

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



**CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y
AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
AÑO 2006**

Gerencia de Regulación

Lima, septiembre de 2006

ÍNDICE

ÍNDICE DE CUADROS	3
RESUMEN EJECUTIVO	4
I ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC	5
II SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC	8
II.1 SERVICIOS A LA AERONAVE	8
II.1.1 NAVEGACIÓN AÉREA	8
II.1.2 ATERRIZAJE Y DESPEGUE (A/D)	12
II.1.3 ESTACIONAMIENTO Y AYUDAS LUMINOSAS PARA A/D EN VUELOS NOCTURNOS	12
II.1.4 PUENTES DE EMBARQUE	12
II.1.5 ASISTENCIA EN TIERRA (RAMPA)	13
II.1.6 ATENCIÓN A LA CARGA	14
II.1.7 ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE	15
II.2 SERVICIO DE PASAJEROS	15
II.2.1 USO DEL TERMINAL DE PASAJEROS O AEROESTACIÓN (TUUA)	15
III REVISIÓN TARIFARIA	16
III.1 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN	17
III.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS	18
IV DESEMPEÑO DE CORPAC EN 2006	21
IV.1 TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA	21
IV.1.1 PASAJEROS	21
IV.1.2 CARGA	24
IV.1.3 OPERACIONES	26
V RESULTADOS FINANCIEROS	27
V.1 RESULTADOS DEL EJERCICIO	27
V.2 INGRESOS DE LA CONCESIÓN	30
V.2.1 RETRIBUCIÓN MÍNIMA	30
V.2.2 CONTRATO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL EN LAP Y CORPAC	30
V.3 INVERSIONES	31
VI INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO	32
VI.1 INGRESOS Y GASTOS POR WLU	32
VII CONCLUSIONES	33

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1:	UBICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN EL PERÚ	7
GRÁFICO N° 2:	FIRS DE LA REGIÓN DEL CARIBE Y SUDAMERICA	9
GRÁFICO N° 3:	RUTAS 2006 – ESPACIO AÉREO SUPERIOR.....	10
GRÁFICO N° 4:	RUTAS 2006 – ESPACIO AÉREO INFERIOR	11
GRÁFICO N° 5:	EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC	22
GRÁFICO N° 6:	TASA DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y TASA DE CRECIMIENTO DEL PBI.....	23
GRÁFICO N° 7:	TRÁFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC	25
GRÁFICO N° 8:	EVOLUCIÓN DE LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC	27
GRÁFICO N° 9:	INGRESOS AEROPORTUARIOS POR PASAJERO	32

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N° 1:	AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC.....	5
CUADRO N° 2:	CARGOS DE ACCESO POR EL USO DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS DE RAMPA, COUNTERS Y OFICINAS	13
CUADRO N° 3:	CARGOS DE ACCESO POR EL USO DE RAMPA.....	14
CUADRO N° 4:	CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS	16
CUADRO N° 5:	TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN	17
CUADRO N° 6:	TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS	19
CUADRO N° 7:	PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA	21
CUADRO N° 8:	TRÁFICO DE PASAJEROS EN LA RED AEROPORTUARIA ADMINISTRADA POR CORPAC	21
CUADRO N° 9:	IMPORTANCIA RELATIVA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC, SEGÚN CANTIDAD DE PASAJEROS ATENDIDOS – 2006.....	23
CUADRO N° 10:	PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA	24
CUADRO N° 11:	PARTICIPACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC EN EL TRÁFICO DE CARGA	24
CUADRO N° 12:	TRÁFICO DE CARGA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC	25
CUADRO N° 13:	PARTICIPACIÓN DE CORPAC EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA	26
CUADRO N° 14:	OPERACIONES REALIZADAS EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC.....	26
CUADRO N° 15:	INGRESOS AERONÁUTICOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED AEROPORTUARIA	27
CUADRO N° 16:	ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DE CORPAC.....	28
CUADRO N° 17:	ESTADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE CORPAC	29
CUADRO N° 18:	RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC	29
CUADRO N° 19:	INGRESOS POR CONTRATO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL PROVENIENTES DE LA CONCESIÓN DEL AIJCH	31
CUADRO N° 20:	EJECUCIÓN DE INVERSIONES CORPAC S.A. - 2006	31

RESUMEN EJECUTIVO

El Perú cuenta con cerca de 200 recintos aeroportuarios (aeródromos y aeropuertos), 54 de los cuales fueron administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC, hasta el 11 de diciembre de 2006, cuando fueron entregados en concesión los terminales de Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta y Cajamarca, al consorcio Aeropuertos del Perú S.A. En el presente informe, se están considerando los 54 aeropuertos en mención.¹

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

Hasta mediados de mayo de 2005, las tarifas vigentes aplicables a los servicios de aeronavegación y aeronáuticos correspondían a las establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones al año 1997. Como resultado de una revisión tarifaria integral, a partir del 15 de mayo de 2005 entraron en vigencia las tarifas máximas aprobadas por OSITRAN. Dichas tarifas tenían como objetivo lograr la sostenibilidad del servicio en el largo y corregir las distorsiones, así como transparentar los subsidios cruzados, en el marco del principio de equidad. Dichas tarifas se establecieron separando a CORPAC en 6 unidades de negocio: una de servicios de aeronavegación; y las otras cinco, constituidas por grupos de aeropuertos, determinados sobre la base del tráfico de pasajeros.

Durante el 2006, 9,38 millones de pasajeros se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 3,34 millones (37% del total) utilizaron la red administrada por CORPAC. Esta cifra representó un incremento de 7%, respecto al año 2005. Del tráfico total de pasajeros movilizados por la red administrada por CORPAC, el 99,9% correspondieron a pasajeros de vuelos domésticos, y la diferencia a pasajeros en vuelos internacionales. Del total de pasajeros nacionales, un 27% se movilizó a través del aeropuerto de Cusco.

En el caso del transporte de carga, durante el año 2006 se movilizó 217,3 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 24,8 miles de TM (11%) fueron transportados a través de la red de aeropuertos administrada por CORPAC. De este monto, el 98% correspondió a carga nacional.

De otro lado, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 66% de las 230 mil operaciones (E/S) registradas en la red aeroportuaria nacional durante 2006. Cabe señalar que el 99,6% de las operaciones correspondió a vuelos nacionales.

Asimismo, en el 2006, los ingresos de la red aeroportuaria nacional, incluyendo al AIJCH, fueron mayores en 9,4% a los ingresos obtenidos en 2005. De dicho resultado, los ingresos de CORPAC representaron solamente el 27%, pese a haberse incrementado en 4% durante dicho período. Por su parte, los gastos de CORPAC representaron el 63% del gasto total de la red.

Con relación a la estructura de ingresos de CORPAC, durante el año 2006, los ingresos por servicios de aeronavegación constituyeron el 51% del total, mientras que los ingresos por servicios aeroportuarios representaron el 9% de los ingresos.

¹ Los 9 aeropuertos entregados en concesión no fueron administrados por CORPAC sólo durante los últimos 20 días del año, por lo que se consideraron como parte de las estadísticas anuales de CORPAC.

I ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC

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

CORPAC 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. A partir del 10 de diciembre de 2006, CORPAC pasó a administrar 45 unidades entre aeródromos públicos y aeropuertos en todo el país² (ver Cuadro N° 1).

**CUADRO N° 1
AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC**

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

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Dentro del grupo de aeropuertos regionales administrados por CORPAC, según el tráfico de pasajeros, el terminal aéreo de Cusco es el de mayor importancia; en función del tráfico de carga movilizado, el primer lugar corresponde a Iquitos; y, en función del número de operaciones (aterrizaje y despegue), Nazca.

A nivel nacional, la infraestructura aeroportuaria más importante corresponde al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), localizado en la capital, concesionado por 30 años a la empresa Lima Airport Partners (LAP) desde febrero de 2001.

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

² Hasta esa fecha, administraba 54 aeropuertos, incluidos los 9 terminales otorgados en concesión.

sector, a fin de mejorar la calidad de los servicios y la infraestructura de transporte aeroportuaria.

Se seleccionó un primer grupo de aeropuertos 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 los siguientes:

- 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 Vicnetá.
- 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.

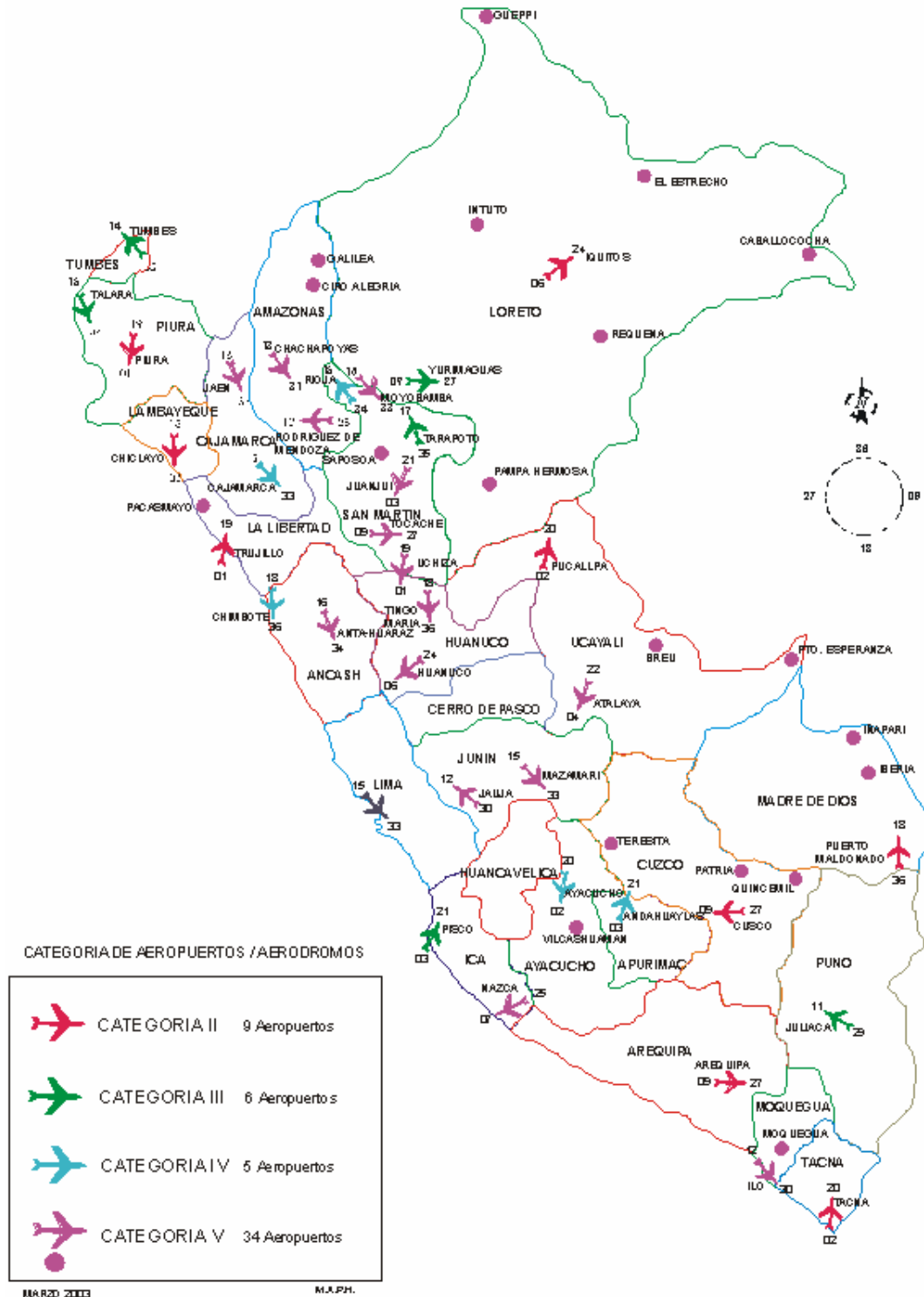
El 11 de diciembre de 2006 se firmó el Contrato de Concesión de los doce aeropuertos antes mencionados entre el Estado, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consorcio Swissport GBH Aeropuertos para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación de los aeropuertos mencionados. El plazo de la Concesión será de 25 años. A partir de esta fecha CORPAC dejó de administrar dichas terminales aeroportuarias, con excepción de los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco, que se transferirían en los siguientes dos años³. En el presente informe son considerados los 9 aeropuertos entregados en concesión, pues estuvieron bajo la administración de CORPAC hasta el 10 de diciembre de 2006.

Debe aclararse que la entrega de estos tres aeropuertos no implica que la Fuerza Aérea del Perú (FAP) pierda sus instalaciones, pues solamente se entregará al Concesionario un terreno dentro de la base, que permita brindar el servicio aeroportuario bajo las mismas condiciones en las que viene operando CORPAC hasta el momento.

La concesión de los aeropuertos regionales opera bajo un mecanismo de cofinanciamiento del Estado, debido a que dichos aeropuertos no cuentan con los ingresos suficientes para lograr una autosostenibilidad financiera. Se determinó entregar la concesión en función del menor Pago por Operación y Mantenimiento (PAMO), solicitado por el postor.

³ El Estado de Perú se reserva a entregar al Concesionario, dentro del plazo de dos años contados a partir de la fecha de suscripción del contrato, los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco.

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

II.1 Servicios a la Aeronave

II.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 (FIR⁴ 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.

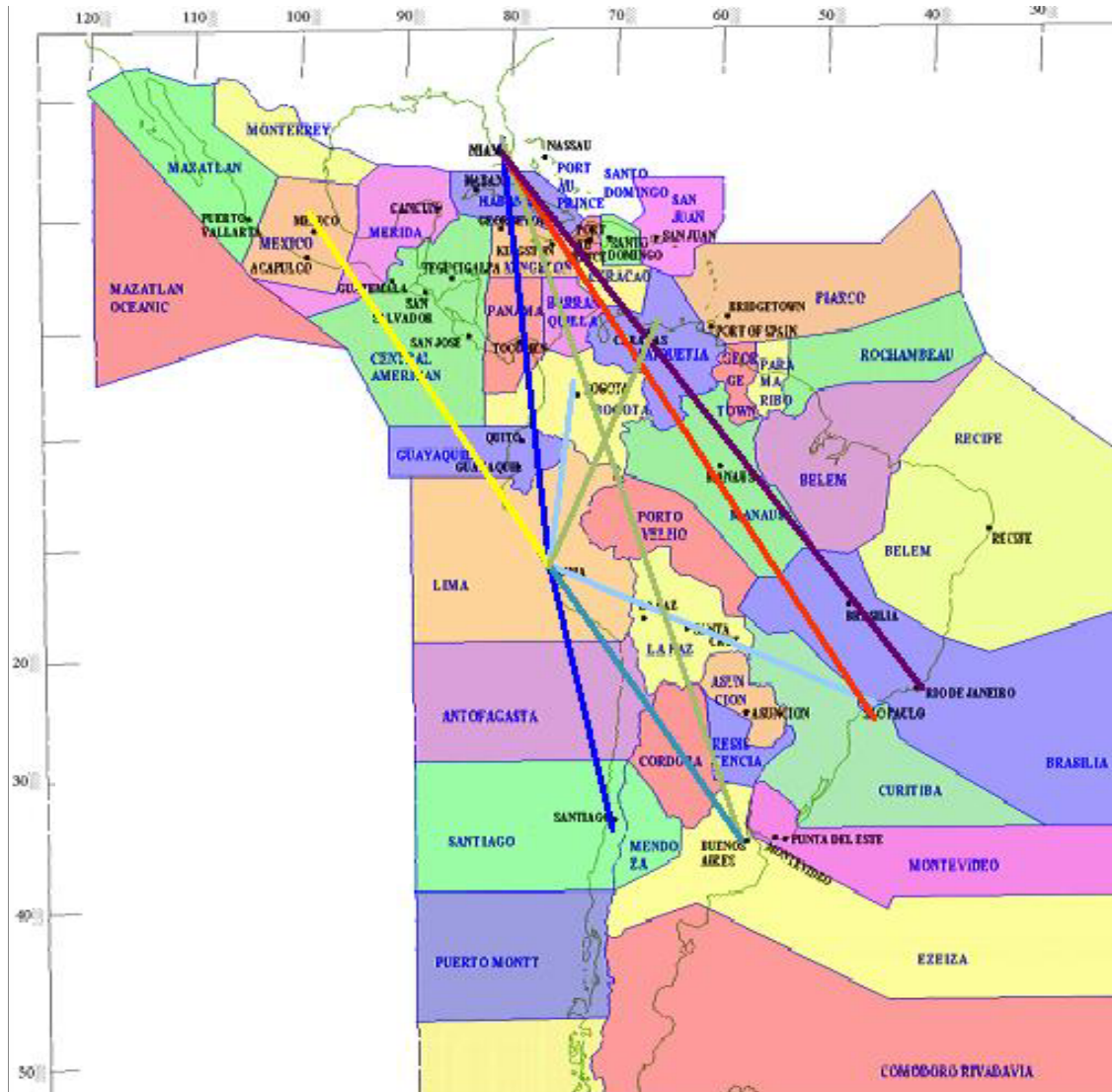
El SNAR comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento⁵ (SAR), los cuales son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios se soportan en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), vigilancia (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 (ver Gráfico N° 2). Adicionalmente, se cuenta con un Área Superior de Control (UTA) y un Área Inferior de Control (CTA), ubicadas en Lima, y once Áreas de Control Terminal (TMA) localizadas en Lima, Talara, Trujillo, Cusco, Arequipa, Tacna, Pucallpa, Iquitos, Chiclayo, Piura y Tarapoto.

⁴ FIR: Flight Information Region.

⁵ Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

GRÁFICO N° 2
FIRS⁶ DE LA REGION DEL CARIBE Y SUDAMERICA



Fuente: CORPAC

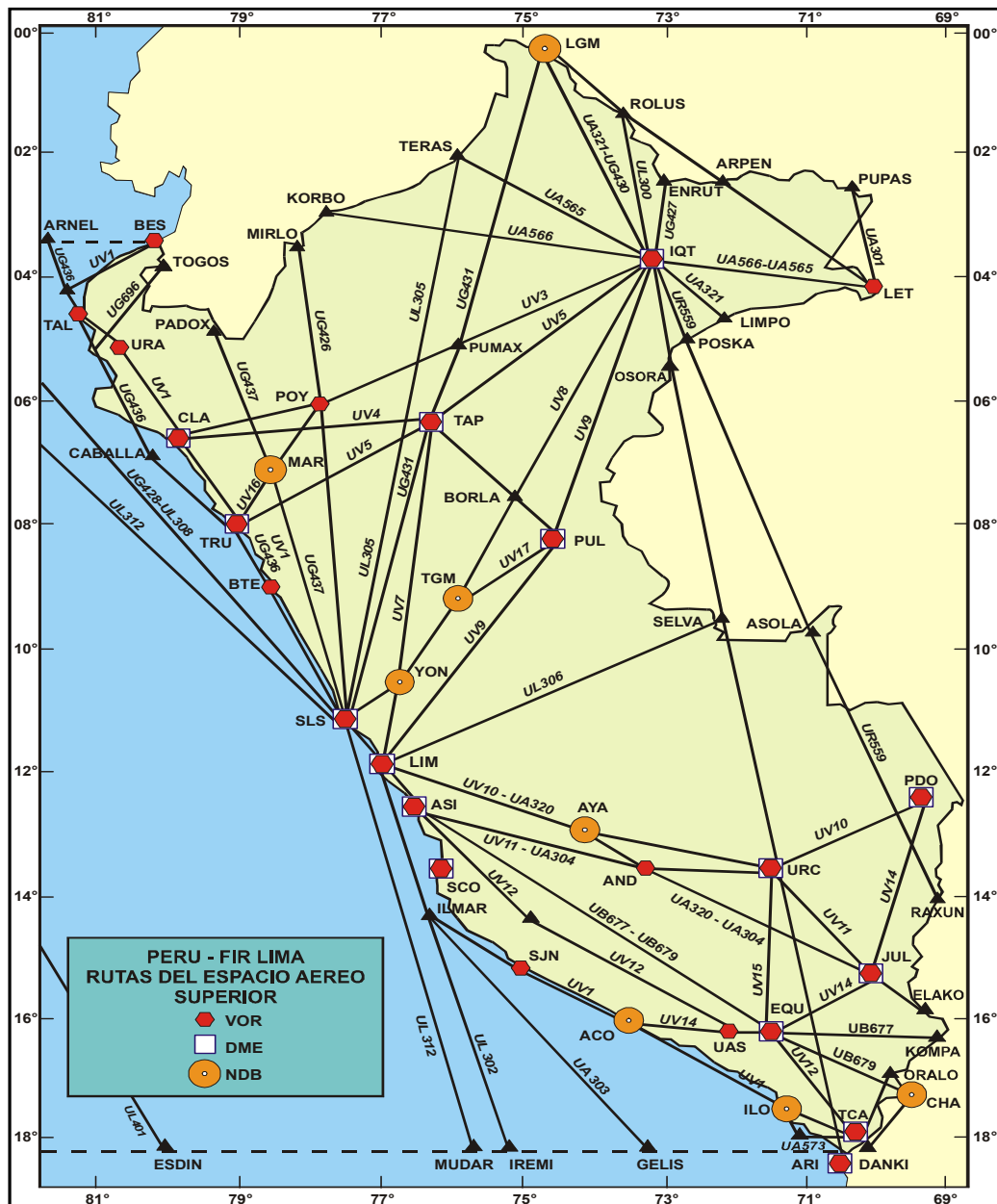
El Servicio de SNAR se brinda tanto a las aeronaves que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que además aterrizan en algún aeropuerto del país. De esta manera, se definen tres conceptos de tarifas por el servicio de navegación aérea en ruta: SNAR nacional,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

La estructura y niveles tarifarios del SNAR fueron aprobadas por OSITRAN en 2004, en función al peso máximo de despegue de la aeronave (PMD), al tipo de vuelo (nacional o internacional) y a la distancia recorrida.

En los Gráficos N° 3 y N° 4, se presentan mapas con las redes de rutas del espacio aéreo peruano.

⁶ Una FIR (Flight Information Region, o Región de Información de Vuelo) determina el espacio aéreo en que se otorgan los servicios de información de vuelo y de alertas. Asimismo, la división del espacio aéreo a nivel mundial, está determinada en función a las FIRs.

**GRÁFICO N° 3
RUTAS 2006 – ESPACIO AÉREO SUPERIOR**

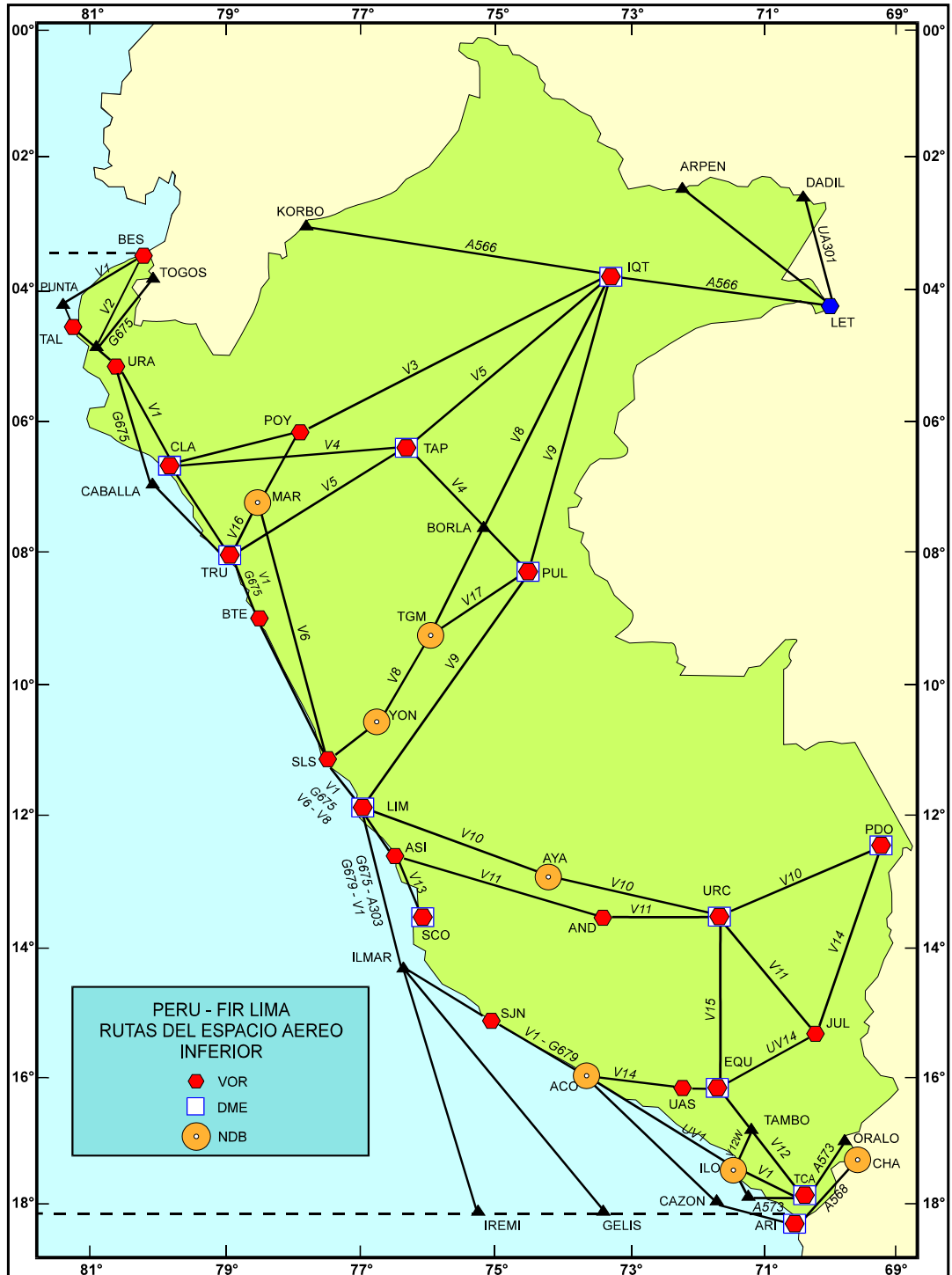


Fuente: CORPAC

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

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

**GRÁFICO N° 4
RUTAS 2006 – ESPACIO AÉREO INFERIOR**



Fuente: CORPAC

Aproximación

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

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

Cabe señalar que, a partir de la revisión tarifaria del 2004, este servicio ha sido separado del de Aterrizaje y Despegue e incluido en el de SNAR, por estar más relacionado con este último. El servicio de aproximación no diferencia por tipo de vuelo en su ámbito geográfico; establece un cargo mínimo para toda nave, a partir del cual el cobro está en función al peso.

II.1.2 Aterrizaje y Despegue (A/D)

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

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

II.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. Una operación entre estas horas es considerada como una operación nocturna y, por lo tanto, se aplica el porcentaje de recargo. El menor recargo corresponde a una operación diurna-nocturna o nocturna-diurna; y el mayor, a una operación nocturna-nocturna.

II.1.4 Puentes de Embarque

Los puentes de embarque de pasajeros o mangas son pasillos encapsulados que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Este servicio sólo se presta en el aeropuerto del Cusco desde fines del año 2000. La tarifa por este servicio se estableció el 14 de diciembre de 2000 por Resolución de Consejo Directivo No. 012-2000-CD/OSITRAN.

II.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 - pudiendo ser brindados por CORPAC o por terceros- y que precisan de instalaciones provistas por el operador del aeropuerto. Sin embargo, dadas las características de facilidad esencial de la infraestructura aeroportuaria y en particular de la rampa, dicha prestación se regula por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). El pago por la contraprestación del servicio se denomina cargo de acceso.

Los servicios de asistencia en tierra a la nave son proporcionados en el aeropuerto a las líneas aéreas. 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.

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

Aeropuerto	Equipos de Rampa (Por m ² y/o fracción)		Tarifa de Oficina (Por m ² 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
Resto 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

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.⁷ En el año 2006, OSITRAN aprobó, mediante Resolución N° 035-2006-CD-OSITRAN, el Reglamento de Acceso presentado por CORPAC, con las observaciones señaladas en el Informe N° 023-06-GS-GAL-OSITRAN⁸ (Ver Cuadros N° 2 y N° 3).

**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

PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

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 y áreas necesarios para la prestación del servicio en algunos aeropuertos.

II.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

⁷ 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.

⁸ Estas observaciones estaban referidas a:

- Requerir que CORPAC incluya la definición del servicio "Traslado de Carga" y la facilidad esencial relativa a "Puentes de Embarque".
- Para el servicio esencial de asistencia en tierra, requerir que CORPAC excluya de su Reglamento el requisito referido a póliza de seguros por deshonestidad comprensiva.
- Para el servicio esencial de traslado de carga, requerir a CORPAC que excluya el requisito referido a presentar una garantía de fiel cumplimiento.
- Requerir que se excluya del literal a) del Anexo N° 1 del Reglamento la exigencia de no tener ningún proceso judicial pendiente contra CORPAC.

aeropuerto. Las condiciones de operación, así como los precios correspondientes, son pactadas por el operador de carga directamente con CORPAC. En el caso del uso de las instalaciones de carga, las líneas aéreas pagan directamente a CORPAC 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.

II.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 del aeropuerto.

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

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

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

II.2 Servicio de pasajeros

II.2.1 Uso del Terminal de pasajeros o aeroestación (TUUA)

Estos servicios son llevados a cabo por el operador del aeropuerto para ofrecer los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Este servicio incluye entre otros el servicio de salvamento y extinción de incendios, seguridad, circuito cerrado de televisión, carritos para el transporte de equipajes, servicio de transporte de pasajeros, provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo), iluminación, sala de tránsito (espacio especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones), salas de embarque (espacio donde espera el pasajero de salida luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad

aeroportuaria), sala de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes), pasillos y baños, 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.

III REVISIÓN TARIFARIA

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

Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios prestados por CORPAC⁹. La finalidad de esta revisión tarifaria fue tanto actualizar las tarifas para hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios, como ordenar las cuentas, separando servicios y asignando costos, para establecer tarifas con menores distorsiones.

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

**CUADRO N° 4
CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS**

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

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

⁹ 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.

III.1 Servicios de Aeronavegación

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

En el caso del SNAR internacional, las tarifas se redujeron en términos generales, mientras que para el caso del SNAR nacional las tarifas se incrementaron, de manera que tienda a la convergencia tarifaria (ver Cuadro N° 5).

**CUADRO N° 5
TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN
(EN US\$, NO INCLUYE TRIBUTOS DE LEY)**

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	ANTERIOR TARIFA	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

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

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

En el caso del aeropuerto de Nazca, las tarifas de SNAR Nacional, Aproximación y Aterrizaje y Despegue fueron modificadas en marzo de 2006 (para aeronaves de hasta 10 TM de PMD), mediante la Resolución N° GG-088-2004-R. En el caso de

SNAR Nacional, la nueva tarifa fue de US\$ 0,063 (sin IGV) por kilómetro recorrido, lo que implicó una reducción de US\$ 0,037 respecto a la anterior tarifa vigente. Respecto al servicio de aproximación, se dejó de cobrar por la prestación de dicho servicio. El cambio aplicado a la tarifa de Aterrizaje y Despegue se incluirá en la siguiente sección, por ser éste un servicio aeroportuario.

III.2 Servicios Aeroportuarios

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

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

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

El estudio no comprendió la revisión de tarifas de algunos servicios que se encuentran bajo la regulación de acceso, o servicios no sujetos a regulación. Así, en el primer grupo, se tiene a los servicios de carga y rampa, y dentro del segundo grupo están los servicios de trámite documentario, manipuleo y almacenaje de carga.

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. El Cuadro N° 6 muestra las tarifas máximas de los aeropuertos manejados por CORPAC.

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

CUADRO Nº 6
TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS
(EN US \$, NO INCLUYE TRIBUTOS DE LEY)

GRUPO I: CUSCO					
Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	9.200	8.600	2.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.73	1.990	1.860	0.433
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.16	2.484	2.322	0.540
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.25	2.588	2.419	0.563
Más de 106 TM	Por TM	2.31	2.657	2.483	0.578
Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	16.00	18.400	17.200	4.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.97	3.416	3.193	0.743
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.60	4.140	3.870	0.900
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.79	4.359	4.074	0.948
Más de 106 TM	Por TM	3.88	4.462	4.171	0.970
Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro			Vuelo Internacional	Vuelo Nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción			0.400	0.200
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción			0.074	0.043
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción			0.090	0.054
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción			0.095	0.056
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción			0.097	0.058
TUUA Nacional	Pasajero embarcado				3.60
TUUA Internacional	Pasajero embarcado				10.00
GRUPO II: AREQUIPA, IQUITOS					
Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	6.00	6.900	6.450	1.500
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.96	1.104	1.032	0.240
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1.00	1.150	1.075	0.250
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1.04	1.196	1.118	0.260
Más de 106 TM	Por TM	1.07	1.231	1.150	0.268
Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	12.00	13.800	12.900	3.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.54	2.921	2.731	0.635
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.09	3.554	3.322	0.773
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.25	3.738	3.494	0.813
Más de 106 TM	Por TM	3.33	3.830	3.580	0.833
Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro			Vuelo Internacional	Vuelo Nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción			0.300	0.150
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción			0.064	0.024
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción			0.077	0.025
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción			0.081	0.026
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción			0.083	0.027
TUUA Nacional	Pasajero embarcado				3.00
TUUA Internacional	Pasajero embarcado				10.00

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

(Continúa de cuadro anterior)

GRUPO III: NAZCA, PIURA, JULIACA, TACNA, TRUJILLO, PUERTO MALDONADO, PUCALLPA, TARAPOTO, CHICLAYO					
Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	4.00	4.600	4.300	1.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.86	0.989	0.925	0.215
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.90	1.035	0.968	0.225
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.94	1.081	1.011	0.235
Más de 106 TM	Por TM	0.96	1.104	1.032	0.240
Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	9.200	8.600	2.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.12	2.438	2.279	0.530
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.57	2.956	2.763	0.643
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.71	3.117	2.913	0.678
Más de 106 TM	Por TM	2.77	3.186	2.978	0.693
Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro			Vuelo Internacional	Vuelo Nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción			0.200	0.100
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción			0.053	0.022
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción			0.064	0.023
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción			0.068	0.024
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción			0.069	0.024
TUUA Nacional	Pasajero embarcado				2.92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado				10.00
GRUPO III: CAJAMARCA, TUMBES, AYACUCHO, ANTA, CHACHAPOYAS, PISCO, TALARA					
Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	2.00	2.300	2.150	0.500
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.67	0.771	0.720	0.168
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.70	0.805	0.753	0.175
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.73	0.840	0.785	0.183
Más de 106 TM	Por TM	0.75	0.863	0.806	0.188
Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	4.00	4.600	4.300	1.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.70	1.955	1.828	0.425
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.00	2.300	2.150	0.500
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.17	2.496	2.333	0.543
Más de 106 TM	Por TM	2.22	2.553	2.387	0.555
Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro			Vuelo Internacional	Vuelo Nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción			0.100	0.050
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción			0.043	0.017
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción			0.050	0.018
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción			0.054	0.018
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción			0.056	0.019
TUUA Nacional	Pasajero embarcado				2.92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado				10.00

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

IV DESEMPEÑO DE CORPAC EN 2006

IV.1 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

IV.1.1 Pasajeros

Durante el período 2001-2006, los aeropuertos operados por CORPAC han mostrado una participación constante dentro del tráfico de pasajeros registrado en la red aeroportuaria nacional (en promedio, 36,8%). La participación más importante se registró en el tráfico de pasajeros nacionales, donde la empresa concentró el 56,7% del total nacional, respecto del período mencionado (ver Cuadro N° 7).

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Promedio
Nacional	58.6%	57.1%	56.4%	55.9%	56.3%	55.7%	56.7%
Internacional	1.2%	0.8%	1.2%	1.0%	0.7%	0.1%	0.8%
TOTAL	40.0%	36.9%	36.6%	35.9%	35.5%	35.6%	36.8%

Fuente: CORPAC, LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Asimismo, durante el año 2006, los aeropuertos administrados por CORPAC movilizaron el 55,7% del tráfico total de pasajeros nacionales. Sin embargo, en el tráfico internacional registraron una mínima participación (0.1%), la más baja del período 2001-2006. Esto se debió, principalmente, a que la aerolínea Lloyd Aéreo Boliviano dejó de operar a partir de febrero de 2006, con lo que el tráfico internacional de pasajeros disminuyó en 86,4%, respecto de 2005, al pasar de 14 310 a 1 945 pasajeros.

Durante el año 2006, se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional 9,38 millones de pasajeros, de los cuales 3,34 millones utilizaron la red administrada por CORPAC (ver Cuadro N° 8).

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	2750	2505	2595	2816	3103	3340
Internacional	26	17	27	27	20	3
TOTAL	2776	2522	2622	2843	3123	3343

Fuente: CORPAC

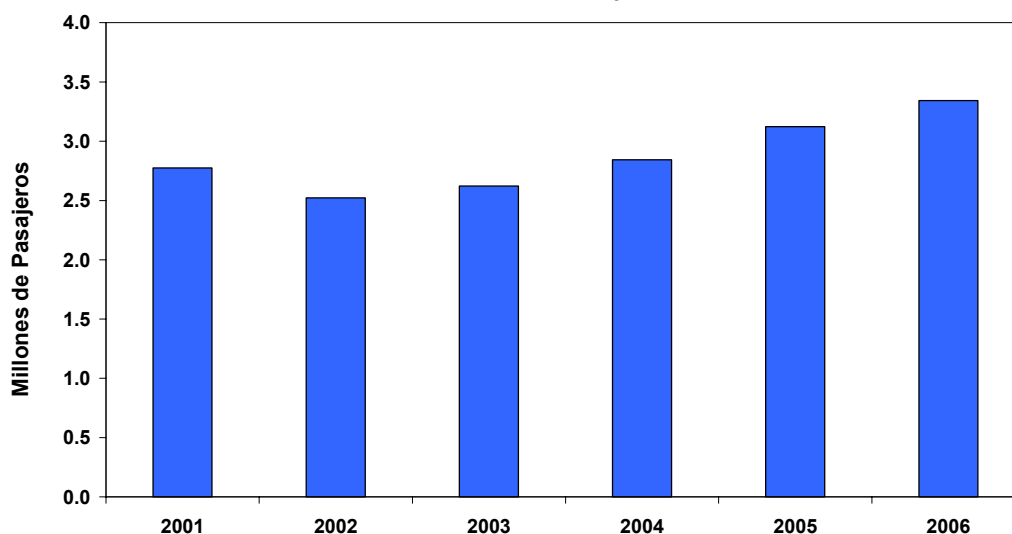
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En el 2006, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC se incrementó en 7,0% en relación con el año anterior. Por su parte, el tráfico de pasajeros nacionales se incrementó en 7,6%, mientras que los pasajeros internacionales registraron una disminución de 83,4%. Este hecho se debió, como ya mencionamos, a la fuerte disminución de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Cusco (86,4%). Asimismo, debe señalarse

que la elevada variación del movimiento internacional se justifica por su baja participación y la eventualidad de su ocurrencia.

Por otro lado, la relación pasajeros internacionales/nacionales movilizados a través de la red administrada por CORPAC ha disminuido a 0,62%, frente al 0,97% registrado el año pasado. Esto se debió tanto al incremento de los pasajeros nacionales, como a la disminución de los pasajeros internacionales.

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

Como se observa en el Gráfico N° 5, el comportamiento del tráfico de pasajeros de CORPAC ha mostrado una tendencia creciente durante el período 2003-2006, registrando un incremento promedio de 7,3%. Se debe destacar que parte del tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria administrada por CORPAC se deriva del tráfico internacional recibido por el AIJCH¹⁰. Los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos y la enfermedad del SARS¹¹ en Asia, generaron efectos sobre el flujo mundial durante el 2002, año en que Sudamérica registró un 13%¹² menos de llegadas de turistas respecto al año 2001. El flujo de pasajeros del AIJCH, y por ende, el de los aeropuertos regionales administrados por CORPAC, inició su recuperación a partir del 2003, luego que este último mostrará una fuerte caída en el año 2002 de 9,1%.

Al examinar la relación existente entre la evolución del tráfico de pasajeros y el PBI (ver Gráfico N° 6), se observa que en los últimos años, a partir de 2003, se ha mantenido una alta correlación entre ambas variables. De esta manera, en el año 2006, mientras que el PBI creció en 7,6%, el tráfico de pasajeros se incrementó en 7,0%¹³.

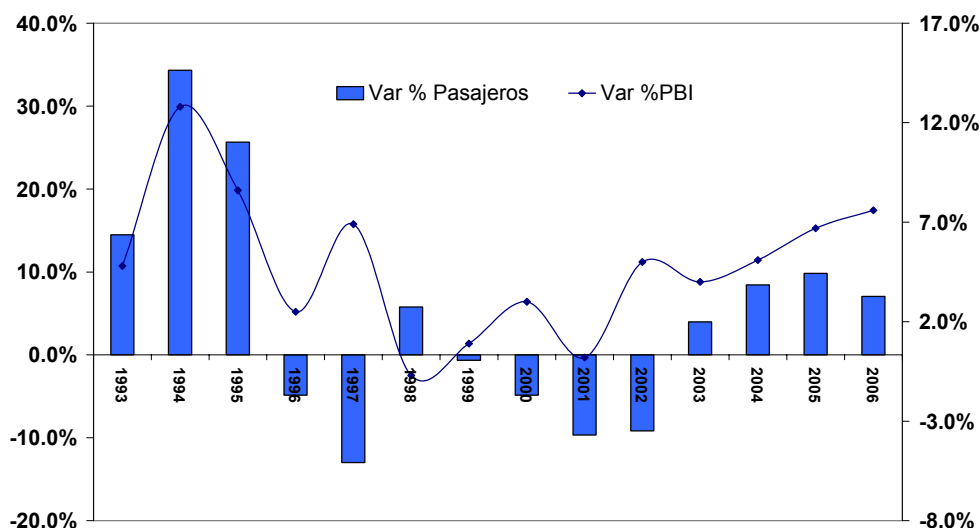
¹⁰ Durante el año 2006, el 50,1% de los pasajeros arribados al AIJCH fueron pasajeros internacionales.

¹¹ Severe Accute Respiratory Syndrome.

¹² Datos de la Organización Mundial del Turismo – OMT.

¹³ 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 72% para el caso de los pasajeros nacionales y de -31% para el caso de los internacionales.

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 observa que 11 de los 54 aeropuertos administrados por CORPAC (que a partir del 11 de diciembre pasaron a ser 45 aeropuertos) concentraron en el 2006 el 90,8% del flujo total de pasajeros (ver Cuadro N° 9). Dentro de este grupo, los aeropuertos con mayor participación fueron Cusco, Iquitos y Arequipa, que en conjunto concentraron el 53,3% del total de tráfico de pasajeros.

El aeropuerto de Cusco, principal destino turístico del país, movilizó 909 mil pasajeros (E/S), lo que representó un incremento de 1,7%, respecto de 2005. Por su parte, en los aeropuertos de Arequipa e Iquitos, se movilizaron 445 mil y 428 mil pasajeros, que significaron incrementos de 19,0% y 12,0%, respectivamente.

CUADRO N° 9
PARTICIPACIÓN RELATIVA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC, SEGÚN PASAJEROS ATENDIDOS – 2006

	Nacional	Internacional	Total
CUSCO	27.2%	60.0%	27.2%
IQUITOS	12.8%	6.6%	12.8%
AREQUIPA	13.3%	6.8%	13.3%
NAZCA	7.1%	0.0%	7.1%
JULIACA	4.9%	0.2%	4.9%
PIURA	4.3%	4.1%	4.3%
PTO. MALDONADO	4.4%	0.4%	4.4%
PUCALLPA	4.3%	11.0%	4.3%
TARAPOTO	4.2%	0.0%	4.2%
TACNA	4.2%	5.7%	4.2%
TRUJILLO	4.1%	1.4%	4.1%
RESTO	9.2%	3.8%	9.2%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Los aeropuertos de Anta, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Talara y Tumbes concentran menos del 5% 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 Kuélap, y las mineras Yanacocha y Antamina, respectivamente.

IV.1.2 Carga

Dentro de la industria aeronáutica peruana, el principal negocio fue el transporte de pasajeros. Al calcular la importancia del volumen de carga transportado dentro del total de WLU¹⁴ movilizado durante el año en la red aeroportuaria nacional, se obtiene que la carga (E/S) representara el 18,8%. En el caso particular de la red de aeropuertos regionales administrada por CORPAC, la carga representó el 6.9% del total de WLU movilizado.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	70.3%	64.7%	56.4%	55.4%	55.4%	54.4%
Internacional	0.68%	0.41%	0.46%	0.76%	0.27%	0.36%
Total	19.8%	16.2%	12.9%	11.0%	11.6%	11.4%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Durante el año 2006, se movilizó 217,3 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 24,8 miles de TM (11,4%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC.

Del total de carga movilizada durante el año por los aeropuertos de CORPAC, 24,2 miles de TM (97,5%) correspondieron a carga nacional y los 0,6 mil TM restantes, a carga internacional.

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

2006	Nacional	Internacional	Total
Iquitos	48.9%	81.7%	49.8%
Pucallpa	9.8%	11.9%	9.9%
Cuzco	8.6%	0.5%	8.4%
Arequipa	7.4%	0.0%	7.2%
Tingo María	4.3%	0.0%	4.2%
Puerto Maldonado	3.8%	0.0%	3.7%
Piura	3.6%	0.0%	3.5%
Chiclayo	2.9%	5.9%	3.0%
Resto	10.5%	0.0%	10.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

¹⁴ WLU=Work Load Units. Medida que hace comparable carga y pasajeros al establecer la equivalencia de 1 pasajero=100 kg.

En cuanto a la estructura del tráfico de carga entre los diversos aeropuertos, 8 de ellos movilizan el 90% de la carga total. Como se señala en el Cuadro N° 11, dentro de este grupo destacan los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa, quienes concentraron en el 2006 el 60% del total movilizado.

Por otro lado, al analizar la evolución del volumen de carga movilizado, se observa que ésta se ha reducido durante los últimos 6 años en 25,5%. Cabe precisar que, para el mismo período, la carga nacional se redujo en 26,1% mientras que la carga internacional aumentó en 2,0%. Sin embargo, durante los dos últimos años (2005 y 2006), esta tendencia se revirtió en parte, al mostrar crecimientos en el volumen movilizado de 9,9% y 9,4%, respectivamente (ver Cuadro N° 12).

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

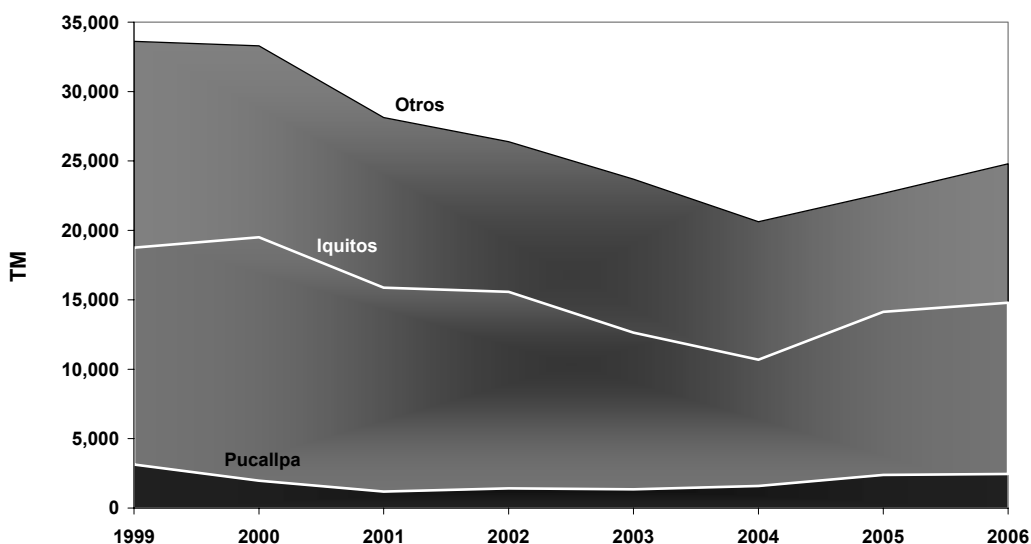
RED AEROPORTUARIA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	31,738	32,692	27,419	25,882	23,028	19,458	22,237	24,174
Internacional	1,880	610	705	508	658	1,166	422	622
Total	33,618	33,301	28,123	26,391	23,686	20,624	22,659	24,796

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Durante el período 1999-2006, los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa movizaron el 60% de la carga total, mostrando crecimientos de 5,2% y 2,4%, respectivamente (ver Gráfico N° 7) . Además, la carga movilizada por el aeropuerto de Cuzco aumentó en 9,7%, durante el período en mención.

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



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

IV.1.3 Operaciones

Las operaciones realizadas en los aeropuertos administrados por CORPAC han representado en promedio, durante los últimos cinco años, el 65,4% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Las operaciones nacionales, durante el 2006 representaron el 76,9% del total de las operaciones; mientras que las operaciones internacionales representaron únicamente el 2,1% (ver Cuadro N° 13).

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	78.1%	76.4%	76.4%	75.2%	76.7%	77.3%	76.9%
Internacional	6.3%	4.9%	4.4%	4.0%	3.5%	2.5%	2.1%
Total Operaciones	68.5%	65.8%	65.4%	64.5%	65.5%	65.5%	66.3%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En 2006, el número de operaciones E/S en la red aeroportuaria nacional alcanzó las 229,6 mil unidades, luego de un incremento del 8,1% respecto del año anterior; de las cuales 152,3 mil operaciones fueron realizadas por CORPAC (ver Cuadro N° 14).

**CUADRO N° 14
OPERACIONES REALIZADAS EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR
CORPAC
(NÚMERO DE OPERACIONES)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	144,915	137,116	131,654	126,443	135,906	138,329	151,597
Internacional	1,819	1,525	1,373	1,186	1,136	829	679
Total Operaciones	146,734	138,641	133,027	127,629	137,042	139,158	152,276

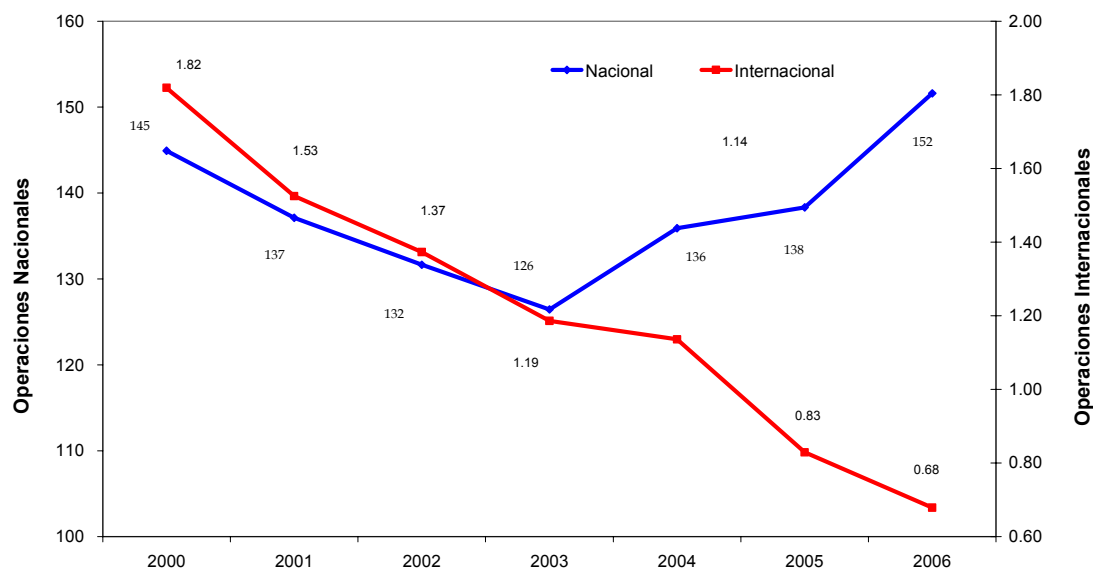
Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Al analizar la evolución de las operaciones de forma desagregada, se observa que el tráfico en los aeropuertos administrados por CORPAC mostró en el último año un incremento de 9,4%. Contribuyeron a este aumento el crecimiento del número de operaciones nacionales registradas, principalmente, en los aeropuertos de Pisco (60,9%), Arequipa (26,1%) y Pucallpa (15,3%), que concentran el 6,4%, 6,5% y 7,8%, respectivamente.

Con relación a los movimientos nacionales, estos aumentaron en 9,6% con respecto a 2005, debido, de igual manera, al crecimiento en las operaciones de Pisco, Arequipa y Pucallpa, en 61,0%, 26,0% y 14,7%, respectivamente. Por otro lado, los movimientos internacionales se redujeron en 18,1%, debido en gran medida a la disminución de operaciones en los aeropuertos de Cusco, Iquitos y Juliaca, con 178, 43 y 37 operaciones menos, respectivamente (ver Gráfico N° 8).

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

V.1 Resultados del Ejercicio

La mayoría de los aeropuertos administrados por CORPAC no concentra un flujo comercial mínimo que permita su autosostenimiento (muestra de ello es que los 9 aeropuertos que fueron entregados en concesión reciben actualmente cofinanciamiento del Estado). Asimismo, los ingresos generados por los aeropuertos con mayor tráfico resultan insuficientes para sostener el desarrollo de toda la Red Aeroportuaria Nacional.

CUADRO N° 15
INGRESOS AERONÁUTICOS Y GASTOS CONSOLIDADOS
DE LA RED AEROPORTUARIA
(EN MILES DE NUEVOS SOLES)

Miles de Soles	2005				2006			
	CORPAC	LAP	RED	2005/2004 %	CORPAC	LAP	RED	2006/2005 %
Ingresos	117,665	295,850	413,515	11.3%	121,750	327,032	448,782	8.5%
Gastos	174,797	83,303	258,100	3.6%	165,514	99,551	265,065	2.7%

Miles de US\$	2005				2006			
	CORPAC	LAP	RED	2005/2004 %	CORPAC	LAP	RED	2006/2005 %
Ingresos	35,692	89,653	125,345	15.2%	37,180	100,008	137,188	9.4%
Gastos	53,022	25,026	78,048	6.9%	50,545	29,923	80,468	3.1%

Nota: No se han considerado ingresos ni gastos financieros ni excepcionales, ni ingresos por concesión del aeropuerto Jorge Chávez, ni las transferencias entre empresas ni al Estado.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2006 - CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Durante el año 2006, el total de ingresos de la red aeroportuaria, incluyendo al AIJCH, fue de US \$137,2 millones, cifra mayor en 9,4% al resultado obtenido durante el 2005. Los ingresos de CORPAC, que aumentaron en 4,2%, representaron el 27,1% de los ingresos totales.

Por otro lado, al analizar los gastos del total de la red aeroportuaria, se obtiene que éstos aumentaron en 3,1% con relación a 2005. Los gastos de CORPAC se redujeron en 4,7% y representaron el 62,8% de los gastos totales de la red aeroportuaria (ver Cuadro N° 15).

En cuanto a la estructura de ingresos¹⁵ de CORPAC, los ingresos por servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 60,5% del total de ingresos correspondientes al 2006. Asimismo, los ingresos por servicios de aeronavegación representaron el 83,7% de los ingresos aeronáuticos (ver Cuadro N° 16).

CUADRO N° 16
ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DE CORPAC
(EN NUEVOS SOLES Y PORCENTAJE)

	2005	Composición	2006	Composición
Aeronáuticos	117,665	59.7%	121,750	57.7%
Servicios de aeronavegación	99,815	50.7%	101,897	48.3%
Servicios aeroportuarios	17,849	9.1%	19,853	9.4%
Ingresos Financieros	10,803	5.5%	17,487	8.3%
Ingresos Varios	68,581	34.8%	71,773	34.0%
Transferencias (Retribución LAP)	49,521	25.1%	53,644	25.4%
Comerciales	17,696	9.0%	17,403	8.2%
Operacionales	1,365	0.7%	727	0.3%
Total	197,048	100.0%	211,010	100.0%

Nota: Los montos correspondientes a los Ingresos por Servicios de Aeronavegación, Aeroportuarios y Financieros se obtienen a partir de los Estados Financieros Auditados del 2006. 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 (Cuadro N° 17), CORPAC viene superando una difícil situación (en los años 2003 y 2004 registró pérdidas) gracias a un aumento de sus ingresos brutos¹⁶ de 4,2% y una reducción de sus gastos en el último año. Esta reducción representó un ahorro de S/. 4,3 millones. A su vez, los mayores montos recibidos de LAP, tanto por el servicio aeronáutico como por TUUA, repercutieron sobre la utilidad del ejercicio 2006, que fue de 28,9 millones de soles.

¹⁵ En la estructura de ingresos se considera, además de los ingresos operativos, ingresos financieros, ingresos por concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, alquileres y otros.

¹⁶ Los ingresos brutos comprenden a los ingresos operativos más los ingresos por la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.

CUADRO N° 17
ESTADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE CORPAC
(EN MILES DE NUEVOS SOLES Y PORCENTAJE)

	2005	2006	Var (%)
Ingresos Brutos	168,550	175,670	4.2
Costos de Ventas	-123,912	-119,864	-3
Gastos de Administración	-50,884	-45,650	-10
Utilidad de Operación	(6246.72)	10,156	(262.58)
Ingresos financieros neto	5,155	1,524	(70.4)
Ingresos y gastos diversos	5,832	13,348	128.9
Utilidad antes de Impuesto	4,740	25,028	428.0
Participación líquida diferida	-	571	-
Impuesto a la renta diferido	-	3,255	-
Utilidad	4,740	28,854	508.7

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2006 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Según los ratios financieros (Cuadro N° 18), se evidencia una mejora en términos del margen operativo. En efecto, éste pasó de -0,04 el año pasado, a 0,06. Esto indica que CORPAC superó los problemas que tuvo el año 2005 para cubrir los gastos con los ingresos. De igual forma, los indicadores de rentabilidad de las ventas (utilidad neta/ventas), patrimonio y activos aumentaron en forma notoria.

En cuanto a los indicadores de liquidez, éstos mejoraron respecto de 2005. Este comportamiento obedeció al aumento del activo corriente, principalmente en las cuentas de "Caja y Bancos". Sin embargo, el nivel de endeudamiento, medido por el ratio pasivo / patrimonio, aumentó en 75%, lo que se explica por el aumento de las obligaciones y por la reducción del patrimonio. Pese a esta reducción, cabe señalar que el nivel de endeudamiento de CORPAC, tanto a corto como a largo plazo, muestra bastante holgura para el pago de deudas, pues los pasivos representan solamente el 6% del patrimonio.

CUADRO N° 18
RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC

Indicadores	2005	2006
Margen operativo	-0.04	0.06
Utilidad Neta / Ventas	0.03	0.16
Activo Cte / Pasivo Cte	7.37	8.17
Prueba Acida	4.41	5.76
Pasivo / Patrimonio	0.03	0.06
Utilidad Neta / Patrimonio	0.01	0.06
Utilidad Neta / Activos	0.01	0.06
Ventas / Activos	0.25	0.34
Ventas / Patrimonio	0.26	0.36
Activos / Patrimonio	1.03	1.06

Fuente: Estados Financieros Auditados 2006 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

V.2 Ingresos de la Concesión

V.2.1 Retribución mínima

De acuerdo al Contrato de Concesión del AIJCH, la retribución que paga el operador de dicho aeropuerto al concedente, es el mayor monto de los siguientes¹⁷:

- (a) El resultado de aplicar el 46,511% de 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.

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 exceso de retribución sobre ese monto, en principio, tiene como destino el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que estén a cargo del MTC. CORPAC solamente recibió pagos por exceso de retribución en los años 2001 y 2002, los cuales ascendieron a S/. 15,0 y S/. 23,1 millones, respectivamente.

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

La retribución mínima por la concesión ascendió en el año 2006 a S/. 43,4 millones.

V.2.2 Contrato de colaboración empresarial entre LAP y CORPAC

El contrato de colaboración empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre CORPAC y LAP¹⁸, como consecuencia de la concesión del AIJCH, establece que en contraprestación por los servicios que presta CORPAC al concesionario¹⁹, 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.

¹⁷ Numeral 1.52 del TUO del Contrato de Concesión del AIJCH.

¹⁸ Con la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

¹⁹ 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° 19
INGRESOS POR CONTRATO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL
PROVENIENTES DE LA CONCESIÓN DEL AIJCH
(EN MILES DE SOLES)

	2005	%	2006	%
Ingresos por Retribución de LAP	49,521	29.4%	53,194	30.3%
50% A/D AIJCH*	26,753	15.9%	28,382	16.2%
20% TUUA internacional AIJCH*	22,767	13.5%	24,812	14.1%
Total Ingresos Brutos CORPAC 1/	168,550		175,670	

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 2006 - LAP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Desde el inicio de la concesión, CORPAC ha recibido aproximadamente S/. 259 millones en virtud al Contrato de Colaboración. Al comparar el monto anual recibido con el ingreso operativo generado por CORPAC durante el año 2006, se tiene que la transferencia recibida representó, aproximadamente, el 30,3% de los ingresos operativos de la empresa.

V.3 Inversiones

Durante el 2006, CORPAC invirtió S/. 8,3 millones, de los cuales el 39,4% fueron destinados a la mejora de servicios de aeronavegación. Del total invertido, los aeropuertos de Lima, Cusco y Arequipa recibieron el 39,3%, 8,6% y 5,5%, respectivamente; mientras que el grupo de aeropuertos más pequeños (representados en el rubro "Otros") recibió el 39,4% (ver Cuadro N° 20).

CUADRO N° 20
EJECUCION DE INVERSIONES CORPAC S.A. - 2006
(EN NUEVOS SOLES)

Aeropuerto	Servicio de Aeronavegación	Servicio Aeroportuario	Total
Lima	1,555,761	1,718,024	3,273,785
Pucallpa	143,831	6,757	150,588
Iquitos	10,519	19,757	30,276
Arequipa	135,525	323,504	459,029
Puerto Maldonado	70,771	254,867	325,638
Cusco	6,223	712,211	718,434
Tacna	91,133	-	91,133
Otros	1,272,462	2,012,508	3,284,970
TOTAL	3,286,225	5,047,628	8,333,853

Fuente: CORPAC

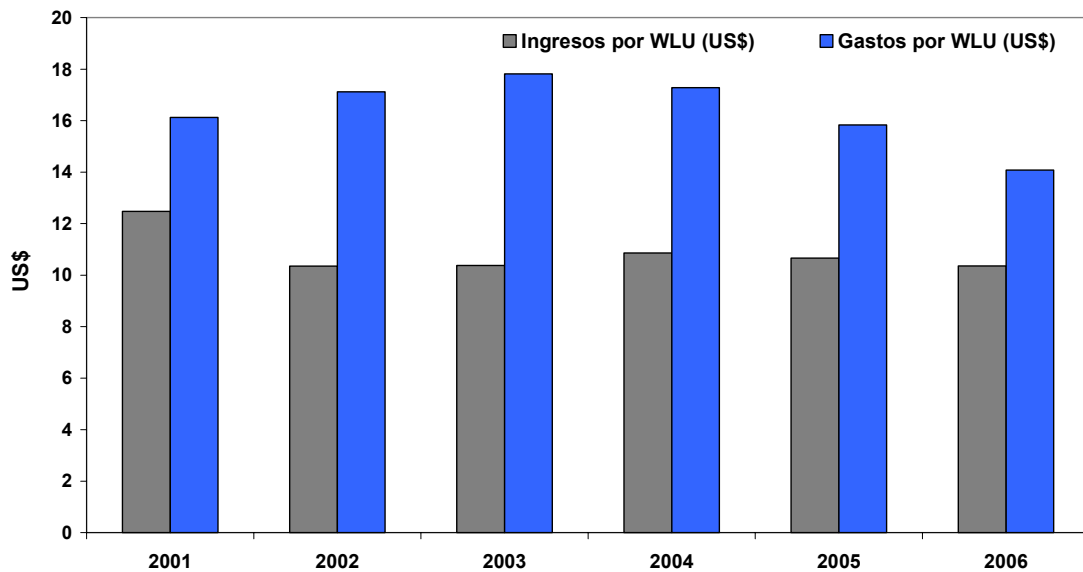
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

VI INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO

VI.1 Ingresos y gastos por WLU

Considerando todos los aeropuertos que presentan tráfico, se ha calculado el ingreso promedio por WLU²⁰ (ingresos/WLU), que para el 2006 alcanzó US\$ 10,35, disminuyendo ligeramente frente al resultado de US\$ 10,65 alcanzado en 2005. Sin embargo, el indicador de gastos por WLU también disminuyó, al pasar de US\$ 15,83 en 2005 a US\$ 14,08 en el 2006 (ver Gráfico N° 9).

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



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

²⁰Se considera sólo el Ingreso proveniente de la prestación de servicios aeroportuarios. No incluye retribución proveniente de LAP.

VII CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero de la empresa CORPAC S.A. durante el 2006, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Durante el 2006, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 37% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales la mayor parte (3,34 millones) correspondieron a pasajeros nacionales. Por otro lado, el tráfico por la red aeroportuaria nacional se incrementó en 6,8% con relación al resultado de 2005, mientras que el flujo de pasajeros atendidos por CORPAC creció en 7,0%.
- En el 2006 se movilizaron 217,3 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 24,8 miles de TM (11%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC. Este volumen fue 9,4% mayor al movilizado en 2005. Cabe señalar que el 97% del total correspondió a carga nacional.
- Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 152,278 movimientos (E/S) de aeronaves durante 2006, cifra que representa el 66% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que la operaciones a nivel nacional crecieron en 8,1%, mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC se incrementaron en 9,4% con relación al resultado obtenido en el 2005
- En el 2006, CORPAC recibió S/. 176 millones en virtud del contrato de colaboración empresarial suscrito con LAP.
- Respecto del desempeño financiero de la empresa, ésta ha registrado una importante mejora, atribuible al aumento de los ingresos brutos y a la reducción de gastos de CORPAC. Durante 2006, los ingresos brutos se incrementaron en 4,2%, mientras que los gastos se contrayeron en 4,7%. Esto permitió un incremento de la utilidad neta de 509%, al pasar esta de S/. 4,7 a S/. 28,9 millones. Cabe señalar que los ingresos aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 60% del total recaudado.