

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



**CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y
AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
AÑO 2005**

Gerencia de Regulación

Lima, noviembre de 2006

INDICE

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 3 |
| I. AMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC | 4 |
| II. SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC | 7 |
| III.1 SERVICIOS A LA AERONAVE | 7 |
| III.1.1 <i>Navegación Aérea</i> | 7 |
| III.1.2 <i>Aterrizaje y Despegue (A/D)</i> | 11 |
| III.1.3 <i>Estacionamiento y Ayudas Luminosas para A/D en vuelos nocturnos</i> | 11 |
| III.1.4 <i>Puentes de Embarque</i> | 11 |
| III.1.5 <i>Asistencia en tierra (Rampa)</i> | 11 |
| III.1.6 <i>Atención a la carga</i> | 13 |
| III.1.7 <i>Almacenamiento y transporte de combustible</i> | 13 |
| III.2 SERVICIO DE PASAJEROS | 14 |
| III.2.1 <i>Uso del Terminal de pasajeros o aerostación</i> | 14 |
| III. REVISIÓN TARIFARIA | 15 |
| IV.1 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN | 16 |
| IV.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS | 17 |
| IV. DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2005 | 20 |
| V.1 TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA | 20 |
| V.1.1 <i>Pasajeros</i> | 20 |
| V.1.2 <i>Carga</i> | 23 |
| V.1.3 <i>Operaciones</i> | 24 |
| V. RESULTADOS FINANCIEROS | 26 |
| VI.1 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO | 26 |
| VI.2 INGRESOS DE LA CONCESIÓN | 28 |
| VI.2.1 <i>Retribución mínima y exceso de retribución</i> | 28 |
| VI.2.2 <i>Contrato de colaboración empresarial en LAP y CORPAC</i> | 29 |
| VI.2.3 <i>Inversiones</i> | 30 |
| VII INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO | 31 |
| VII.1 INGRESO POR PASAJERO | 31 |
| VIII CONCLUSIONES | 31 |

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.

Hasta mediados de mayo 2005, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran tarifas fijas establecidas a través de Resoluciones Ministeriales. A partir de dicha fecha OSITRAN estableció 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 2005, 8.48 millones de pasajeros se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 3,13 millones (37% del total) utilizaron la red administrada por CORPAC. Esta cifra significó un incremento de 10% respecto al tráfico del 2004 correspondiente a CORPAC. Del total de pasajeros movilizadas por la red administrada por CORPAC, la mayor parte (3,11 millones) fueron pasajeros en vuelos domésticos. De estos últimos, un 7% correspondió al aeropuerto de Nazca.

En el caso del transporte de carga, durante el 2005, se movilizó 197,3 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 23,3 miles de TM (12%) fueron transportados a través de la red de aeropuertos que administra CORPAC. De este monto, el 97% correspondió a carga nacional.

De otro lado, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 66% de las 213 mil operaciones (E/S) registradas en la red aeroportuaria nacional durante el 2005. Cabe señalar que el 99% de las operaciones correspondió a vuelos nacionales.

Asimismo, el resultado financiero de 2005 de la red aeroportuaria nacional, incluyendo al AIJCH, fue 15% mayor al resultado obtenido el año 2004. De dicho resultado, los ingresos de CORPAC representaron solamente el 28%, pese a haberse incrementado en 8% durante el período. Además, los gastos de CORPAC representaron el 68% del gasto total de la red.

Con relación a la estructura de ingresos de CORPAC durante el 2005, los ingresos por servicios de aeronavegación constituyeron el 51% del total, mientras los ingresos financieros representaron el 5% de los ingresos.

I. 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 es una empresa del Sector Transportes y Comunicaciones, organizada para funcionar como sociedad anónima, que se rige por los Decretos Legislativos N° 099 y 216 por la Ley de Sociedades Mercantiles, Ley de actividad empresarial del Estado y por su Estatuto Social. CORPAC S.A. fue fundada el 25 de Junio de 1943, mediante Decreto Supremo. En la actualidad administra 55 unidades entre aeródromos públicos y aeropuertos en todo el país. De ellos, 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 administrados por CORPAC, 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 operaciones; mientras que a nivel nacional el principal aeropuerto es el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH) de la ciudad de Lima, concesionado al sector privado en el 2001 y se encuentra administrado por la empresa Lima Airport Partners (LAP).

Cabe mencionar que, por acuerdo de fecha 22 de enero de 2004, el Comité en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos de PROINVERSIÓN, aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada en los Aeropuertos de la República del Perú. Con ello se dio inicio al proceso de promoción de la inversión privada en el sector, a fin de mejorar la calidad de los servicios y la infraestructura de transporte aeroportuaria.

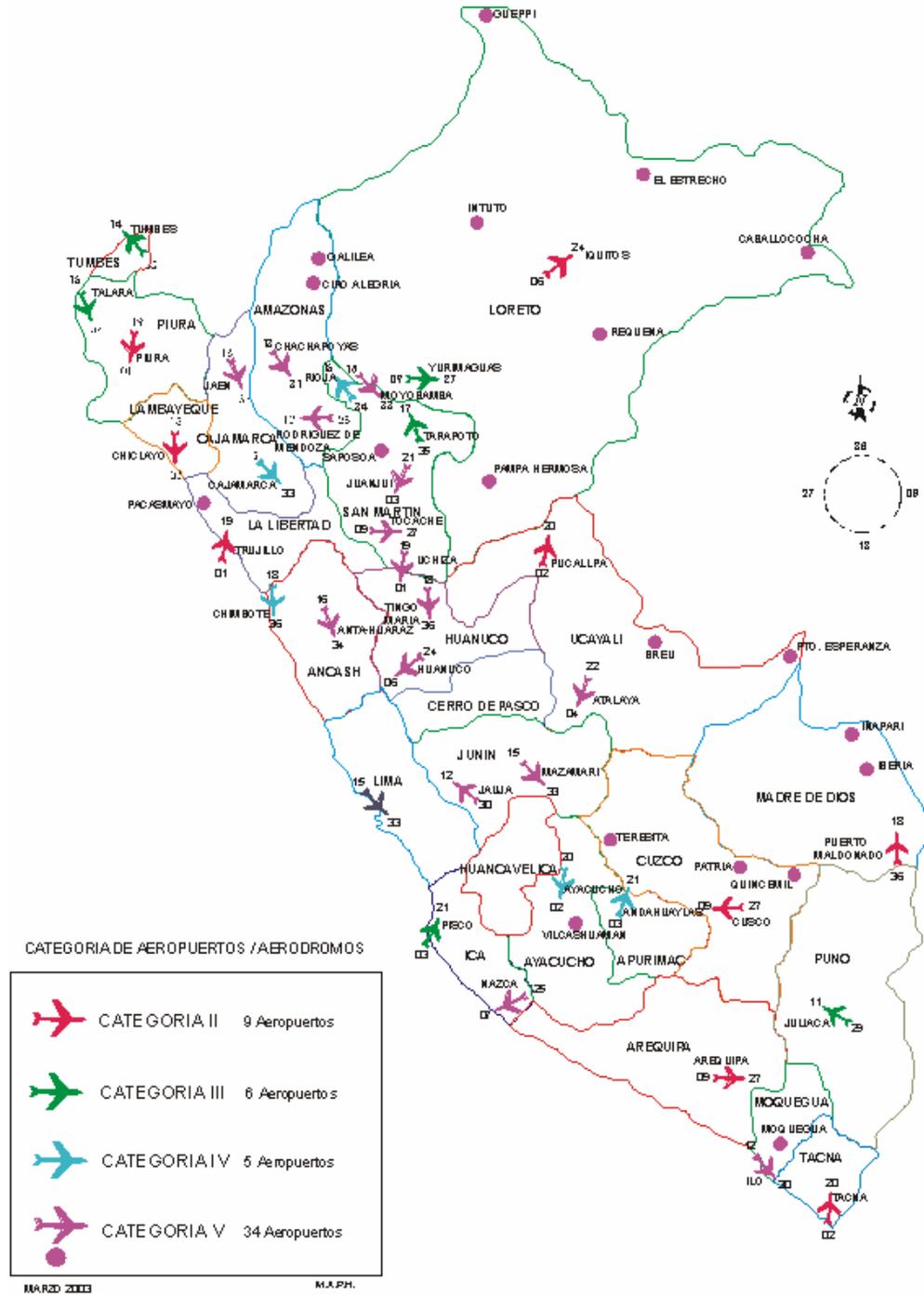
Se seleccionó un grupo de aeropuertos de los administrados por CORPAC, para ello se contó con el respaldo de los Gobiernos Regionales, a través de la firma de convenios. Los aeropuertos que conforman este primer grupo son:

- Ciudad de Piura, Piura, aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha.
- Ciudad de Talara, Piura, aeropuerto CAP. FAP Víctor Montes.
- Ciudad de Tumbes, Tumbes, aeropuerto CAP. FAP Pedro Canga Rodríguez.
- Ciudad de Trujillo, La Libertad, aeropuerto CAP. FAP Carlos Martínez Pinillos
- Ciudad de Pisco, Ica, aeropuerto Renán Elías de Pisco.
- Ciudad de Chachapoyas, Amazonas, aeropuerto de Chachapoyas.
- Ciudad de Iquitos, Loreto, aeropuerto CRL. FAP Francisco Secada Vicneta.
- Ciudad de Pucallpa, Ucayali, aeropuerto CAP. FAP David Abenzur Rengifo.
- Ciudad de Tarapoto, San Martín, aeropuerto CAP. FAP Guillermo Del Castillo.
- Ciudad de Anta, Ancash, aeropuerto Comandante FAP Germán Arias Graziani.
- Ciudad de Cajamarca, Cajamarca, aeropuerto Mayor Grl. FAP Armando Revoredo.
- Ciudad de Chiclayo, Lambayeque, aeropuerto CAP. FAP José Abelardo Quiñónez.

Dentro de las principales características de la Concesión podemos mencionar que los aeropuertos señalados no cuentan con los ingresos necesarios para lograr su autosostenibilidad financiera por lo que se entregarán al postor que solicite el menor monto por operarlos, dicho monto provendrá de los recursos de la retribución que recibe el Estado por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. El plazo de la concesión se prevé será por 25 años.

Es por ello que, con la culminación del proceso de licitación, CORPAC dejará de administrar los 12 aeropuertos señalados.

**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

II. 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 aeronave o al pasajero.

III.1 Servicios a la Aeronave

III.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 (FIR¹ Lima). La operación de este servicio demanda la inversión y mantenimiento en una infraestructura mínima, independientemente de la cantidad de aeronaves que sobrevuelen la FIR Lima.

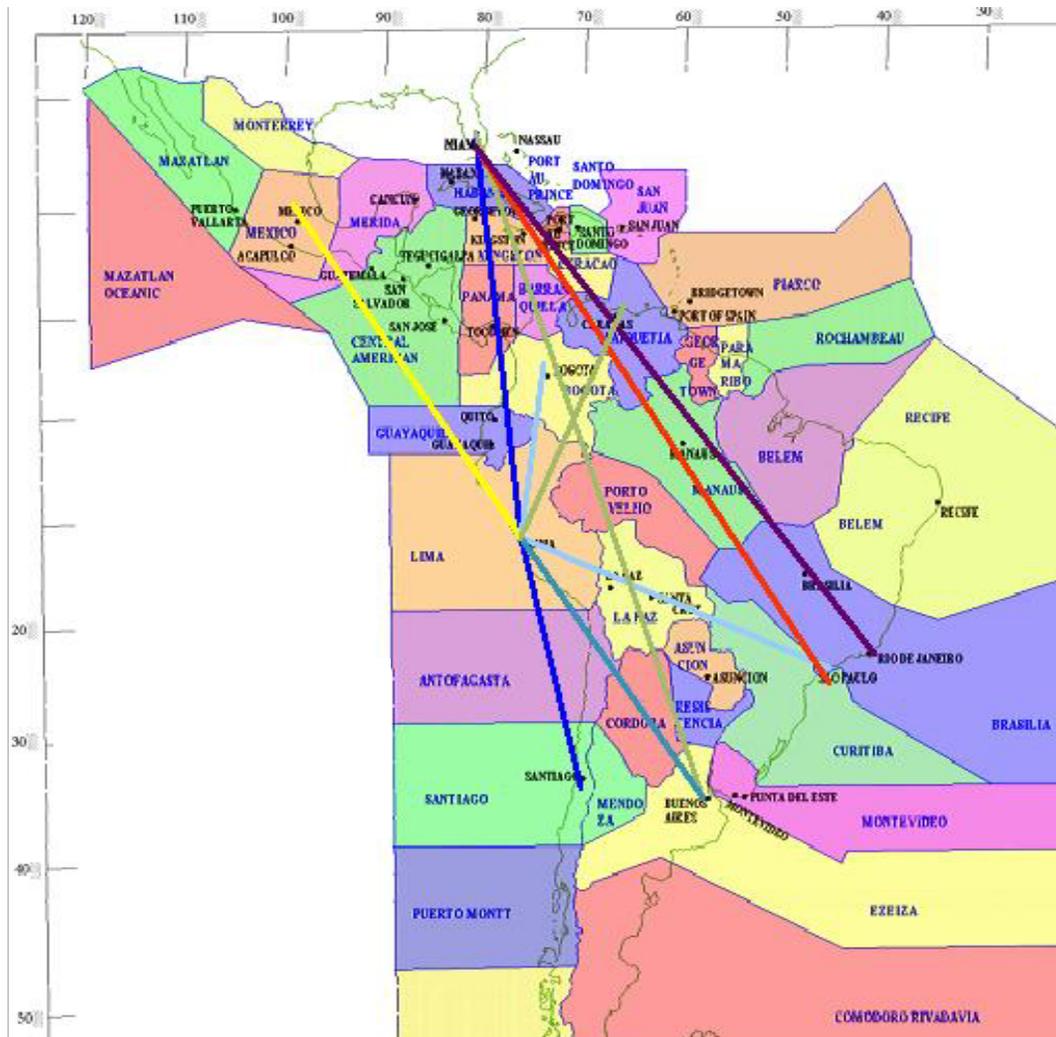
El SNAR comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento² (SAR), los cuales son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios se soportan en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), vigilancia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

¹ FIR: Flight Information Region.

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**



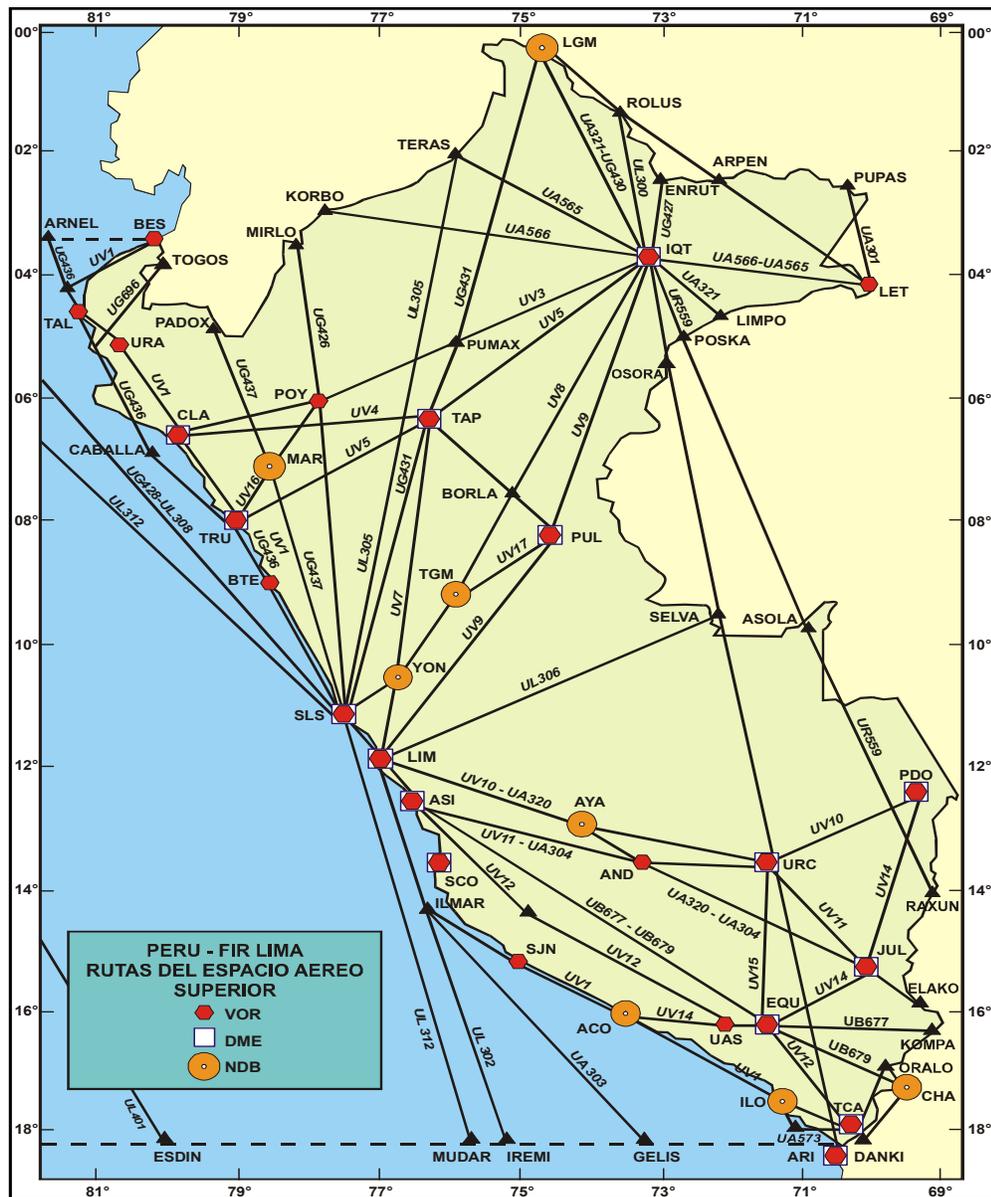
Fuente: CORPAC

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. 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 determinó, en la revisión también efectuada por OSITRAN, en función al peso máximo de despegue de la aeronave (PMD), al tipo de vuelo (nacional o internacional) y a 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**

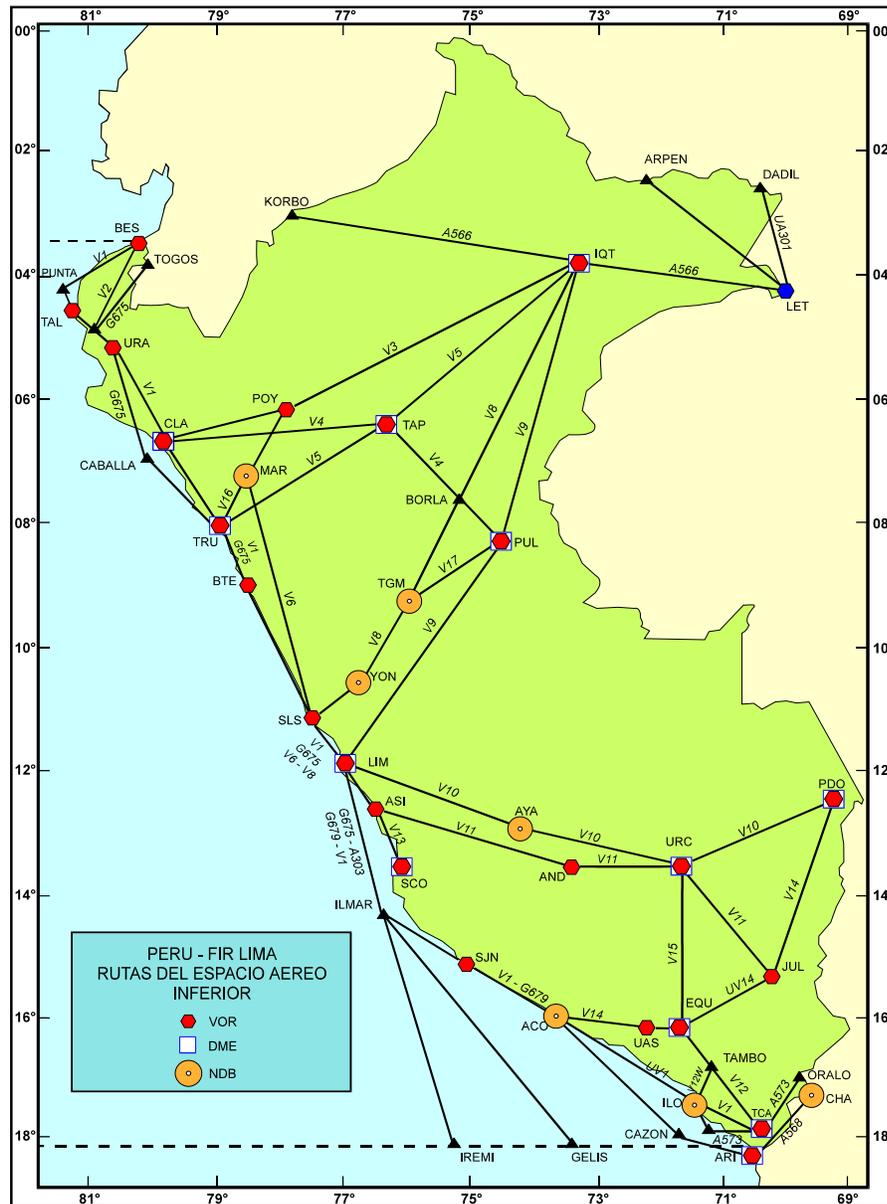


Fuente: CORPAC

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

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 se diferencia por el PMD de la aeronave, cobrando en función a éste.

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

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

III.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 las señales de pista, sistemas de iluminación de emergencia, comunicaciones torre/SEI en tierra, control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, sistemas de reducción de peligro aviario, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas, vehículos y servicio de salvamento y extinción de incendios y seguridad. En el caso de los aeropuertos administrados por CORPAC, el servicio de A/D incluye, además de la propia operación de A/D, el servicio de estacionamiento de la nave en plataforma por 90 minutos.

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

III.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 solicitan permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a los noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D. La tarifa máxima que se cobra por el servicio de estacionamiento es 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.

III.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.

III.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. Sin embargo, dadas las características de facilidad

esencial de la infraestructura aeroportuaria y en particular de la rampa, 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. En efecto, en algunos casos son las mismas líneas aéreas las que se autoproveen el servicio, integrando verticalmente dicho servicio al de transporte aéreo.

Durante el año 2005, OSITRAN definió niveles de cargos de acceso para aeropuertos, en el marco de procedimientos correspondientes a la emisión de mandatos de acceso.³ Estos cargos se establecieron en función al nivel de servicio de cada aeropuerto y con niveles escalonados en función al PMD. 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.

**CUADRO N° 2
CARGOS DE ACCESO POR EL USO DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO DE
EQUIPOS DE RAMPA, COUNTERS Y OFICINAS**

| Aeropuerto | Tarifa de Espacios para Equipos de Rampa (Por M2 y/o Fracción) | | Tarifa de Oficina (Por M2 y/o Fracción) | | Tarifa por Counter (Por Unidad) | |
|-------------------|--|---------------------------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) |
| Cusco | 1,50 | 6,1404 | 10,00 | 40,9360 | 225,00 | 921,0600 |
| Arequipa | 3,00 | 12,2808 | 9,00 | 36,8424 | 260,00 | 1064,3360 |
| Iquitos | 1,60 | 6,5498 | 9,00 | 36,8424 | 200,00 | 818,7200 |
| Juliaca | 1,00 | 4,0936 | 10,00 | 40,9360 | 150,00 | 614,0400 |
| Trujillo | 1,20 | 4,9123 | 9,00 | 36,8424 | 125,00 | 511,7000 |
| Piura | 0,80 | 3,2749 | 6,00 | 24,5616 | 150,00 | 614,0400 |
| Chiclayo | 1,00 | 4,0936 | 6,50 | 26,6084 | 125,00 | 511,7000 |
| Pucallpa | 1,20 | 4,9123 | 6,50 | 26,6084 | 125,00 | 511,7000 |
| Tarapoto | 1,20 | 4,9123 | 9,00 | 36,8424 | 125,00 | 511,7000 |
| Tacna | 0,80 | 3,2749 | 6,00 | 26,6084 | 125,00 | 511,7000 |
| Puerto Maldonado | 0,80 | 3,2749 | 8,00 | 32,7488 | 150,00 | 614,0400 |
| Ayacucho | 4,24 | 17,3569 | 4,50 | 18,4212 | 125,00 | 511,7000 |
| Cajamarca | 2,81 | 11,5030 | 8,00 | 32,7488 | 125,00 | 511,7000 |
| Tumbes | 0,80 | 3,2749 | 5,80 | 23,7429 | 125,00 | 511,7000 |
| Talara | 0,50 | 2,0468 | 4,10 | 16,7838 | 125,00 | 511,7000 |
| Demás Aeropuertos | 0,50 | 2,0468 | 4,10 | 16,7838 | 125,00 | 511,7000 |

Fuente: Tarifario Vigente de los Servicios de Aeronavegación y Aeroportuarios
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

³ Resoluciones N° 056-2005-CD/OSITRAN, 057-2005-CD/OSITRAN, 058-2005-CD/OSITRAN, 059-2005-CD/OSITRAN, 060-2005-CD/OSITRAN, 061-2005-CD/OSITRAN, 062-2005-CD/OSITRAN y N° 075-2005-CD/OSITRAN, a favor de las empresas Transber Iquitos S.A.C., TANS, TALMA, STAR UP, L.C. Busre S.A.C., Aviación Líder, Aerocóndor S.A.C. y Transportes Fénix S.R.L., respectivamente.

**CUADRO N° 3
CARGOS DE ACCESO POR EL USO DE RAMPA**

| Rango de PMD (TM) | Cusco | | Iquitos | |
|---------------------|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) |
| Hasta 10 | 2,50 | 10,2340 | 3,00 | 12,2808 |
| Más de 10 hasta 35 | 11,50 | 47,0764 | 13,00 | 53,2168 |
| Más de 35 hasta 70 | 27,50 | 112,5740 | 29,00 | 118,7144 |
| Más de 70 hasta 105 | 38,00 | 155,5568 | 45,00 | 184,2120 |
| Más de 106 | 56,00 | 229,2416 | 75,00 | 307,0200 |
| Rango de PMD (TM) | Arequipa | | Grupos III, IV y V | |
| | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) | Dólares Americanos sin IGV | En Nuevos Soles con IGV (Referencial) |
| Hasta 10 | 2,00 | 8,1872 | 2,00 | 8,1872 |
| Más de 10 hasta 35 | 9,00 | 36,8424 | 10,00 | 40,9360 |
| Más de 35 hasta 70 | 17,00 | 69,5912 | 21,00 | 85,9656 |
| Más de 70 hasta 105 | 25,00 | 102,3400 | 36,00 | 147,3696 |
| Más de 106 | 40,00 | 163,7440 | 62,00 | 253,8032 |

Fuente: Tarifario Vigente de los Servicios de Aeronavegación y Aeroportuarios
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

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.

III.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). 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. En el caso del uso de las instalaciones de carga, las líneas aéreas pagan directamente a CORPAC este servicio, basándose en sus manifiestos de carga, cobrando CORPAC la tarifa establecida en la RM N° 156-96-MTC/15.12, siendo esta ratificada por OSITRAN en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.

III.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, mangas u otros medios de

transporte empleados para trasladar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave.

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

Tanto los distribuidores mayoristas como los operadores de planta se rigen por los reglamentos dictados por el Ministerio de Energía y Minas (MEM) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía (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 12⁴ aeropuertos cuentan con el servicio de provisión de combustible, el cual se encuentra a cargo de diferentes Distribuidores Mayoristas⁵. El cargo es por galón y se ha establecido acuerdos mediante contratos de acceso. Cabe precisar que CORPAC no presta el servicio de provisión de combustible en ningún aeropuerto.

III.2 Servicio de pasajeros

III.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.

⁴ De estos, 10 tienen planta y despachan combustible, y 2 tienen planta pero no operan.

⁵ Petroperú S.A., Coast Mechanical S.R.L. y 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.

III. 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 CORPAC⁶. La finalidad de esta revisión tarifaria fue tanto actualizar las tarifas para hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios, como ordenar las cuentas, separando servicios y asignando costos, para establecer tarifas con 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 de 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.

⁶ Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M.360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996; R.M. 0075-81-TC/AE, de fecha 15 de setiembre de 1981; R.M. 504-91 TC/15.12, de fecha 16 de julio de 1991; y R.M. 502-98 MTC/15.12, de fecha 7 de diciembre de 1998.

**CUADRO N° 4
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

IV.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, estando en función al PMD de las naves y estableciéndose un cobro mínimo de US \$2 para toda nave, a partir del cual el cobro se encuentra en función al peso.

Finalmente, la tarifa de sobrevuelo fue 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° 5
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 | 0.050 | 0.11 |
| Más de 35 hasta 70 TM | recorrido | 0.050 | 0.15 |
| Más de 70 hasta 105 TM | | 0.075 | 0.23 |
| Más de 105 TM | | 0.150 | 0.30 |
| SNAR Internacional ** | | | |
| Hasta 10 TM | | 0.200 | 0.13 |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por kilómetro | 0.200 | 0.15 |
| Más de 35 hasta 70 TM | recorrido | 0.200 | 0.20 |
| Más de 70 hasta 105 TM | | 0.300 | 0.30 |
| Más de 105 TM | | 0.600 | 0.40 |
| Aproximación *** | | | |
| Hasta 10 TM | | n.a. | 0.80 |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por TM en | n.a. | 0.90 |
| Más de 35 hasta 70 TM | operación de | n.a. | 1.00 |
| Más de 70 hasta 105 TM | aterrizaje | n.a. | 1.10 |
| Más de 105 TM | | n.a. | 1.20 |

(*) Cargo fijo máximo igual a US \$5

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV.2 Servicios Aeroportuarios

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

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° 6
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 | | | | |
| | A/D Nocturno | Por operación de noche | 15% adicional de A/D 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 | |
| | 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 | | | | | |
| A/D Nocturno | | Por operación de noche | 15% adicional de A/D 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, 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 la tarifa 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.

IV. DESEMPEÑO DE CORPAC EN EL AÑO 2005

V.1 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

V.1.1 Pasajeros

En los últimos 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° 7
PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | PROM. |
|----------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Nacional | 59% | 57% | 56% | 56% | 56% | 57% |
| Internacional | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% |
| TOTAL | 40% | 38% | 38% | 36% | 37% | 38% |

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

Asimismo, durante el 2005, los aeropuertos administrados por CORPAC movilizaron el 57% del tráfico total de pasajeros nacionales. En cuanto a su participación en el tráfico internacional, ésta es mínima, manteniéndose en 1% durante los últimos años.

Durante el año 2005, se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional 8.47 millones de pasajeros, de lo cuales 3,13 millones utilizaron la red administrada por CORPAC.

CUADRO N° 8
TRÁFICO DE PASAJEROS EN LA RED AEROPORTUARIA ADMINISTRADA POR CORPAC
(en miles de pasajeros)

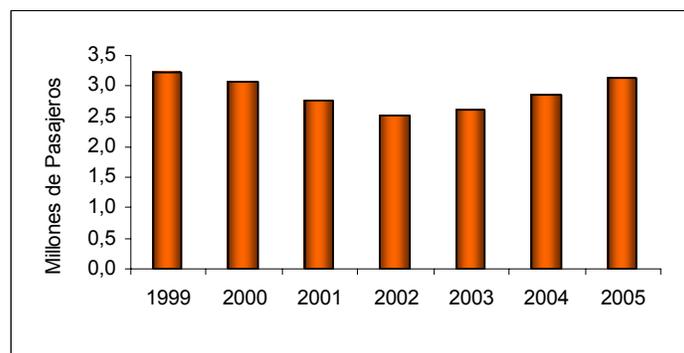
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nacional | 2 750 | 2 505 | 2 595 | 2 816 | 3 110 |
| Internacional | 26 | 17 | 18 | 27 | 19 |
| TOTAL | 2 776 | 2 522 | 2 622 | 2 843 | 3 130 |

Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC durante el año se incrementó en 10.07%. Por su parte, el tráfico de pasajeros nacionales se incrementó en 10,45%, mientras que los internacionales registraron una disminución de 28,96%.

Por otro lado, la relación pasajeros internacionales/nacionales movilizadas a través de la red administrada por CORPAC ha disminuído a 0,62%, frente al 0,97% registrado el año pasado.

GRÁFICO N° 5
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS
POR CORPAC
(en millones de pasajeros)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Al examinar la relación existente entre la evolución del tráfico de pasajeros y el PBI, se observa que en los últimos años se ha mantenido una relación directa entre ambas variables: mientras que el PBI creció en 6,4%, el tráfico de pasajeros se incrementó en 10,1%⁷. No obstante, debe tenerse 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 país⁸. Así, los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos y la enfermedad del SARS⁹ en Asia, tuvieron serios efectos sobre el flujo mundial de turismo durante el 2002, año en que sudamérica registró un 13%¹⁰ menos de llegadas de turistas respecto al año 2001. El flujo de pasajeros del AIJCH y el de los aeropuertos regionales administrados por CORPAC, inició su recuperación a partir del 2003, luego de mostrar una fuerte caída en el año 2002 de 9,1%.

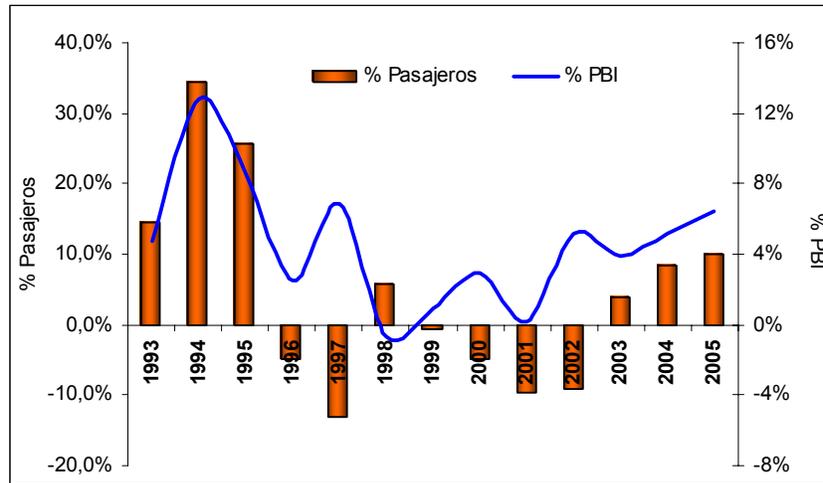
⁷ Cabe señalar que el coeficiente de correlación entre la variación porcentual anual del PBI y la tasa de crecimiento anual de pasajeros, luego de la concesión del AIJCH es de 66% para el caso de los pasajeros nacionales y de 25% para el caso de los internacionales.

⁸ Durante el año 2005, el 52% de los pasajeros arribados al AIJCH fueron pasajeros internacionales.

⁹ Severe Accute Respiratory Syndrome.

¹⁰ Datos de la Organización Mundial del Turismo – OMT.

GRÁFICO N° 6
TASA DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y TASA DE CRECIMIENTO DEL PBI



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

En cuanto a la importancia de los aeropuertos regionales, se tiene que sólo 11 de los 55 aeropuertos administrados por CORPAC concentran el 90% del flujo total de pasajeros. Dentro de este grupo, los principales son los aeropuertos de Cuzco, Iquitos y Arequipa, que en conjunto concentraron el 53% del total de tráfico de pasajeros.

El aeropuerto de Cuzco, principal destino turístico del país, movilizó 0.89 millones de pasajeros (E/S), 12% más que el año 2004. De otro lado, los aeropuertos de Iquitos y Arequipa recibieron ambos 0,38 millones de pasajeros (E/S), con incrementos de 12% y 9% respectivamente, en relación con el año anterior. En general la red aeroportuaria bajo la competencia de CORPAC se incrementó en 10%.

CUADRO N° 9
IMPORTANCIA RELATIVA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC, SEGÚN CANTIDAD DE PASAJEROS ATENDIDOS – 2005

| | Nacional | Internacional | Total |
|----------------|---------------|---------------|---------------|
| CUSCO | 28,3% | 74,0% | 28,6% |
| IQUITOS | 12,5% | 11,0% | 12,5% |
| AREQUIPA | 12,2% | 1,3% | 12,1% |
| NAZCA | 7,2% | 0,0% | 7,2% |
| JULIACA | 4,9% | 2,1% | 4,9% |
| PIURA | 4,6% | 0,2% | 4,6% |
| PUCALLPA | 4,6% | 1,0% | 4,6% |
| PTO. MALDONADO | 4,6% | 0,3% | 4,5% |
| TARAPOTO | 4,2% | 0,0% | 4,2% |
| TACNA | 4,1% | 9,4% | 4,1% |
| TRUJILLO | 3,9% | 0,3% | 3,9% |
| RESTO | 9,0% | 0,4% | 8,9% |
| TOTAL | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Los aeropuertos de Anta, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes concentran menos del 10% del tráfico en la red administrada por

CORPAC. Estos aeropuertos tienen un potencial desarrollo turístico y/o económico -en 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.

V.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 WLU¹¹ movilizado durante el año en la red aeroportuaria nacional, se obtiene que la carga (E/S) representó el 23,17%. En el caso particular de la red de aeropuertos regionales administrada por CORPAC, la carga representó sólo el 6.93% del total de WLU movilizado.

Durante el 2005, se movilizó 196,2 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 23.3 miles de TM (12%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC.

CUADRO N° 10
PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Nacional | 64% | 70% | 65% | 56% | 55% | 56% |
| Internacional | 0,68% | 0,68% | 0,54% | 0,46% | 0,76% | 0,43% |
| Total | 24% | 20% | 16% | 13% | 11% | 12% |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Del total de carga movilizada durante el año por los aeropuertos de CORPAC, 22,6 miles de TM (97%) correspondieron a carga nacional y los 0.6 mil TM restantes, a carga internacional.

En cuanto a la estructura del movimiento de carga entre los diversos aeropuertos, 7 de ellos movilizan el 90% de la carga total. Destacan dentro de este grupo, los aeropuertos de la selva, principalmente Iquitos y Pucallpa, quienes concentraron el 62% del total movilizado.

CUADRO N° 11
IMPORTANCIA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA

| 2005 | Nacional | Internacional | Total |
|----------|----------|---------------|-------|
| Iquitos | 51,7% | 82,2% | 52,5% |
| Pucallpa | 10,6% | 0,2% | 10,3% |
| Cuzco | 8,4% | 7,5% | 8,4% |
| Arequipa | 6,7% | 0,0% | 6,6% |
| Tarapoto | 4,5% | 0,0% | 4,3% |
| Tacna | 4,1% | 10,1% | 4,2% |
| Piura | 3,0% | 0,0% | 2,9% |
| Resto | 11,1% | 0,0% | 10,7% |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹¹ WLU=Work Load Units. Medida que hace comparable carga y pasajeros al establecer la equivalencia de 1 pasajero=100 kg.

Por otro lado, al analizar la evolución del volumen de carga movilizado, se observa que ésta se ha reducido durante los últimos 5 años en 30%. Cabe precisar que, para el mismo período, la carga nacional se redujo en 31% mientras que la carga internacional aumentó en 10%. Durante el 2005, dicha tendencia se revirtió al mostrar un incremento de 13,3% del volumen movilizado, debido principalmente a un incremento del 16,7% de la carga nacional.

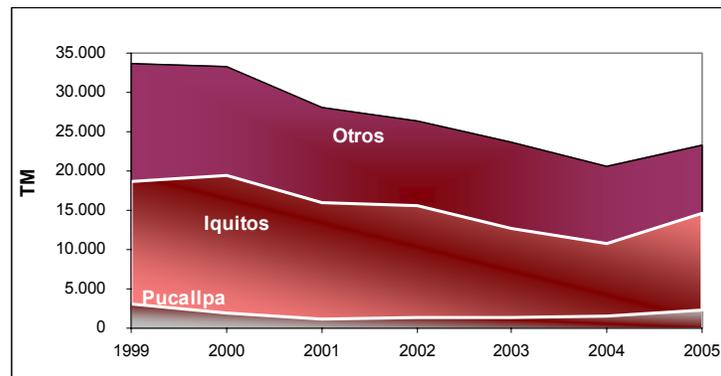
Análogamente, durante el período 1999-2005, los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa movilizaron en promedio, el 60% de la carga total, mostrando un incremento de 29% y 52%, respectivamente.

CUADRO N° 12
TRAFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC
(en TM)

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Nacional | 31 738 | 32 692 | 27 419 | 25 883 | 23 028 | 19 406 | 22 468 |
| Internacional | 1 880 | 610 | 705 | 670 | 658 | 1 166 | 670 |
| Total | 33 618 | 33 301 | 28 123 | 26 553 | 23 686 | 20 572 | 23 318 |

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

V.1.3 Operaciones

Las operaciones realizadas en los aeropuertos administrados por CORPAC han representado en promedio, durante los últimos cinco años, el 65,8% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Las operaciones nacionales, durante el 2005 representaron el 77,3% de las operaciones; mientras que las operaciones internacionales representaron únicamente el 2,5%.

**CUADRO N° 13
PARTICIPACIÓN DE CORPAC EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA**

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nacional | 78,1% | 76,4% | 75,6% | 75,4% | 81,1% | 77,3% |
| Internacional | 6,3% | 4,9% | 4,3% | 4,0% | 3,5% | 2,5% |
| Total Operaciones | 68,5% | 65,8% | 64,8% | 64,6% | 68,5% | 65,5% |

Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En el año 2005, el número de operaciones E/S en la red aeroportuaria nacional alcanzó las 213 mil unidades, luego de un incremento del 6% respecto del año anterior; de las cuales 138 mil operaciones fueron realizadas por CORPAC.

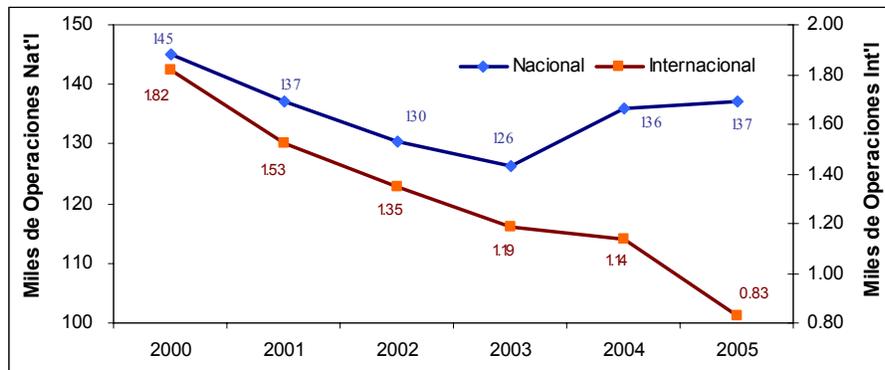
**CUADRO N° 14
OPERACIONES REALIZADAS EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC
(en número de operaciones)**

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Nacional | 144 915 | 137 116 | 130 286 | 126 443 | 135 906 | 138 452 |
| Internacional | 1 819 | 1 525 | 1 345 | 1 186 | 1 136 | 835 |
| Total Operaciones | 146 734 | 138 641 | 131 631 | 127 629 | 137 042 | 139 287 |

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 mostró un pequeño incremento de 1,6%. Contribuyeron a este aumento el mayor número de operaciones nacionales registradas en los aeropuertos de Nazca (+16%), Iquitos (+5%) y Cuzco (+3%), que concentran el 38%, 6% y 10% respectivamente, del total de operaciones nacionales realizadas por CORPAC. En lo referente a los movimientos internacionales, estos se redujeron en 27%.

**GRÁFICO N° 8
EVOLUCIÓN DE LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES EN LOS
AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC
(en miles de operaciones)**



Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

V. RESULTADOS FINANCIEROS

VI.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 2005, el total de ingresos de la red aeroportuaria, incluyendo al AIJCH, fue de US \$125 millones, cifra mayor en 15% al resultado obtenido el 2004. Pese a haberse incrementado en 7.6%, los ingresos de CORPAC representaron solo el 28,5% 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 2004. Los gastos de CORPAC se incrementaron en 0,4% y representaron el 67,7% de los gastos totales de la red aeroportuaria.

CUADRO N° 15
INGRESOS AERONÁUTICOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED AEROPORTUARIA
(NO CONSIDERA LAS TRANSFERENCIAS ENTRE EMPRESAS NI AL ESTADO)
(en miles de nuevos soles)

| Miles de Soles | 2003 | 2004 | | | | 2005 | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|--------------|---------|---------|---------|--------------|
| | RED | CORPAC | LAP | RED | 2003 /2004 % | CORPAC | LAP | RED | 2004 /2005 % |
| Ingresos | 359 752 | 113 046 | 258 471 | 371 517 | 3% | 117 665 | 295 850 | 413 515 | 11% |
| Gastos | 249 829 | 179 922 | 69 261 | 249 183 | 0% | 174 797 | 83 303 | 258 100 | 4% |

| Miles de US\$ | 2003 | 2004 | | | | 2005 | | | |
|---------------|--------|--------|--------|---------|--------------|--------|--------|---------|--------------|
| | 0 | CORPAC | LAP | RED | 2003 /2004 % | CORPAC | LAP | RED | 2004 /2005 % |
| Ingresos | 99.095 | 33 114 | 75 532 | 108 646 | 10% | 35 692 | 89 653 | 125 345 | 15% |
| Gastos | 70.577 | 52 704 | 20 359 | 73 063 | 4% | 53 022 | 25 026 | 78 048 | 7% |

Nota: No se han considerado ingresos ni gastos financieros ni excepcionales, ni ingresos por concesión del aeropuerto Jorge Chávez.

Fuente: Estados Financieros auditados 2004 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En cuanto a la estructura de ingresos¹² de CORPAC, los ingresos por servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 60% del total de ingresos correspondientes al 2005. De estos ingresos, los obtenidos por servicios de aeronavegación que representaron el 70% de los ingresos aeronáuticos.

¹² En la estructura de ingresos se considera, además de los ingresos operativos, ingresos financieros, ingresos por concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, alquileres y otros.

CUADRO N° 16
ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DE CORPAC
(en nuevos soles y porcentaje)

| | 2004 | Composición | 2005 | Composición |
|-----------------------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| Aeronáuticos | 113 046 | 66% | 117 665 | 60% |
| Servicios de aeronavegación | 96 063 | 56% | 98 815 | 51% |
| Servicios aeroportuarios | 16 983 | 10% | 17 849 | 9% |
| Ingresos Financieros | 1 127 | 1% | 10 803 | 5% |
| Ingresos Varios | 57 379 | 33% | 68 819 | 35% |
| Concesión del aeropuerto | 45 564 | 27% | 50 885 | 26% |
| Alquileres | 5 150 | 3% | 5 580 | 3% |
| Otros | 6 665 | 4% | 12 354 | 6% |
| Total | 171 552 | 100% | 197 287 | 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 2005. 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 superando una difícil situación (los años 2003 y 2004 presentó pérdidas) gracias a un aumento de sus ingresos brutos¹³ y una reducción de sus costos en el último año. Esta reducción es atribuible principalmente a las menores cargas de personal operativo por concepto de servicios de terceros. A su vez, la mayor recaudación por concepto de otros ingresos financieros neto, repercutieron sobre la utilidad del ejercicio 2005 que fue de 4 740 miles de soles.

CUADRO N° 17
ESTADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE CORPAC
(en miles de nuevos soles y porcentaje)

| | 2004 | 2005 | Var (%) |
|-------------------------------------|----------------|---------------|--------------|
| Ingresos Brutos | 158 610 | 168 550 | 6% |
| Costos de Ventas | -124 782 | -123 912 | -1% |
| Gastos de Administración | -55 140 | -50 884 | -8% |
| Resultado de Operación | -21 312 | -6 247 | -71% |
| Ingresos financieros neto | 1 052 | 5 155 | 390% |
| Ingresos y gastos diversos | 9 169 | 5 832 | -36% |
| Resultado por expos. a la inflación | -10 771 | - | 100% |
| Utilidad | -21 861 | 4 740 | -122% |

Los ingresos brutos consideran los Ingresos Aeronáuticos y los ingresos por concesión del aeropuerto.

Fuente: Estados Financieros auditados 2004 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Según las ratios financieros, pese a que los mayores ingresos brutos contribuyeron a mejorar el margen operativo, el valor negativo de este indicador muestra que CORPAC tiene problemas para cubrir los costos originados en el giro mismo del negocio. Análogamente, la utilidad negativa obtenida en el 2004 lleva a que los indicadores de rentabilidad neta contra ventas, patrimonio y activos sean asimismo

¹³ Los ingresos brutos comprenden a los ingresos operativos más los ingresos por la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.

negativos a diferencia del año 2005 que presenta indicadores positivos. Al respecto, cabe señalar que se registró además un incremento 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 2004, debido al aumento del activo corriente (principalmente de las cuentas de “Caja y Bancos” y “Otras Cuentas por Cobrar”). Por otro lado, el nivel de endeudamiento se ha reducido en 25%.

CUADRO N° 18
RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC

| Indicadores | 2004 | 2005 |
|----------------------------|-------------|-------------|
| Margen operativo | -0,13 | -0,04 |
| Utilidad Neta / Ventas | -0,14 | 0,03 |
| Activo Cte / Pasivo Cte | 7,54 | 7,37 |
| Prueba Acida | 3,52 | 4,41 |
| Pasivo / Patrimonio | 0,04 | 0,03 |
| Utilidad Neta / Patrimonio | -0,03 | 0,01 |
| Utilidad Neta / Activos | -0,03 | 0,01 |
| Ventas / Activos | 0,24 | 0,25 |
| Ventas / Patrimonio | 0,24 | 0,26 |
| Activos / Patrimonio | 1,04 | 1,03 |

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

VI.2 Ingresos de la Concesión

VI.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 siguientes¹⁴:

- El resultado de aplicar el 46,5% a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente,
- 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.

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

¹⁴ Numeral 1.52 del TUO del Contrato de Concesión del AIJCH.

exceso de retribución sobre ese monto, en principio, tiene como destino el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que estén a cargo del MTC.

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.

El 2005 se ha dado la falta de transferencia de la retribución de la concesión del AIJCH por parte del MTC. Según las bases de la concesión del AIJCH, el 80% de la retribución mínima abonada por Lima Airport Partners S.R.L. al Estado Peruano, debe transferirse a CORPAC para financiar los gastos de operación e inversión de los aeropuertos bajo su administración. De acuerdo con lo manifestado por la Corporación, ésta ha requerido en forma reiterada al MTC la realización de la mencionada transferencia durante el periodo 2005 sin resultados favorables.

CUADRO N° 19
RETRIBUCIÓN MÍNIMA
(en miles de S/.)

| | |
|------------------|---------------|
| 2003 | 32 189 |
| 2004 | 16 290 |
| 2005 | - |
| Acumulado | 50 376 |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

Por otro lado, durante el 2005 y 2004 no se percibió ingresos por concepto de Exceso de Retribución.

VI.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 LAP¹⁵, como consecuencia de la concesión del AIJCH establece que en contraprestación por los servicios que presta CORPAC al concesionario¹⁶, 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.

¹⁵ Con la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

¹⁶ 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° 20
INGRESOS PROVENIENTES DE LA CONCESIÓN DEL AIJCH
(en miles de soles)

| | 2002 | % | 2003 | % | 2004 | % | 2005 | % |
|--|---------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| Ingresos por Retribución de LAP | 39 342 | 40% | 40 527 | 39% | 45 564 | 28% | 50 885 | 29% |
| 50% A/D AIJCH* | 21 917 | 22% | 21 436 | 21% | 24 100 | 15% | 26 915 | 16% |
| 20% TUUA internacional AIJCH* | 17 426 | 18% | 19 091 | 19% | 21 464 | 13% | 23 970 | 14% |
| Total Ingresos Brutos CORPAC 1/ | 99 412 | | 103 176 | | 158 610 | | 168 550 | |

1/ Total ingresos generados por la prestación de servicios aeronáuticos y por la concesión del aeropuerto Jorge Chávez.

* Los porcentajes están calculados sobre el total de ingresos brutos de CORPAC. Asimismo, han sido estimados sobre la base de los Estados Financieros auditados de LAP, toda vez que en la información auditada de CORPAC 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/. 206 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 29,4% de los ingresos operativos de la empresa.

VI.2.3 Inversiones

Durante el 2005, CORPAC invirtió S/. 14,8 millones, de los cuales el 70,3% fueron destinados a la mejora de servicios de aeronavegación. Cabe señalar que la inversión total fue mayor en 50,1% al monto invertido durante el 2004.

Del total invertido, los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa y Lima recibieron el 14,1%, 10,1% y 9,8%, respectivamente; mientras que "otros aeropuertos" recibieron el 45,0%.

CUADRO N° 21
EJECUCION DE INVERSIONES CORPAC S.A. - 2005
(en nuevos soles)

| Aeropuerto | Servicio de Aeronavegación | Servicio Aeroportuarios | Total |
|------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------|
| Lima | 418 838 | 1 022 766 | 1 441 605 |
| Pucallpa | 1 466 564 | 26 800 | 1 493 364 |
| Iquitos | 1 824 863 | 248 295 | 2 073 158 |
| Arequipa | 995 319 | 361 373 | 1 356 692 |
| Puerto Maldonado | - | 81 961 | 81 961 |
| Cusco | 56 769 | 596 855 | 653 624 |
| Tacna | 967 599 | 46 608 | 1 014 207 |
| Otros | 4 635 566 | 2 005 279 | 6 640 846 |
| TOTAL | 10 365 520 | 4 389 936 | 14 755 456 |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

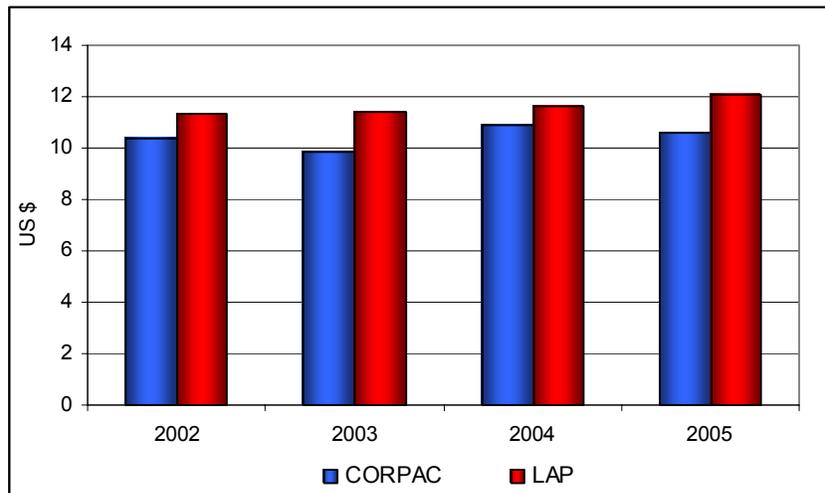
VII INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO

VII.1 Ingreso por WLU

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 WLU¹⁷ (ingresos/WLU). En el 2005, este indicador alcanzó un valor de US \$10,60 en el caso de CORPAC, y de US \$12,06 para el AIJCH.

GRÁFICO N° 9
INGRESOS AEROPORTUARIOS POR PASAJERO
(en US \$)



Fuente: Estados Financieros Auditados - LAP y CORPAC.
WLU calculado en términos de pasajeros.

VIII CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero de la empresa CORPAC S.A. durante el 2005, se pueden extraer como resultado las siguientes conclusiones

- Durante el 2005, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 37% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales la mayor parte (3.11 millones) fueron pasajeros nacionales. Por otro lado, el tráfico al nivel de la red aeroportuaria nacional se incrementó en 7,0% con relación al resultado del 2004, el flujo de pasajeros atendidos por CORPAC creció en 10,1%.

¹⁷Se considera sólo el Ingreso proveniente de la prestación de servicios aeroportuarios. No incluye retribución proveniente de LAP.

-
- Durante el 2005, se movilizó 196,2 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 23,3 miles de TM (12%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC. Este volumen fue 13,3% mayor al movilizado en el 2004. Cabe señalar que el 97% del total correspondió a carga nacional.
 - Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 139,287 mil movimientos (E/S) de aeronaves durante el 2005, cifra que representa el 65,5% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que la operaciones a nivel nacional crecieron en 6% mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC se incrementaron en 1,6% con relación al resultado obtenido en el 2004.
 - Respecto al desempeño financiero de la empresa, ésta ha registrado una ligera mejora, atribuible al aumento de los ingresos brutos de CORPAC. Durante el 2005, los ingresos brutos de CORPAC se incrementaron en 6%. Asimismo, los costos y gastos en conjunto se redujeron en 2,85%, y los ingresos financieros netos se incrementaron significativamente, lo que permitió alcanzar una utilidad neta positiva. Cabe señalar que los ingresos aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 60% del total recaudado.
 - El 2005, CORPAC no ha recibido transferencia por Retribución Mínima ni por Exceso de Retribución Mínima de la concesión del AIJCH por parte del MTC. Por otro lado, ha recibido aproximadamente S/. 206 millones por el cumplimiento del contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP.