de operaciones registradas durante el 2004. Si bien el AIJCH es el aeropuerto más representativo del Perú, y es el único aeropuerto peruano que figura en el Ranking original, se ha incluido a los aeropuertos de Cuzco, Iquitos y Nazca, a fin de conocer cuan importantes son éstos dentro del contexto de la región.

Con respecto al tráfico de pasajeros, los aeropuertos de Lima y Cuzco alcanzaron en el 2004 el puesto 13 y 55, respectivamente. Es importante resaltar que el aeropuerto de Cuzco es el segundo más importante del país con respecto al flujo de pasajeros, debido al gran atractivo turístico que la ciudad ofrece. Sin embargo, el tráfico del 2004 sólo representó el 16% del total movilizado por el AIJCH y el 3% del tráfico de pasajeros del aeropuerto de Ciudad de México, aeropuerto más importante en tráfico de pasajeros de la región latinoamericana.

¹⁵Se considera sólo el Ingreso proveniente de la prestación de servicios aeroportuarios. No incluye retribución proveniente de LAP.

**CUADRO N° 19
PRINCIPALES AEROPUERTOS LATINOAMERICANOS SEGÚN TRÁFICO DE
PASAJEROS - 2004**

Puesto	Aeropuerto	2004
1	MEXICO CITY, MX	22,994,043
2	SAO PAULO, BR	13,727,830
3	SAO PAULO, BR	13,647,593
4	BRASILIA, BR	10,475,313
5	CANCUN, MX	10,128,645
⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮
11	BUENOS AIRES, AR (EZE)	5,567,544
12	BUENOS AIRES, AR (AEP)	5,245,923
13	LIMA, PE	5,066,072
14	SALVADOR, BR	4,713,073
15	MONTERREY, MX	4,577,440
⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮
54	MAZATLAN, MX	824,118
	*CUZCO, PE	797,589
55	VILLAHERMOSA, MX	739,456
56	CULIACAN, MX	727,822

*El Ranking original no considera Cuzco, no obstante tuvo 8% más PAX que el N° 55.

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, dada la importancia económica de la región selva y la ubicación geográfica de la ciudad, de difícil acceso por vía terrestre desde la costa. Ello hace que las rutas aéreas sean el principal medio de acceso a la región. En comparación con los demás aeropuertos de Latinoamérica, se puede apreciar que Iquitos se ubicaría en el puesto 37, pese a movilizar sólo el 5% del volumen transportado por el AIJCH, y 2% del de Sao Paulo, mientras que Lima alcanzó el puesto 7. Cabe precisar que el nivel movilizado por el aeropuerto de Iquitos solo representa el 7% de lo transportado por el aeropuerto de Lima y el 3% de lo movilizado en Sao Paulo.

**CUADRO N° 20
PRINCIPALES AEROPUERTOS LATINOAMERICANOS SEGÚN TRÁFICO DE
CARGA - 2004**

Puesto	Aeropuerto	2004
1	SAO PAULO, BR	393,577
2	MEXICO CITY, MX	371,876
3	SANTIAGO, CL	268,372
4	SAN JUAN, PR	243,174
5	CAMPINAS, BR	212,594
6	BUENOS AIRES, AR	170,982
7	LIMA, PE	169,779
8	QUITO, EC	127,011
9	MANAUS, BR	124,914
:	:	:
:	:	:
37	FORT-DE-FRANCE, MQ	12,594
	*IQUITOS, PE	9,103
38	SAN PEDRO SULA, HN	8,930
39	NATAL, BR	8,305

*El Ranking original no considera Iquitos, no obstante tuvo 2% más TM que el N° 38.

Fuente: ACI

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Finalmente, con relación al número de operaciones, el aeropuerto de Nazca presenta el mayor número de movimientos después del AIJCH, debido a los vuelos zonales turísticos que desde allí se realizan, a fin de poder observar las “Líneas de Nazca”, principal atractivo turístico de la zona. Así, en el 2004, dicho aeropuerto se ubicaría en el puesto 21, con un 61% del total de operaciones registrada sen al AIJCH y 14% de las registradas por el aeropuerto de Ciudad de México.

**CUADRO N° 21
PRINCIPALES AEROPUERTOS LATINOAMERICANOS SEGÚN NÚMERO DE
OPERACIONES - 2004**

Puesto	Aeropuerto	2004
1	MEXICO CITY, MX	295,459
2	SAO PAULO, BR	176,749
3	SAN JUAN, PR	155,834
4	SAO PAULO, BR	137,989
5	BRASILIA, BR	117,596
:	:	:
:	:	:
11	BUENOS AIRES, AR	70,567
12	SANTIAGO, CL	66,604
13	LIMA, PE	64,818
14	ST MAARTEN, AN	60,297
15	BUENOS AIRES, AR	54,642
:	:	:
:	:	:
19	PORTO ALEGRE, BR	48,438
20	RECIFE, BR	43,327
	*NAZCA, PE	40,013
21	TIJUANA, MX	38,934
22	GUAYAQUIL, EC	35,182

*El Ranking original no considera Nazca, no obstante tuvo 3% más OPX que el N° 21. El número de operaciones del AIJCH corresponde al dato indicado por ACI; sin embargo, el dato reportado a OSITRAN es de 72,425 operaciones.

Fuente: ACI

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

7. CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero de la empresa CORPAC S.A. durante el 2004, se pueden extraer como resultado las siguientes conclusiones

- Durante el 2004, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 38% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales 2.81 millones fueron pasajeros nacionales y sólo 27 mil fueron pasajeros internacionales. Mientras el tráfico al nivel de la red aeroportuaria nacional se incrementó en 13% con relación al resultado del 2003, el flujo de pasajeros atendidos por CORPAC creció en 8.8%.
- Durante el 2004, se movilizó 187.7 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 20.5 miles de TM (11%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC. Este volumen fue 16% menor al movilizadado en el 2003. Cabe señalar que el 94% del total correspondió a carga nacional.
- Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 135.906 mil movimientos (E/S) de aeronaves durante el 2004, cifra que representa el 68.5% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que las operaciones a nivel nacional crecieron en 1.3% mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC se incrementaron en 7.5% con relación al resultado obtenido en el 2003.
- Respecto al desempeño financiero de la empresa, el aumento de los ingresos de CORPAC no ha logrado contrarrestar el incremento de sus costos. Así, durante el 2004, los ingresos brutos y gastos de CORPAC se incrementaron en 14% y 7%, respectivamente, pero la utilidad del ejercicio fue negativa. Cabe señalar que los ingresos aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 77% del total recaudado.
- Desde inicios de la Concesión del AIJCH, CORPAC ha recibido aproximadamente S/.86.5 millones, por concepto de retribución mínima y exceso de retribución. Asimismo, ha recibido aproximadamente S/. 160 millones por el cumplimiento del contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP.