

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



**CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y  
AVIACIÓN COMERCIAL S.A.  
AÑO 2007**

**Gerencia de Regulación**

**Lima, 2008**

## ÍNDICE

<b>ÍNDICE DE CUADROS.....</b>	<b>3</b>
<b>RESUMEN EJECUTIVO.....</b>	<b>4</b>
<b>I        ÁMBITO DE OPERACIÓN DE CORPAC.....</b>	<b>5</b>
<b>II       SERVICIOS PRESTADOS POR CORPAC.....</b>	<b>8</b>
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.....	14
II.2 SERVICIO DE PASAJEROS.....	15
II.2.1 USO DEL TERMINAL DE PASAJEROS O AEROESTACIÓN (TUUA) .....	15
<b>III       REVISIÓN TARIFARIA.....</b>	<b>16</b>
III.1 SERVICIOS DE AERONAVEGACIÓN.....	16
III.2 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	18
<b>IV       DESEMPEÑO DE CORPAC EN 2007.....</b>	<b>21</b>
IV.1 TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA .....	21
IV.1.1 PASAJEROS .....	21
IV.1.2 CARGA .....	24
IV.1.3 OPERACIONES .....	26
<b>V        RESULTADOS FINANCIEROS.....</b>	<b>27</b>
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 ENTRE LAP Y CORPAC.....	31
V.3 INVERSIONES.....	31
<b>VI       INDICADORES OPERATIVOS Y DE TRÁFICO .....</b>	<b>32</b>
VI.1 INGRESOS Y GASTOS POR WLU .....	32
<b>VII      CONCLUSIONES .....</b>	<b>33</b>

**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 2007 – ESPACIO AÉREO SUPERIOR.....	10
GRÁFICO N° 4:	RUTAS 2007 – 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 .....	26
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 – 2007 .....	24
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 .....	25
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 .....	28
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 .....	30
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. - 2007 .....	32

## 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-Huaraz y Cajamarca, al consorcio Aeropuertos del Perú S.A. (ADP). En el presente informe, no se consideran los 9 aeropuertos antes citados.*

*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 2004, 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 28 de mayo de 2004 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 hacer explícitos 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 2007, 11,7 millones de pasajeros se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 2,9 millones (24,4% del total) utilizaron la red administrada por CORPAC. Del tráfico total de pasajeros movilizadas 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 38,4% se movilizó a través del aeropuerto de Cusco.*

*En el caso del transporte de carga, durante el año 2007 se movilizó 243,5 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 9,4 miles de TM (3,9%) fueron transportados a través de la red de aeropuertos administrada por CORPAC. Cabe precisar, que el 99,3% correspondió a carga nacional.*

*De otro lado, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 51,4% de las 245,9 mil operaciones (E/S) registradas en la red aeroportuaria nacional durante 2007. Cabe señalar que el 99,7% de las operaciones correspondió a vuelos nacionales.*

*Asimismo, en el 2007, los ingresos de la red aeroportuaria nacional, incluyendo al AIJCH y los aeropuertos concesionados a ADP, fueron mayores en 24,1% a los ingresos obtenidos en 2006. De dicho resultado, los ingresos de CORPAC representaron solamente el 23,1%, pese a haberse incrementado en 5,7% durante dicho período. Por su parte, los gastos de CORPAC representaron el 54,7% del gasto total de la red.*

*Con relación a la estructura de ingresos de CORPAC, durante el año 2007, los ingresos por servicios de aeronavegación constituyeron el 49% del total, mientras que los ingresos por servicios aeroportuarios representaron el 7% de los ingresos.*

## 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 país<sup>1</sup> (ver Cuadro N° 1).

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

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

\* Aeropuertos entregados en posesión a ADP en diciembre de 2006.

\*\* Aeropuertos adicionales a ser entregados en posesión a ADP en los siguientes dos años.

Fuente: CORPAC, ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Dentro del grupo de aeropuertos regionales administrados por CORPAC, según el tráfico de pasajeros y de carga movilizada, el Terminal aéreo de Cusco es el de mayor importancia; 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

<sup>1</sup> Durante el 2007, CORPAC administró 45 aeropuertos, los cuales incluyen los 3 aeropuertos adicionales que van a ser entregados en posesión a ADP en el 2008.

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.

En ese sentido, 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 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.

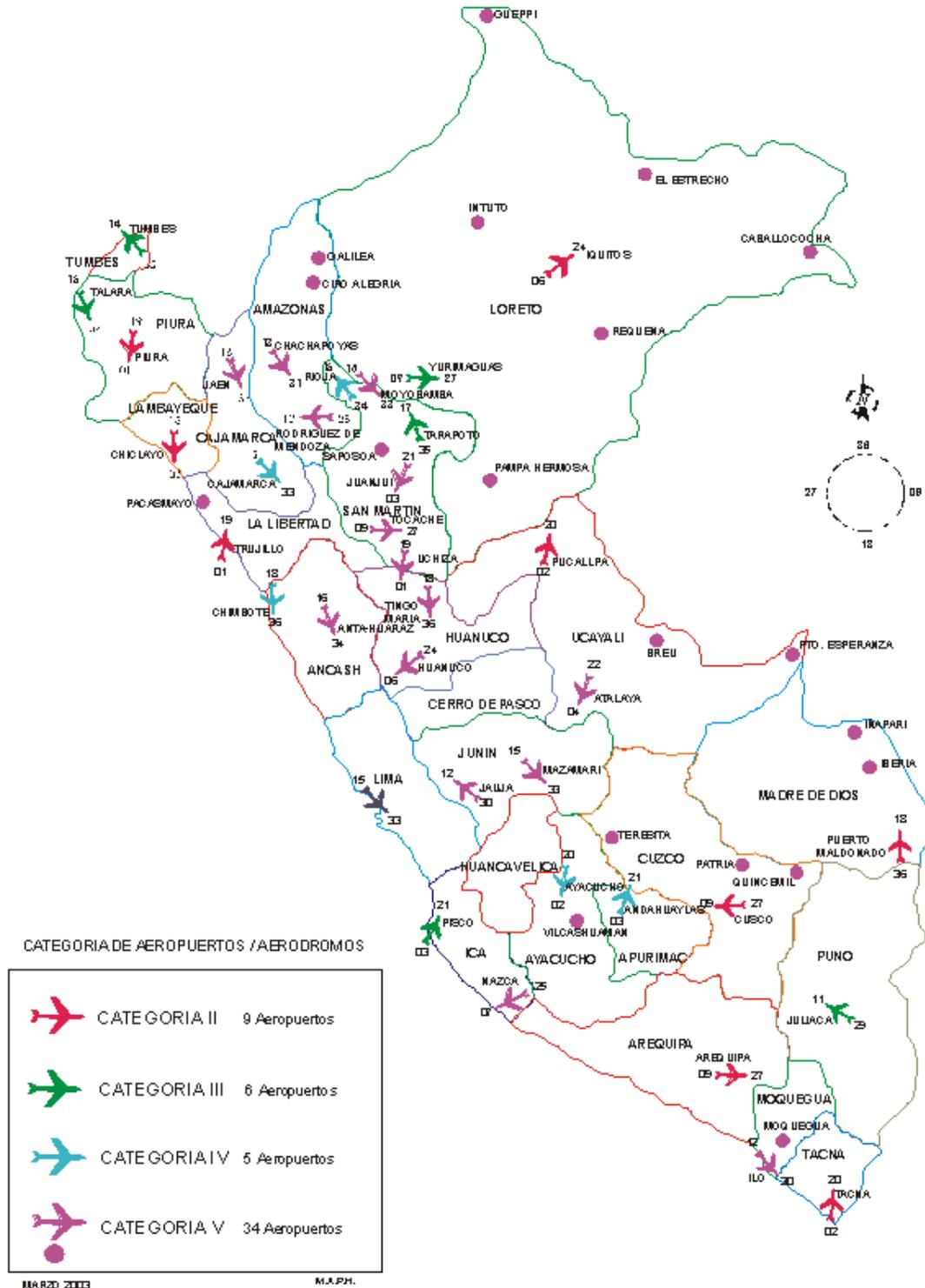
El 11 de diciembre de 2006 se firmó el Contrato de Concesión de los doce aeropuertos antes mencionados entre el Estado, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consorcio Swissport GBH Aeropuertos para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación de los aeropuertos mencionados. El plazo de la Concesión es 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 (definidos como aeropuertos adicionales), que se transferirían en los siguientes dos años<sup>2</sup>. En el presente informe, en cuanto a los servicios aeroportuarios se refieren, no se consideran los 9 aeropuertos entregados en concesión; mientras que los 3 aeropuertos adicionales si son considerados en vista que a diciembre del 2007 no fueron entregados en posesión a ADP.

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.

<sup>2</sup> 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](http://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 (FIR<sup>3</sup> 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.

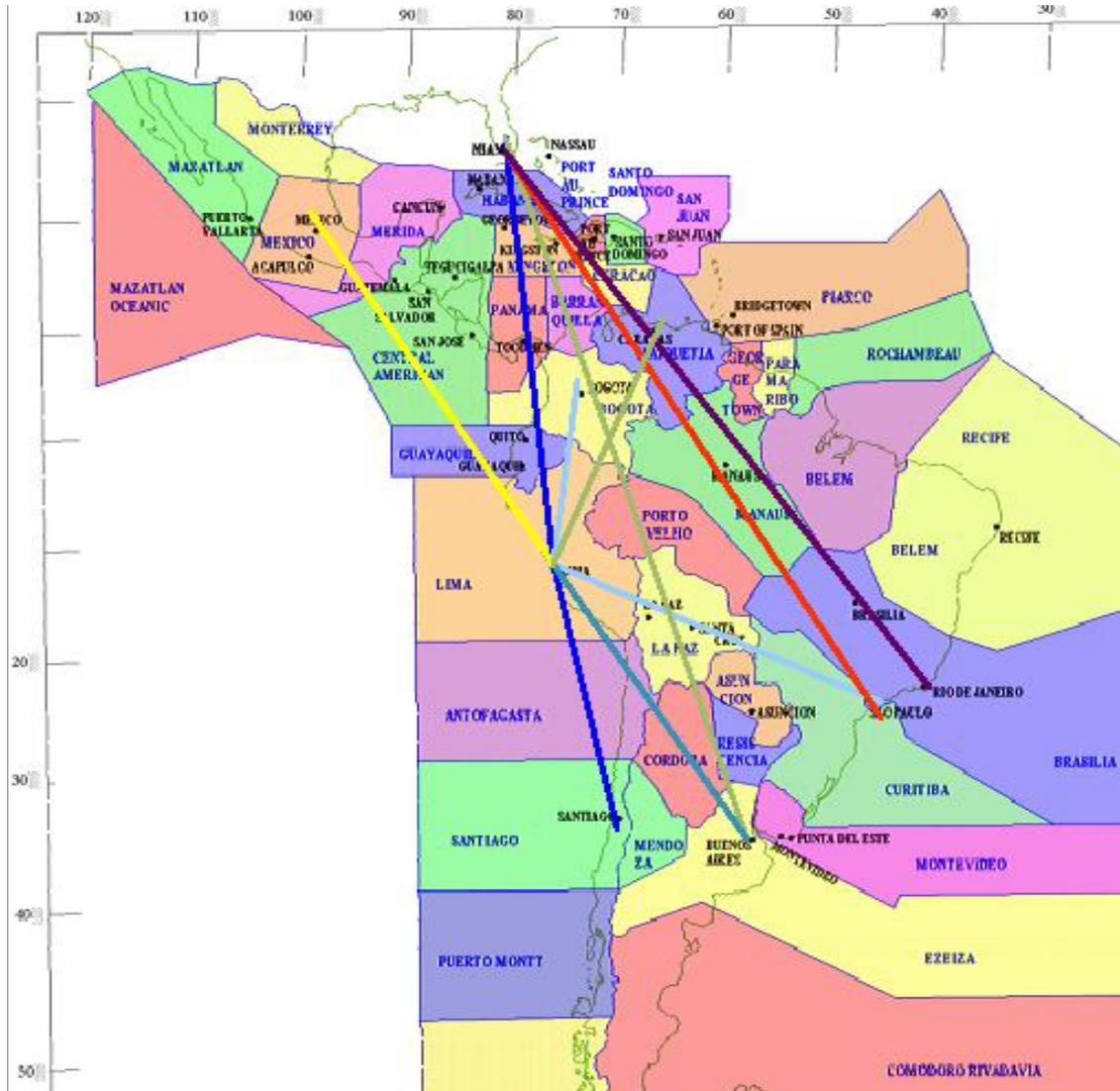
El SNAR comprende los servicios de meteorología (MET), tránsito aéreo (ATS), información aeronáutica (AIS) y búsqueda y salvamento<sup>4</sup> (SAR), los cuales son prestados a las naves mientras recorren la FIR Lima. Estos servicios se soportan en sistemas de comunicaciones (voz), navegación (radioayudas), 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.

<sup>3</sup> FIR: Flight Information Region.

<sup>4</sup> Corresponde a CORPAC dar la alerta de este servicio, mientras que el resto de los procedimientos corresponden a otra organización.

**GRÁFICO N° 2**  
**FIRS<sup>5</sup> DE LA REGION DEL CARIBE Y SUDAMERICA**



Fuente: CORPAC

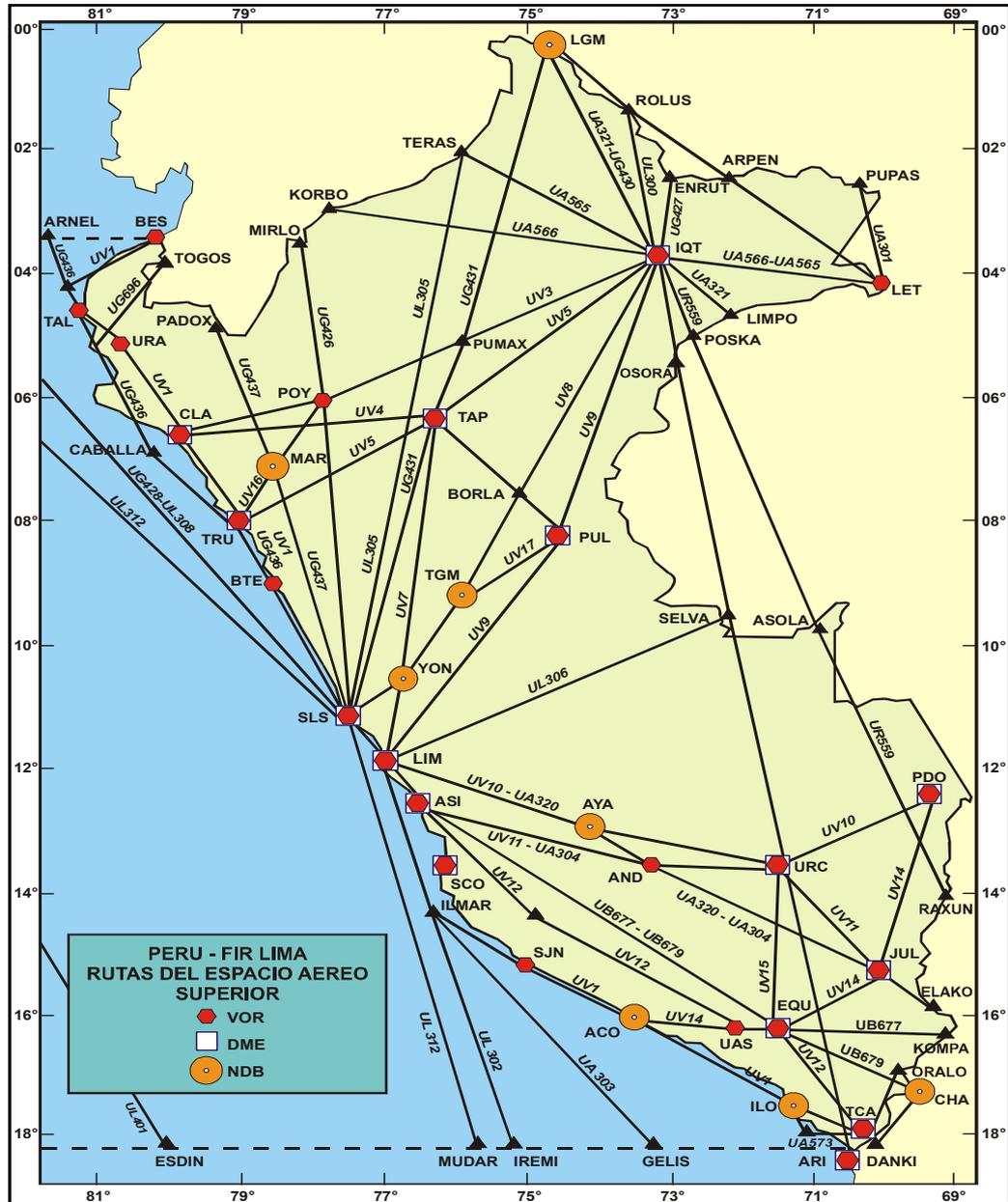
El Servicio de SNAR se brinda tanto a las aeronaves que cruzan el espacio aéreo (sobrevuelo) como a aquellas en vuelo nacional o internacional que además aterrizan en algún aeropuerto del país. De esta manera, se definen tres conceptos de tarifas por el servicio de navegación aérea en ruta: SNAR nacional,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

La estructura y niveles tarifarios del SNAR fueron aprobadas por OSITRAN en mayo del 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.

<sup>5</sup> 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 2007 – ESPACIO AÉREO SUPERIOR

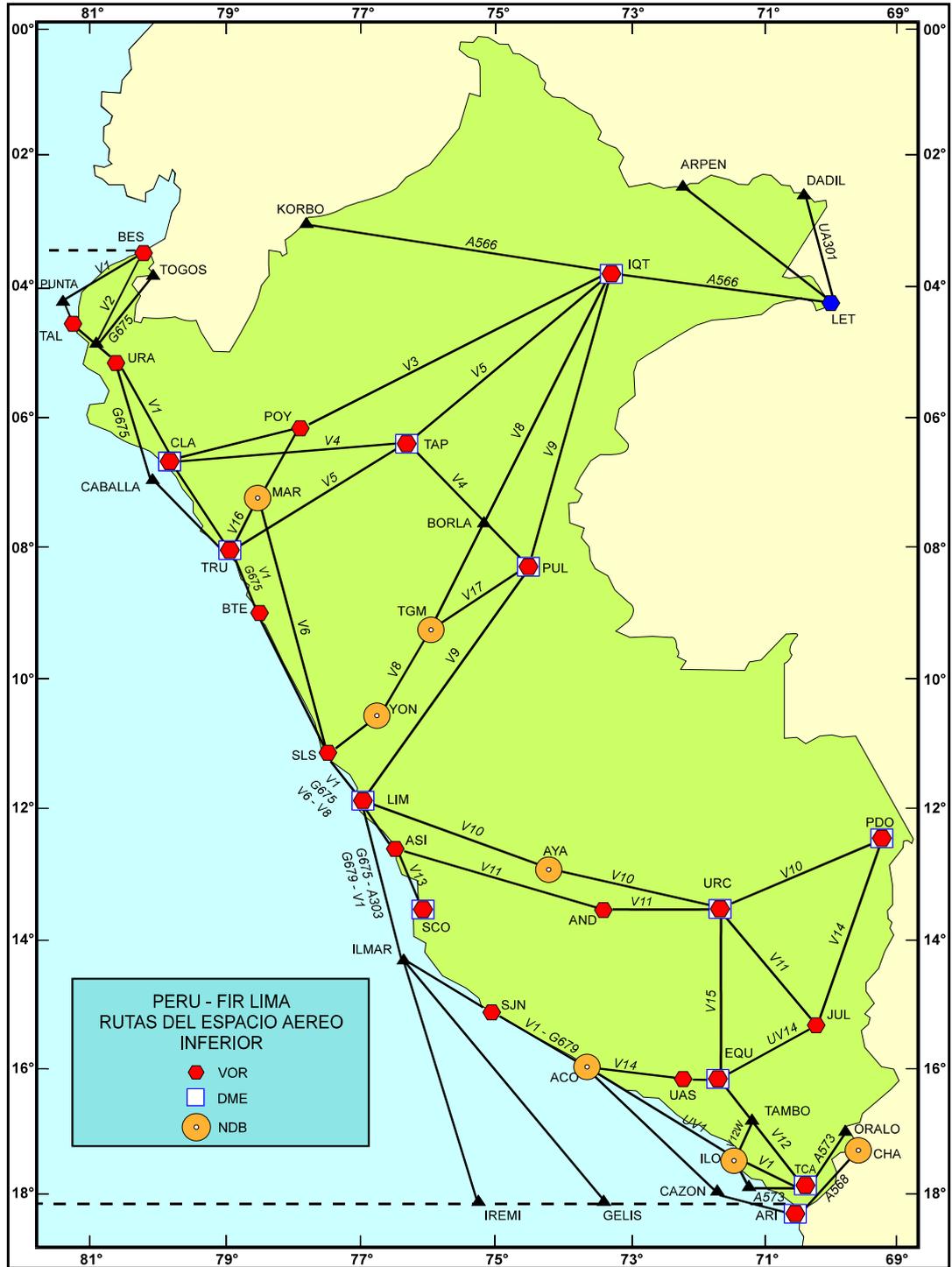


Fuente: CORPAC

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 2007 – 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 en US\$ 30 por cada hora o fracción.

### 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  
(US\$ SIN IGV)**

Aeropuerto	Por Rampa (por m <sup>2</sup> y/o fracción)	Por Oficinas (por m <sup>2</sup> y/o fracción)	Por Counter (por unidad)
Cusco	1.50	10.00	225.00
Arequipa	3.00	9.00	260.00
Juliaca	1.00	10.00	150.00
Piura*	0.90	6.00	150.00
Chiclayo*	1.00	6.50	125.00
Tacna	0.80	6.00	125.00
Puerto Maldonado	0.80	8.00	150.00
Ayacucho	4.24	4.50	125.00
Resto Aeropuertos	0.50	4.10	125.00

(\*) Aeropuertos que recién serán entregados en posesión a ADP en los siguientes 2 años.  
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.<sup>6</sup> En el año 2006, OSITRAN aprobó, mediante Resolución

<sup>6</sup> 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.

Nº 035-2006-CD-OSITRAN, el Reglamento de Acceso presentado por CORPAC, con las observaciones señaladas en el Informe Nº 023-06-GS-GAL-OSITRAN<sup>7</sup> (Ver Cuadros Nº 2 y Nº 3).

**CUADRO Nº 3**  
**CARGOS DE ACCESO POR USO DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS**  
**SERVICIOS DE RAMPA**  
**(US\$ SIN IGV)**

<b>Rango de PMD (TM)</b>	<b>Cusco</b>	<b>Arequipa</b>	<b>Grupos III, IV y V</b>
Hasta 10	2.50	2.00	2.00
Más de 10 hasta 35	11.50	9.00	10.00
Más de 35 hasta 70	27.50	17.00	21.00
Más de 70 hasta 105	38.00	25.00	36.00
Más de 106	56.00	40.00	62.00

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 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 Nº 156-96-MTC/15.12, siendo ésta ratificada por OSITRAN en la Resolución de Consejo Directivo Nº 015-2004-CD/OSITRAN.

### II.1.7 Almacenamiento y transporte de combustible

<sup>7</sup> 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 Nº 1 del Reglamento la exigencia de no tener ningún proceso judicial pendiente contra CORPAC.

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, reclamos 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 CORPAC<sup>8</sup>. 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 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	Ayacucho	Resto
	Iquitos*	Juliaca	Cajamarca*	
		Pto. Maldonado	Tumbes*	
		Tacna	Talara*	
		Pucallpa*	Anta*	
		Tarapoto*	Chachapoyas*	
		Trujillo*	Pisco**	
		Piura**		
		Chiclayo**		

\* Aeropuertos entregados en posesión a ADP en diciembre de 2006.

\*\* Aeropuertos adicionales a ser entregados en posesión a ADP en los siguientes dos años.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

#### 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.

<sup>8</sup> 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.

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
<b>SNAR Nacional *</b>			
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
<b>SNAR Internacional **</b>			
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
<b>Aproximación ***</b>			
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 mínimo igual a US \$5

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

(\*\*\*) Cargo fijo mínimo 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).

**CUADRO N° 5.1**  
**TARIFAS (NO REGULADAS) DEL SERVICIO DE SOBREVUELO\***  
(en US\$, no incluye tributos de ley)

Rango de PMD	Unidad cobro	Tarifa
Menos de 55 TM		0.20
Desde 55 TM a 115 TM	Por kilómetro recorrido	0.30
Desde 116 TM a 200 TM		0.60
Más de 200 TM		0.90

\* Cargo fijo mínimo igual a US\$ 25

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

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 (US\$ 30 por hora o fracción para el caso del aeropuerto del Cusco).

Cabe mencionar, que la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN, 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.

Sin embargo, 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 diurna, 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)**

<b>GRUPO I: CUSCO</b>					
<b>Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>			<b>Vuelo Internacional</b>	<b>Vuelo Nacional</b>
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
<b>TUUA Nacional</b>		Pasajero embarcado			3.60
<b>TUUA Internacional</b>		Pasajero embarcado			10.00
<b>GRUPO II: AREQUIPA</b>					
<b>Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>			<b>Vuelo Internacional</b>	<b>Vuelo Nacional</b>
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
<b>TUUA Nacional</b>		Pasajero embarcado			3.00
<b>TUUA Internacional</b>		Pasajero embarcado			10.00

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

(Continúa de cuadro anterior)

<b>GRUPO III: NAZCA, PIURA, JULIACA, TACNA, PUERTO MALDONADO, CHICLAYO</b>					
<b>Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>			<b>Vuelo Internacional</b>	<b>Vuelo Nacional</b>
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
<b>TUUA Nacional</b>	Pasajero embarcado			2.92	
<b>TUUA Internacional</b>	Pasajero embarcado			10.00	
<b>GRUPO III: AYACUCHO, PISCO Y DEMÁS AEROPUERTOS NO CONCESIONADOS</b>					
<b>Vuelos Nacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Vuelos Internacionales. Aterrizaje / Despegue - (incluye 90 minutos de estacionamiento) según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Diurno</b>	<b>Nocturno / Nocturno</b>	<b>Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno</b>	<b>Vuelo de prueba o de entrenamiento</b>
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
<b>Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)</b>					
<b>PMD</b>	<b>Unidad de cobro</b>			<b>Vuelo Internacional</b>	<b>Vuelo Nacional</b>
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
<b>TUUA Nacional</b>	Pasajero embarcado			2.92	
<b>TUUA Internacional</b>	Pasajero embarcado			10.00	

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

## IV DESEMPEÑO DE CORPAC EN 2007

### IV.1 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

#### IV.1.1 Pasajeros

Durante el período 2001-2007, los aeropuertos operados por CORPAC han mostrado una participación relativamente constante dentro del tráfico de pasajeros registrado en la red aeroportuaria nacional (en promedio, 35%), a excepción del año 2007 que posee una participación por debajo del promedio del periodo de análisis. Esta disminución en la participación se debe a que CORPAC ya no administra 9 aeropuertos regionales, en vista que éstos han sido concesionados a ADP en diciembre de 2006. Ello se hace evidente en la reducción de la participación del tráfico de pasajeros nacionales al pasar de una participación del 55,7% en el 2006 a una del 38,1% en el 2007 (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	2007	Promedio
<b>Nacional</b>	58.6%	57.1%	56.4%	55.9%	56.3%	55.7%	38.1%	54.0%
<b>Internacional</b>	1.2%	0.8%	1.2%	1.0%	0.7%	0.1%	0.1%	0.7%
<b>TOTAL</b>	40.0%	36.9%	36.6%	35.9%	35.5%	35.6%	24.4%	35.0%

Fuente: CORPAC, LAP y ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Asimismo, durante el año 2007, el tráfico internacional registró una mínima participación (0.1%), similar a la registrada en el 2006 y siendo la más baja del período 2001-2007. Cabe mencionar, que 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.

Durante el año 2007, se movilizaron a través de la red aeroportuaria nacional 11,7 millones de pasajeros, de los cuales 2,9 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	2007
<b>Nacional</b>	2750	2505	2595	2816	3103	3340	2893
<b>Internacional</b>	26	17	27	27	20	3	3
<b>TOTAL</b>	2776	2522	2622	2843	3123	3343	2896

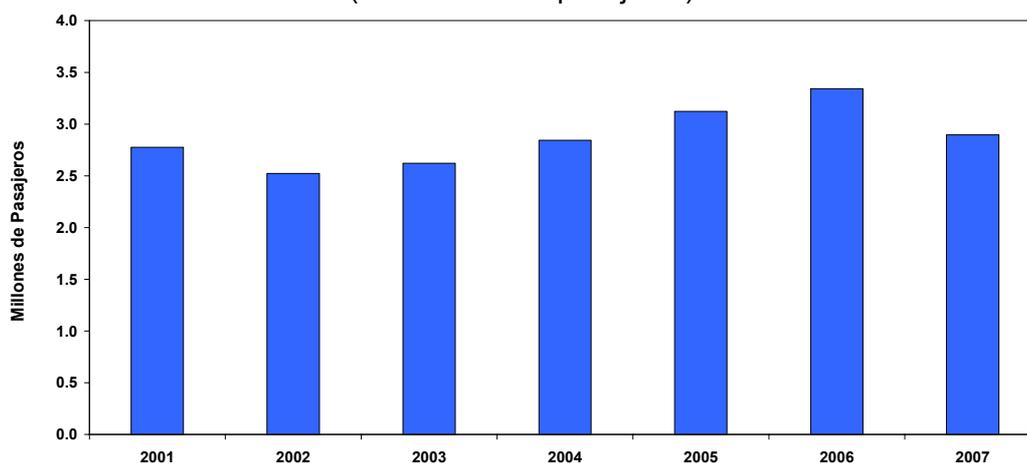
Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En el 2007, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC disminuyó en 13,37% en relación con el año anterior. Por su parte, el tráfico de pasajeros nacionales disminuyó en 13,38%, mientras que los pasajeros internacionales registraron una disminución de 5,73%. Estos hechos se originaron por la entrega en concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP.

Por otro lado, la relación pasajeros internacionales/nacionales movilizados a través de la red administrada por CORPAC se ha incrementado a 0,11%, frente al 0,10% registrado el año pasado. Esto se debió tanto al menor tráfico de pasajeros nacionales.

**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%; mientras que para el año 2007 en particular, éste ha mostrado una reducción que ha sido explicada anteriormente. Sin embargo, esta reducción en el tráfico de pasajeros para el 2007 no es un indicio de que el dinamismo del tráfico de pasajeros nacionales haya decaído; por el contrario, si adicionamos el tráfico de pasajeros nacionales registrado por ADP, podemos notar que el tráfico total de pasajeros nacionales (CORPAC + ADP) ha aumentado en 22,8%.

Asimismo, se debe destacar que parte del tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria administrada por CORPAC se deriva del tráfico internacional recibido por el AIJCH<sup>9</sup>. Los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos y la enfermedad del SARS<sup>10</sup> en Asia, generaron efectos sobre el flujo mundial durante el 2002, año en que Sudamérica registró un 13%<sup>11</sup> 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 mostrara una fuerte caída en el año 2002 de 9,1%. Cabe mencionar, que en el 2007, el turismo internacional hacia Sudamérica se ha incrementado en 8,1%, con respecto al 2006 según la Organización Mundial de Turismo.

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

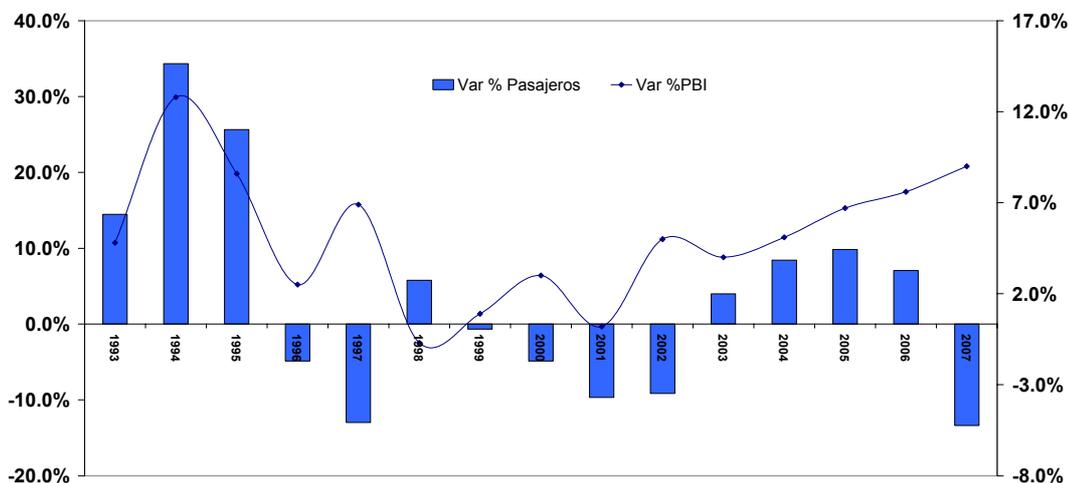
<sup>9</sup> Durante el año 2006, el 50,1% de los pasajeros arribados al AIJCH fueron pasajeros internacionales.

<sup>10</sup> Severe Accute Respiratory Syndrome.

<sup>11</sup> Datos de la Organización Mundial del Turismo – OMT.

ha mantenido una alta correlación entre ambas variables. Sin embargo, para el 2007, la variación del tráfico de pasajeros ha ido en sentido opuesto a la variación del PBI, ello a causa de la entrega en concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP y que antes eran administrados por CORPAC <sup>12</sup>.

**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 8 de los 45 aeropuertos administrados por CORPAC concentraron en el 2007 el 90,1% del flujo total de pasajeros (ver Cuadro N° 9). Dentro de este grupo, los aeropuertos con mayor participación fueron Cusco, Arequipa y Nazca, que en conjunto concentraron el 66,9% del total de tráfico de pasajeros.

El aeropuerto de Cusco, principal destino turístico del país, movilizó 1,11 millones de pasajeros (E/S), lo que representó un incremento de 22,4%, respecto de 2006. Por su parte, en los aeropuertos de Arequipa y Nazca, se movilizaron 576,6 mil y 249 mil pasajeros, que significaron incrementos de 29,5% y 5,6%, respectivamente.

<sup>12</sup> 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, ello sin considerar el año 2007 en vista que existe un cambio estructural en el tráfico de pasajeros por la concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP.

**CUADRO N° 9**  
**PARTICIPACIÓN RELATIVA DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR**  
**CORPAC, SEGÚN PASAJEROS ATENDIDOS – 2007**

	Nacional	Internacional	Total
CUSCO	38.4%	58.9%	38.4%
AREQUIPA	19.9%	21.9%	19.9%
NAZCA	8.6%	0.0%	8.6%
JULIACA	8.6%	0.0%	8.6%
PIURA*	6.7%	1.6%	6.8%
PTO. MALDONADO	6.1%	11.4%	6.1%
TACNA	5.4%	0.0%	5.4%
CHICLAYO*	5.2%	3.9%	5.2%
RESTO	1.0%	2.2%	0.9%
<b>TOTAL</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

\* Aeropuertos que serán entregados a ADP en los siguientes 2 años.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Los aeropuertos que registraron menor tráfico durante el 2007, fueron los de Rioja, Uchiza, Rodrigo de Mendoza y Tingo María.

#### IV.1.2 Carga

Para el caso particular de la red de aeropuertos regionales administrada por CORPAC, durante el año 2007, se movilizó 243,5 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 9,4 miles de TM (3,9%) 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**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	70.3%	64.7%	56.4%	55.4%	55.4%	54.4%	19.6%
Internacional	0.68%	0.41%	0.46%	0.76%	0.27%	0.36%	0.03%
<b>Total</b>	<b>19.8%</b>	<b>16.2%</b>	<b>12.9%</b>	<b>11.0%</b>	<b>11.6%</b>	<b>11.4%</b>	<b>3.9%</b>

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Del total de carga movilizada durante el año por los aeropuertos de CORPAC, 9,37 miles de TM (99,3%) correspondieron a carga nacional y los 0,07 mil TM restantes, a carga internacional.

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

2007	Nacional	Internacional	Total
Cuzco	23.6%	0.8%	23.4%
Arequipa	22.2%	0.0%	22.0%
Puerto Maldonado	10.9%	2.4%	10.8%
Piura*	10.3%	0.0%	10.3%
Juliaca	10.0%	0.0%	9.9%
Tacna	8.1%	0.0%	8.0%
Pisco*	6.4%	96.9%	7.1%
Chiclayo*	6.1%	0.0%	6.1%
Resto	2.4%	0.0%	2.4%
<b>Total</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

\* Aeropuertos que serán entregados a ADP en los siguientes 2 años.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En cuanto a la estructura del tráfico de carga entre los diversos aeropuertos, 8 de ellos movilizan el 97,6% de la carga total. Como se señala en el Cuadro N° 11, dentro de este grupo destacan los aeropuertos de Cusco, Arequipa y Puerto Maldonado, quienes concentraron en el 2007 el 56,2% del total movilizado. Cabe mencionar, que para el caso del tráfico de carga internacional, el aeropuerto de Pisco concentró el 96,9% 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 7 años en 12,5%. Cabe precisar que, para el mismo período, la carga nacional se redujo en 12,4% mientras que la carga internacional se redujo en 1,6%. Asimismo, la fuerte caída del tráfico de carga durante el 2007 se originó por la entrega en concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP (ver Cuadro N° 12).

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

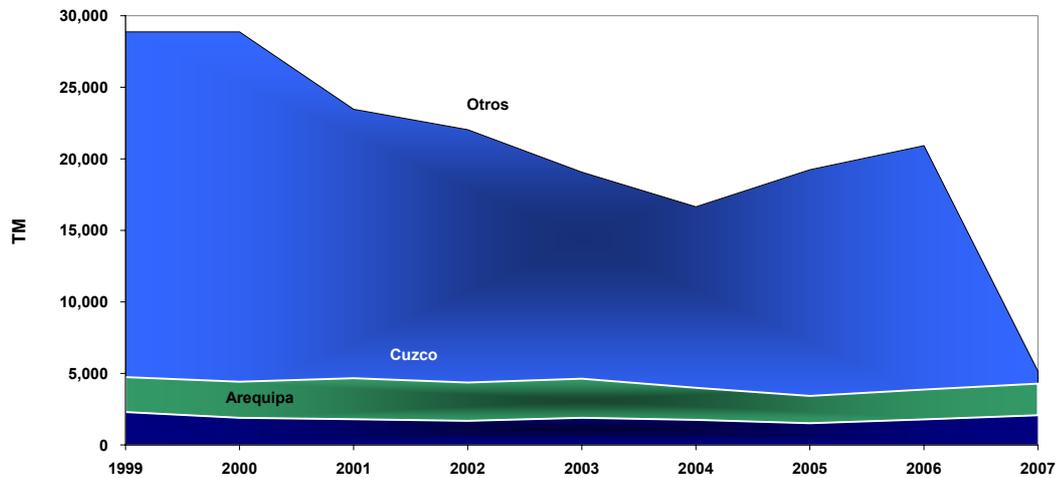
RED AEROPORTUARIA	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	31,738	32,692	27,419	25,882	23,028	19,458	22,237	24,174	9,372
Internacional	1,880	610	705	508	658	1,166	422	622	67
<b>Total</b>	<b>33,618</b>	<b>33,301</b>	<b>28,123</b>	<b>26,390</b>	<b>23,686</b>	<b>20,624</b>	<b>22,659</b>	<b>24,796</b>	<b>9,440</b>

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Durante el período 1999-2007, los aeropuertos de Cusco y Arequipa movilizaron el 45,4% de la carga total, mostrando crecimientos de 5,6% y 16,3%, respectivamente (ver Gráfico N° 7).

**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 el 51,4% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Las operaciones nacionales, durante el 2007 representaron el 59,1% del total de las operaciones; mientras que las operaciones internacionales representaron únicamente el 1,4% (ver Cuadro N° 13).

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Nacional</b>	78.1%	76.4%	76.4%	75.2%	76.7%	77.3%	76.9%	59.1%
<b>Internacional</b>	6.3%	4.9%	4.4%	4.0%	3.5%	2.5%	2.1%	1.4%
<b>Total Operaciones</b>	68.5%	65.8%	65.4%	64.5%	65.5%	65.5%	66.3%	51.4%

Fuente: CORPAC  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En 2007, el número de operaciones E/S en la red aeroportuaria nacional alcanzó las 245,9 mil unidades, luego de un incremento del 7,1% respecto del año anterior; de las cuales 126,5 mil operaciones fueron realizadas por CORPAC (ver Cuadro N° 14).

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

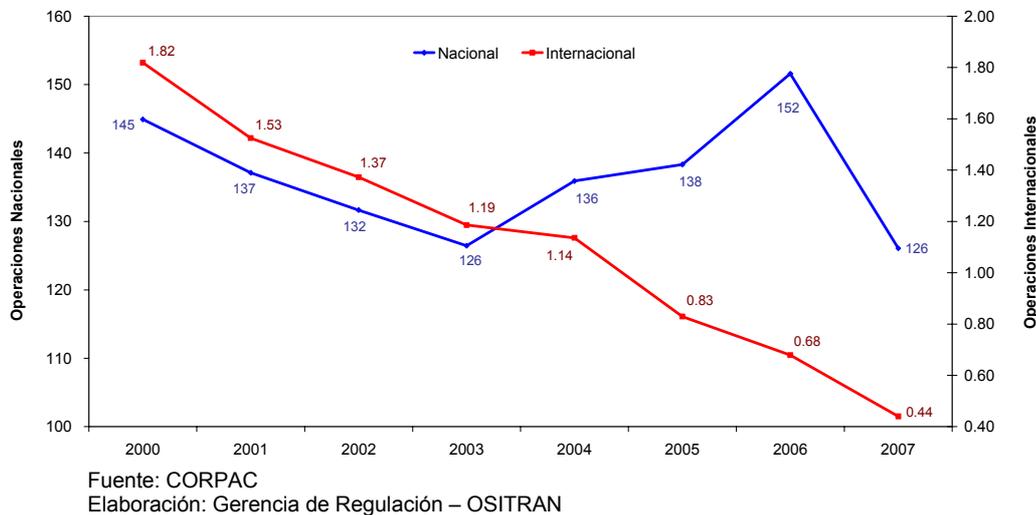
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Nacional</b>	144,915	137,116	131,654	126,443	135,906	138,329	151,597	126,071
<b>Internacional</b>	1,819	1,525	1,373	1,186	1,136	829	679	440
<b>Total Operaciones</b>	146,734	138,641	133,027	127,629	137,042	139,158	152,276	126,511

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 una reducción de -16,9% por causa de la concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP. No obstante, existieron aeropuertos con variaciones positivas en el número de operaciones, principalmente, en los aeropuertos de Nazca (45,5% del total), Cusco (13,5%) y Pucallpa (10,5%), que crecieron en 6,2%, 11,8% y 15,9%, respectivamente.

Con relación a los movimientos nacionales, éstos disminuyeron en 16,8% con respecto a 2006. Por otro lado, los movimientos internacionales se redujeron en 35,2% (ver Gráfico N° 8).

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



## 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 S/.	2005			2006			2007			2007 / 2006 %
	RED	CORPAC	LAP	RED	2006 / 2005 %	CORPAC	ADP	LAP	RED	
Ingresos	413,515	121,750	327,032	448,782	8.5%	122,912	30,179	379,524	532,615	18.7%
Gastos	-258,100	-165,514	-99,551	-265,065	2.7%	-152,661	-23,668	-102,943	-279,272	5.4%

Miles de US \$	2005			2006			2007			2007 / 2006 %
	RED	CORPAC	LAP	RED	2006 / 2005 %	CORPAC	ADP	LAP	RED	
Ingresos	125,307	37,180	100,008	137,188	9.5%	39,282	9,645	121,294	170,221	24.1%
Gastos	-78,212	-50,545	-29,923	-80,468	2.9%	-48,790	-7,564	-32,900	-89,254	10.9%

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 2007 – CORPAC, LAP y ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Durante el año 2007, el total de ingresos de la red aeroportuaria, incluyendo al AIJCH y ADP, fue de US\$ 170,2 millones, cifra mayor en 24,1% al resultado obtenido durante el 2006. Los ingresos de CORPAC, que aumentaron en 5,7%, representaron el 23,1% de los ingresos totales.

Por otro lado, al analizar los gastos del total de la red aeroportuaria, se obtiene que éstos aumentaron en 10,9% con relación a 2006. Los gastos de CORPAC se redujeron en 3,5% y representaron el 54,7% de los gastos totales de la red aeroportuaria (ver Cuadro N° 15).

En cuanto a la estructura de ingresos<sup>13</sup> de CORPAC, los ingresos por servicios aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 56% del total de ingresos correspondientes al 2007. Asimismo, los ingresos por servicios de aeronavegación representaron el 87,3% de los ingresos aeronáuticos (ver Cuadro N° 16).

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

	2006	Composición	2007	Composición
<b>Aeronáuticos</b>	<b>121,750</b>	<b>58%</b>	<b>122,912</b>	<b>56%</b>
Servicios de aeronavegación	101,897	48%	107,249	49%
Servicios aeroportuarios	19,853	9%	15,663	7%
<b>Ingresos Financieros</b>	<b>17,487</b>	<b>8%</b>	<b>24,928</b>	<b>11%</b>
<b>Ingresos Varios</b>	<b>71,424</b>	<b>34%</b>	<b>71,146</b>	<b>32%</b>
Transferencias (Retribución LAP)	53,194	25%	58,447	27%
Comerciales	17,503	8%	12,312	6%
Operacionales	727	0%	387	0%
<b>Total</b>	<b>210,661</b>	<b>100%</b>	<b>218,986</b>	<b>100%</b>

Nota: Los montos correspondientes a los Ingresos por Servicios de Aeronavegación, Aeroportuarios y Financieros se obtienen a partir de los Estados Financieros Auditados del 2007. 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

<sup>13</sup> En la estructura de ingresos se considera, además de los ingresos operativos, ingresos financieros, ingresos por concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, alquileres y otros.

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 brutos<sup>14</sup> de 3,5% y una reducción de sus gastos en el último año (7,8%). Esta reducción representó un ahorro de S/. 12,9 millones. Cabe precisar, que los mayores montos recibidos de LAP, tanto por el servicio aeronáutico como por TUUA, repercutieron sobre la utilidad del ejercicio 2007, que fue de 30,3 millones de soles, 4,8% más que la alcanzada en 2006.

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

Concepto	2006	2007	Var (%)
Ingresos Brutos	175,670	181,746	3.5
Costos de Ventas	(119,864)	(111,815)	-6.7
Gastos de Administración	(45,650)	(40,846)	-10.5
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>10,156</b>	<b>29,085</b>	<b>186.38</b>
Ingresos financieros neto	1,524	1,459	-4.3
Ingresos y gastos diversos	13,348	9,440	-29.3
<b>Utilidad antes de Impuesto</b>	<b>25,028</b>	<b>39,983</b>	<b>59.8</b>
Participación de los trabajadores	0	(1,396)	-
Impuesto a la renta	0	(8,379)	-
<b>Utilidad (pérdida) del ejercicio</b>	<b>25,028</b>	<b>30,208</b>	<b>20.7</b>
Participación líquida diferida	571	7	-98.8
Impuesto a la renta diferido	3,255	38	-98.8
<b>Utilidad (pérdida) neta</b>	<b>28,854</b>	<b>30,253</b>	<b>4.8</b>

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2007 - CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Según las ratios financieros (Cuadro N° 18), se evidencia una notable mejora en términos del margen operativo. En efecto, éste pasó de 0.06 el año pasado, a 0,16. Esto indica que CORPAC superó los problemas que tuvo en los años anteriores para cubrir los gastos con los ingresos. El indicador de rentabilidad de las ventas se ha mantenido relativamente estable en 0,17; mientras que los indicadores de rentabilidad de patrimonio y activos se han mantenido en un nivel de 0,04 a pesar de que el patrimonio y los activos aumentaron en 66,3% y 64%, respectivamente.

En cuanto a los indicadores de liquidez, éstos muestran una ligera caída respecto de 2006. Este comportamiento obedeció al aumento del pasivo corriente, principalmente en los tributos por pagar. Por su parte, el nivel de endeudamiento, medido por el ratio pasivo / patrimonio, cayó en 25%, lo cual es explicado principalmente por el aumento del patrimonio. Cabe señalar, que el nivel de endeudamiento de CORPAC, tanto a corto como a largo plazo, sigue mostrando holgura para el pago de deudas, pues los pasivos representan solamente el 4% del patrimonio.

<sup>14</sup> Los ingresos brutos comprenden a los ingresos operativos (+0,7%) más los ingresos transferidos por la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez – LAP (+9,9%).

**CUADRO N° 18  
RATIOS FINANCIEROS DE CORPAC**

<b>Indicadores</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Margen operativo	0.06	0.16
Utilidad Neta / Ventas	0.16	0.17
Activo Cte / Pasivo Cte	8.17	7.40
Prueba Acida	6.40	6.05
Pasivo / Patrimonio	0.06	0.04
Utilidad Neta / Patrimonio	0.06	0.04
Utilidad Neta / Activos	0.06	0.04
Ventas / Activos	0.34	0.22
Ventas / Patrimonio	0.36	0.23
Activos / Patrimonio	1.06	1.04

Fuente: Estados Financieros Auditados 2007 - 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 siguientes<sup>15</sup>:

- (a) El resultado de aplicar el 46,511% de los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente,
- (b) US\$ 3 millones por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$ 3,5 millones por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de vigencia de la Concesión, y US\$ 3,75 millones por cada trimestre durante los años sétimo 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\$ 3,75 millones 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.

<sup>15</sup> Numeral 1.52 del TUO del Contrato de Concesión del AIJCH.

La retribución al Estado por la concesión ascendió en el año 2007 a S/. 47,3 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 LAP<sup>16</sup>, como consecuencia de la concesión del AIJCH, establece que en contraprestación por los servicios que presta CORPAC al concesionario<sup>17</sup>, éste último se obliga a entregar a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de A/D y el 20% del total de *stickers* vendidos por concepto de TUUA internacional.

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

	2005	%	2006	%	2007	%
<b>Ingresos por Retribución de LAP</b>	<b>49,521</b>	<b>29%</b>	<b>53,194</b>	<b>30%</b>	<b>58,447</b>	<b>32%</b>
50% A/D AIJCH*	26,753	16%	28,382	16%	29,899	16%
20% TUUA internacional AIJCH*	22,767	14%	24,812	14%	28,549	16%
<b>Total Ingresos Brutos CORPAC 1/</b>	<b>168,550</b>		<b>175,670</b>		<b>181,746</b>	

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 de dicho ingreso no se presenta a ese nivel de detalle.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2007 - LAP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Desde el inicio de la concesión, CORPAC ha recibido aproximadamente S/. 321 millones en virtud al Contrato de Concesión. Al comparar el monto anual recibido con el ingreso operativo generado por CORPAC durante el año 2007, se tiene que la transferencia recibida representó, aproximadamente, el 32% de los ingresos operativos de la empresa.

## V.3 Inversiones

Durante el 2007, CORPAC invirtió S/. 17,1 millones, de los cuales el 62,8% fueron destinados a la mejora de servicios de aeronavegación. Del total invertido, los aeropuertos de Lima, Pucallpa y Chiclayo recibieron el 27,9%, 7,4% y 6,5%, respectivamente (destinados principalmente a servicios de aeronavegación); mientras que el grupo de aeropuertos más pequeños (representados en el rubro "Otros") recibió el 37,4% (ver Cuadro N° 20).

<sup>16</sup> Con la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

<sup>17</sup> Servicios de Aeronavegación y otros que se detallan en la cláusula 5.1. a cargo y responsabilidad de CORPAC, y en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Anexo 9 del Contrato de Concesión.

**CUADRO N° 20**  
**EJECUCION DE INVERSIONES CORPAC S.A. - 2007**  
**(EN NUEVOS SOLES)**

Aeropuerto	Servicio de Aeronavegación	Servicio Aeroportuario	Total
Lima	2,318,038	2,446,293	4,764,331
Pucallpa	1,246,885	21,740	1,268,625
Chiclayo	1,035,490	81,749	1,117,239
Puerto Maldonado	-	1,114,809	1,114,809
Tarapoto	1,034,963	16,831	1,051,794
Juliaca	26,936	772,392	799,328
Cusco	66,949	524,777	591,726
Otros	5,009,629	1,386,820	6,396,449
<b>TOTAL</b>	<b>10,738,890</b>	<b>6,365,411</b>	<b>17,104,301</b>

Fuente: CORPAC

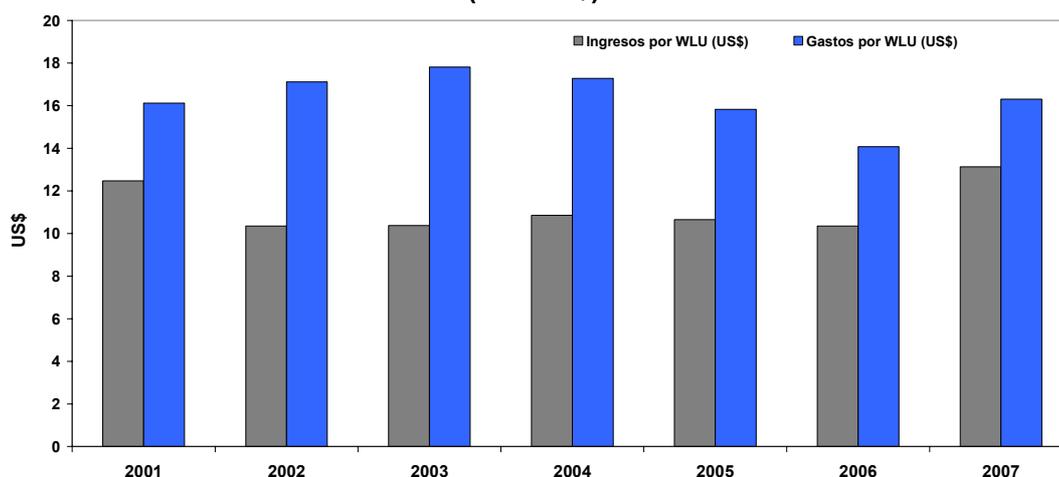
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

## 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 WLU<sup>18</sup> (ingresos/WLU), que para el 2007 alcanzó US\$ 13,13; aumentando frente al resultado de US\$ 10,35 alcanzado en 2006. Sin embargo, el indicador de gastos por WLU también aumentó, al pasar de US\$ 14,08 en 2006 a US\$ 16,31 en el 2007 (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.

<sup>18</sup>Se 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 2007, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Durante el 2007, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 24,4% del total de pasajeros movilizados por la red aeroportuaria nacional, de los cuales la mayor parte (99,9%) correspondieron a pasajeros nacionales. Por otro lado, el tráfico por la red aeroportuaria nacional se incrementó en 29,9% con relación al resultado de 2006, mientras que el flujo de pasajeros atendidos por CORPAC disminuyó en 13,4% a causa de la entrega en concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP y que en el 2006 eran administrados por CORPAC.
- En el 2007 se movilizaron 243,5 miles de TM de carga a través de la red aeroportuaria nacional, de los cuales 9,4 miles de TM (3,9%) fueron transportadas a través de la red de aeropuertos de CORPAC. Este volumen fue 61,9% menor al movilizado en 2006, ello debido a la concesión de 9 aeropuertos regionales a ADP. Cabe señalar que el 99,3% del total correspondió a carga nacional.
- Con relación a las operaciones, los aeropuertos administrados por CORPAC registraron 126 511 movimientos (E/S) de aeronaves durante 2007, cifra que representa el 51,4% del total de operaciones (E/S) realizadas en la Red Aeroportuaria Nacional. Cabe señalar que la operaciones a nivel nacional crecieron en 7,1%, mientras que las operaciones en la red administrada por CORPAC se redujeron en 16,9% con relación al resultado obtenido en el 2006.
- En el 2007, CORPAC recibió S/. 58,4 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 2007, los ingresos brutos se incrementaron en 3,5%, mientras que los gastos se contrayeron en 7,8%. Esto permitió un incremento de la utilidad neta de 4,8%, al pasar esta de S/. 28,9 a S/. 30,3 millones. Cabe señalar que los ingresos aeronáuticos continúan siendo la principal fuente de recaudación, representado el 56% del total recaudado.