



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte de
Uso Público - OSITRAN

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 049-2016-CD-OSITRAN

Lima, 14 de noviembre de 2016

VISTO:

El Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN, de fecha 08 de noviembre de 2016, emitido por la Gerencia de Regulación y Asuntos Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con las Leyes N° 26917, N° 27332 y sus modificatorias, OSITRAN regula los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras públicas o privadas. En tal sentido, OSITRAN regula, supervisa y fiscaliza a las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Del mismo modo, vela por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, determinar las tarifas, ya sean mediante procesos de fijación o revisión de tarifaria, para los servicios derivados de la explotación que se encuentran bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia;



Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN de fecha 23 de setiembre del año 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, RETA), que fuera modificado por Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN;

Que, el 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, se aprobaron las Tarifas Máximas para los servicios de aeronavegación que presta la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A., (en adelante, CORPAC); la mencionada resolución liberó de regulación tarifaria al Servicio de Sobrevuelo;



Que, el 20 de febrero de 2014, mediante la Resolución N° 009-2014-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC para el servicio de navegación aérea en ruta (SNAR) y el Servicio de Aproximación;

Que, el 01 de abril de 2014, mediante la Resolución N° 013-2014-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo;



Que, el 04 de junio de 2014, mediante la Resolución N° 021-2014-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo acumuló el procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo al procedimiento de revisión tarifaria de SNAR y Servicio de Aproximación;

Que, el 01 de octubre de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN, se revisaron las Tarifas Máximas del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Servicio de



Aproximación y Servicio aeronáutico de Sobrevuelo, prestados por CORPAC. Dicha Resolución dispuso que las nuevas tarifas estarían vigentes por un plazo de tres (03) años, en tanto que, a mitad del periodo regulatorio, serían revisadas, incluyendo en tal revisión todos los factores y variables utilizados por el Regulador para la determinación tarifaria;

Que, el 10 de agosto de 2016, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1977-597-16-CD-OSITRAN, se determinó que no es pertinente realizar a mitad del periodo regulatorio la revisión de las tarifas de los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC, debiendo iniciarse la misma a partir del último año de vigencia de las tarifas máximas actuales, conforme al procedimiento y los plazos establecidos por el RETA;

Que, el artículo 5° del RETA señala que, la regulación tarifaria a los servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público es competencia exclusiva de OSITRAN, conforme lo establece el literal b) del numeral 7.1 de la Ley N° 26917, por lo que corresponde al OSITRAN disponer (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y (iii) el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan las reglas para la aplicación de tarifas;

Que, el artículo 53° del RETA regula el inicio de procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria. Así, señala que el Consejo Directivo del OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11° y 14° del RETA, los que hacen referencia a mercados en los que no existen condiciones de competencia, casos en los cuales el Regulador podrá intervenir fijando las tarifas correspondientes;

Que, el referido artículo del RETA se complementa con lo señalado en el artículo 17° del REGO, según el cual la función reguladora comprende de manera exclusiva al Consejo Directivo, para lo cual dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, teniendo en cuenta que la vigencia de las tarifas por los servicios que presta CORPAC establecida el Consejo Directivo del OSITRAN mediante Resolución N° 045-2014-CD-OSITRAN culminará el 30 de octubre de 2017; mediante el informe de vistos se realizó el análisis respecto de las condiciones de competencia en los mercados relevantes, del cual se determinó que CORPAC no enfrenta competencia en la prestación de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, por lo que la regulación tarifaria debe mantenerse; en tal sentido, y con el fin de asegurar el cumplimiento de los plazos establecidos en el RETA, corresponde dar inicio al procedimiento de revisión tarifaria para los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de Vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del Artículo 6 de la Ley N° 27444;

POR LO EXPUESTO, en mérito de las funciones previstas en el numeral i del literal b) del inciso 7.1 del artículo 7° de la Ley N° 26917; Ley de Creación de OSITRAN; el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3°





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte de
Uso Público - OSITRAN

Presidencia del Consejo Directivo

de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; los artículos 16° y 17° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el artículo 61° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, y sobre la base del Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 600-16-CD-OSITRAN de fecha 14 de noviembre de 2016;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria para los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.

Artículo 2º.- Disponer que la revisión de las tarifas señaladas en el artículo precedente se realizará de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3º.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que CORPAC S.A. presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad con el artículo 53° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4º.- Disponer la notificación de la presente resolución, así como el Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN, a la empresa CORPAC S.A.

Artículo 5º.- Disponer la difusión de la presente Resolución, así como el Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe)

Regístrese y comuníquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. 41025

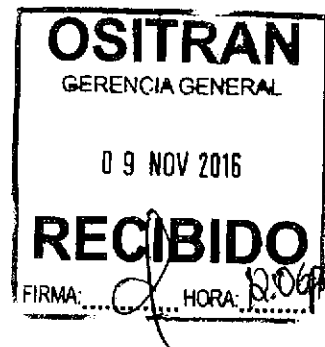


INFORME N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN

OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS
Gerente General

MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica



Asunto: Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Servicio de Aproximación y Servicio aeronáutico de Sobrevuelo, que presta CORPAC S.A.

Fecha: 08 de noviembre de 2016

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los siguientes servicios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC): i) Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), ii) Servicio de Aproximación y iii) Servicio aeronáutico de Sobrevuelo.

ANTECEDENTES

2. CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
3. Con fecha 28 de agosto de 1995, la Resolución Ministerial N° 360-95-MTC-15.12 estableció distintas tarifas de CORPAC, entre ellas las correspondientes al Servicio de Aeronavegación en Ruta (SNAR) y al Servicio de Sobrevuelo.
4. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, se aprobaron las Tarifas Máximas para los servicios de aeronavegación que presta CORPAC; y se desreguló el servicio de Sobrevuelo.
5. El 20 de febrero de 2014, mediante la Resolución N° 009-2014-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC para el servicio de navegación aérea en ruta (SNAR) y el Servicio de Aproximación.



6. El 01 de abril de 2014, mediante la Resolución N° 013-2014-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo.
7. El 01 de octubre de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN, se establecieron las Tarifas Máximas de los siguientes servicios prestados por CORPAC: i) Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), ii) Servicio de Aproximación y iii) Servicio aeronáutico de Sobrevuelo; disponiendo que el plazo de vigencia de las mismas será de tres (03) años. Asimismo, se dispuso que dichas Tarifas serán revisadas, a mitad del periodo regulatorio, incluyendo en la revisión todos los factores y variables utilizados por el Regulador para su determinación.
8. El 10 de agosto de 2016, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1977-597-16-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 015-16-GRE-GAJ-OSITRAN, mediante el cual se analizó la evolución, durante el periodo 2014-2015, de las principales variables y supuestos utilizados en el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas de los servicios SNAR y Aproximación, y en el procedimiento de fijación de la Tarifa del servicio aeronáutico de Sobrevuelo, conforme a lo establecido en la Resolución N° 045-2014-CD-OSITRAN. Este análisis determinó que no era pertinente realizar a mitad del periodo regulatorio una revisión de las tarifas de los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC, debiendo iniciarse la misma a partir del último año de vigencia de la Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN, conforme al procedimiento y los plazos establecidos por el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN.

III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

III.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN

9. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), la misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
10. En línea con lo anterior, los artículos 6° y 7° de la Ley N° 26917 establecen que OSITRAN ejerce atribuciones y funciones regulatoria, normativa, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de resolución de controversias y atención de reclamos. Dichas funciones, además, se encuentran recogidas en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y en el Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.
11. Específicamente, la función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a su Ley de creación, conforme a lo siguiente:

"Artículo 7°.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:



- i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.
- ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.
- iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado."

12. De acuerdo al citado artículo, corresponde a OSITRAN, como parte de su función reguladora, determinar las tarifas, mediante procesos de fijación o revisión tarifaria, para los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia.
13. Del mismo modo, debe considerarse que de acuerdo con los artículos 16 y 17 del REGO, OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual; siendo su Consejo Directivo, el órgano competente para el ejercicio de la función reguladora.
14. Por su parte, el numeral 3.2 del artículo 3º de la Ley Nº 26917, define a las Entidades Prestadoras como aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de uso público.
15. Asimismo, el inciso k) del artículo 1 del REGO define a la Entidad Prestadora como la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios.
16. Cabe indicar que, mediante Decreto Legislativo Nº 99, Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, el Estado transformó la empresa pública CORPAC en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil, cuyo objeto social es, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país.
17. En ese sentido, de conformidad con la Ley Nº 26917 y el REGO de OSITRAN, CORPAC es una Entidad Prestadora que se encuentra bajo la competencia de OSITRAN, toda vez que CORPAC cuenta con un título legal para explotar infraestructura de transporte de uso público, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Legislativo Nº 99.

III.2. Del inicio del procedimiento de revisión tarifaria

18. El Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, el RETA), establece, en su artículo 4, que el mismo es de aplicación al procedimiento de fijación, revisión y desregulación de las tarifas de las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea en virtud a título legal o contractual.



19. Asimismo, el artículo 5 del RETA dispone que, la regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas¹, y, en general, el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas.
20. Del mismo modo, conforme a los artículos 10 y 11 del RETA, el régimen tarifario regulado es aplicable exclusivamente a la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado. En estos casos, OSITRAN determinará las Tarifas aplicables; siendo que el procedimiento para su determinación podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.
21. Por su parte, el artículo 17 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria; señalando que, se llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias de OSITRAN; y, en caso una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria, el Regulador podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las Tarifas.
22. Específicamente, el artículo 53 del RETA regula el inicio de procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria, de acuerdo a los siguientes términos:

"Artículo 53.- Inicio del procedimiento de oficio

El Consejo Directivo del OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11 y 14 del presente Reglamento.

La Resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario por parte del Consejo Directivo, será notificada a la Entidad Prestadora y publicada en la página web del OSITRAN.

El Consejo Directivo establecerá el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada. El plazo que se establezca para este efecto, no podrá ser menor de treinta (30) Días. El plazo otorgado para presentar la propuesta tarifaria podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un período máximo de treinta (30) Días, siempre y cuando la solicitud de prórroga sea interpuesta con anterioridad a la fecha de vencimiento del plazo originalmente concedido y sea debidamente sustentado por la Entidad Prestadora.

Una vez vencido el plazo previsto en el presente artículo, si la Entidad Prestadora remitiera información, el OSITRAN evaluará, a su solo criterio, la pertinencia de la misma, y de ser el caso, su incorporación al procedimiento.

El inicio del procedimiento se computará a partir del día siguiente a la fecha de recepción de la notificación a la Entidad Prestadora de la Resolución del Consejo Directivo que aprueba el inicio del procedimiento."



De acuerdo con el Art. 3 del RETA: "Tarifa Tope o Máxima: Es la que constituye el importe máximo fijado en las resoluciones tarifarias del OSITRAN o en los respectivos contratos de concesión, cuyo valor no puede ser superado por las Entidades Prestadoras en el establecimiento de las tarifas aplicables a los servicios que ésta presta a los Usuarios. Se consideran Tarifas Máximas a las denominadas también tarifas tope o cualquier otra denominación utilizada en las normas legales o contractuales, cuyos efectos sean iguales a los descritos anteriormente".

23. Conforme al citado artículo, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11 y 14 del RETA², las cuales están relacionadas con la inexistencia de condiciones de competencia que limite el abuso de poder de mercado, en cuyo caso el Regulador podrá intervenir fijando las tarifas correspondientes.
24. Lo anterior se complementa con lo señalado en el artículo 17 del REGO, según el cual la función reguladora comprende de manera exclusiva al Consejo Directivo, para lo cual dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
25. En ese sentido, teniendo en cuenta la vigencia de las tarifas por los servicios que presta CORPAC establecida en la Resolución N° 045-2014-CD-OSITRAN, y tomando en consideración las disposiciones contenidas en el RETA de OSITRAN, corresponde dar inicio al procedimiento de revisión tarifaria de oficio para los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.

IV. ANÁLISIS

IV.1. Alcance de la revisión tarifaria

26. De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los servicios de aeronavegación se prestan a las aeronaves para que los vuelos se desarrollen de manera segura comprendiendo las siguientes categorías:
- Gestión de Tránsito Aéreo (ATS),
 - Servicios de Telecomunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS),
 - Servicio Meteorológico Aeronáutico (MET),
 - Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR), y
 - Servicios de Información Aeronáutica (AIS).
27. Para un proveedor de servicios de aeronavegación, los ingresos están determinados según el tipo de servicio facturable. En el caso de CORPAC, los servicios regulados que factura a las compañías aéreas son: i) Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), ii)

² RETA

"Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria

En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora".

"Artículo 14.- Desregulación

Procedimiento administrativo iniciado de oficio o de parte, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que existan condiciones de competencia, tales que disciplinan el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen.

OSITRAN realizará un monitoreo periódico del comportamiento del mercado que haya sido desregulado, con el objeto de verificar que las condiciones que justificaron su desregulación se mantengan vigentes".

Servicio de Aproximación y iii) Servicio aeronáutico de Sobrevuelo, los cuales se describen a continuación.

a) **Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR)**

28. El SNAR considera las ayudas a las naves que sirven rutas nacionales e internacionales, mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país. El objetivo final del servicio es brindar seguridad a las operaciones aéreas y, por lo tanto, a los pasajeros.
29. El SNAR comprende los servicios de tránsito aéreo (ATS), meteorología (MET), información aeronáutica (AIS) y alerta o búsqueda y rescate (SAR). Estos servicios son soportados por sistemas de comunicación, navegación, vigilancia, ayudas luminosas y de energía.
30. La tarifa por el servicio de SNAR está definida en Soles, para el caso de rutas nacionales, y en dólares americanos, para el caso de rutas internacionales, y se cobra por kilómetro recorrido según el tamaño de la aeronave (definido por el PMD³).

b) **Servicio de Aproximación**

31. El servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control de aeródromo o un centro de control de área.
32. El servicio de Aproximación se divide en tres funciones:
- Salidas: separar a las naves que despegan del aeropuerto,
 - Alimentación: secuenciar y separar el tráfico de llegada a los aeropuertos; y
 - Aproximación final: mantener la secuencia entre aeronaves con la separación suficiente para garantizar la seguridad de las operaciones.

33. La tarifa por el servicio de Aproximación está definida en Soles y se cobra por tonelada según el PMD. Las tarifas se aplican por igual a aeronaves que sirven rutas nacionales e internacionales.

c) **Servicio de Sobrevuelo**

34. El servicio de Sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la *Flight Information Region*⁴ (FIR) Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de servicios de tráfico aéreo, meteorología o información como los siguientes:
- Supervisión de la trayectoria de vuelo.
 - Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.
 - Servicio de control de tránsito aéreo.

³ Peso Máximo de Despegue, por sus siglas.

⁴ Región de Información de Vuelo.

- Asesoramiento anticolisión.
- Servicio de información de vuelo.
- Información de tránsito.
- Información meteorológica.
- Servicio de alerta.

35. La tarifa por el servicio de Sobrevuelo está definida en dólares americanos y se cobra por kilómetro recorrido según el tamaño de las aeronaves (definido por el PMD).

IV.2. Oportunidad de la revisión tarifaria

36. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 1 de octubre de 2014, se establecieron las Tarifas Máximas de los servicios de aeronavegación SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC, las cuales tendrán una validez de tres (03) años, contados desde su entrada en vigencia⁵. Así, el actual periodo regulatorio aplicable a dichas tarifas, que inició el 31 de octubre de 2014⁶, finalizará el 30 de octubre de 2017.

37. Al respecto, el artículo 53 del RETA establece que, para dar inicio al procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria, se requiere verificar las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11 y 14 de dicho reglamento. Así, conforme al artículo 11, podrá iniciarse el procedimiento de fijación o revisión tarifaria en los casos que no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado; en tanto que de acuerdo al artículo 14, podrá iniciarse el procedimiento de desregulación tarifaria siempre que existan condiciones de competencia que disciplinen el mercado.



38. En ese sentido, de conformidad con lo establecido por el Consejo Directivo del OSITRAN y el marco normativo aplicable, corresponde analizar si existen condiciones de competencia en los mercados correspondientes a los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.



IV.3. Análisis de condiciones de competencia de los servicios de aeronavegación

39. El análisis de condiciones de competencia en un mercado trata de establecer hasta qué punto el comportamiento de los agentes (oferentes y demandantes) en ese mercado está sujeto a presiones competitivas que lo disciplinen. Ante la falta de presión competitiva, el oferente puede ejercer poder de mercado en perjuicio de los usuarios, a costa de la eficiencia en el mercado⁷.

40. Los mercados de servicios derivados de la infraestructura de transporte de uso público suelen estar caracterizados por la presencia de uno o pocos oferentes. En particular, para los servicios de aeronavegación brindados en exclusividad legal por CORPAC, el análisis

⁵ Al respecto, el Artículo 2° de la Resolución N° 045-2014-CD-OSITRAN, estableció que las referidas tarifas entrarían en vigencia en un plazo no menor de quince (15) días hábiles luego de notificada dicha Resolución y diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación de la modificación del Tarifario de la Entidad Prestadora.

⁶ El 17 de octubre de 2014, mediante Carta GAP.ADC.246.2014-O, CORPAC comunica al OSITRAN las modificaciones de su tarifario en el extremo referido a las tarifas de los servicios regulados bajo análisis, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución N° 045-2014-CD-OSITRAN, señalando, además, que las mismas entrarán en vigencia el 31 de octubre de 2014.

⁷ Junto con los precios por encima de los costos otras manifestaciones del poder de mercado son la disminución en la calidad de los servicios o del grado de innovación en el mercado.

de las condiciones de competencia tiene como objetivo determinar si esta Entidad Prestadora enfrenta una escasa presión competitiva que le otorgue poder de mercado.

41. Para tal efecto, resulta importante definir previamente un mercado relevante sobre el cual se analizará su estructura económica; ello con el objetivo de determinar en qué contexto está operando la empresa a la cual se estudia. Una buena determinación del mercado relevante cobra importancia por las consecuencias que puede tener en el análisis de poder de mercado de las empresas. Por ejemplo, en una definición "amplia" del mercado relevante, una empresa que es dominante del mercado puede resultar con una pequeña posición en el mismo; por el contrario, una definición de mercado relevante "estrecha" podría determinar una importante posición en la empresa incumbente, que en rigor no es un actor dominante del mercado.
42. En tal sentido, a continuación, se presentará el análisis de condiciones de competencia sobre los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, el cual ha sido estructurado en dos secciones: la primera referida a la definición del mercado relevante para cada servicio, y la segunda donde se analizan las condiciones de competencia en cada mercado relevante.

IV.3.1. Definición de mercado relevante

43. Existe un consenso amplio respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante⁸. Esta se realiza identificando dos grandes dimensiones: el mercado de producto y el mercado geográfico.
 - El **mercado de producto** incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos.
 - El **mercado geográfico** considera el área geográfica donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos, a los que el comprador podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.
44. Ambas dimensiones determinan el mercado relevante sobre el cual se estima la tenencia o no de posición de dominio por parte del incumbente. Del mismo modo, el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034⁹ recoge estos conceptos tal como sigue:

"Artículo 6. - El mercado relevante. -

6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.

⁸ U.S. Department y Federal Trade Commission (2010) *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible desde internet: <<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>>, y European Commission (1997) *notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law*. Disponible desde internet: <[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN)>.

⁹ Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de las Conductas Anticompetitivas del 24 de junio de 2008.

6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.”

45. En línea con ello, el presente Informe seguirá lo dispuesto por dicho marco normativo para la definición del mercado relevante de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC.

a) Análisis del mercado del producto/servicio relevante

46. Con el objeto de delimitar cada mercado del servicio relevante, debe determinarse qué servicio o conjunto de servicios son sustitutos cercanos al servicio bajo análisis. Al hablar de sustitutos cercanos, se hace referencia a servicios que puedan ser considerados como alternativas razonables por un número significativo de usuarios. Al respecto, diversas autoridades de competencia concretan el análisis anterior en el denominado *test del monopolista hipotético* o el *test del SSNIP*^{10 11}.

47. En este caso, la determinación del servicio relevante pretende establecer qué servicios compiten efectivamente o son potencialmente competidores con aquellos que son materia de la revisión tarifaria. Para tal efecto, se tomará en cuenta las preferencias de los usuarios, las características y posibles usos de los potenciales sustitutos. Cabe señalar que el análisis se basa principalmente en la noción de sustitución por el lado de la demanda.

48. Por otro lado, la literatura económica recomienda que, en la medida que exista altos niveles de complementariedad por parte de la demanda, el servicio debe analizarse de manera empaquetada y no individual. Así, por ejemplo, Gual (2004) ha propuesto analizar el empaquetamiento de los servicios teniendo en cuenta la existencia de fuertes complementariedades por el lado de la demanda¹². Del mismo modo, en otros sectores como el bancario, se ha considerado que el servicio relevante debe ser analizado como un conjunto de servicios financieros y no como un servicio financiero individual¹³. Finalmente, OPTA (2007)¹⁴ recomienda criterios para determinar los casos en los que un servicio relevante puede definirse como un servicio empaquetado. Para ello, aplica el test del monopolista hipotético al servicio empaquetado y analiza si, ante un incremento de su precio, una parte significativa de la demanda sigue prefiriendo adquirir el servicio

¹⁰ U.S. Department y Federal Trade Commission (2010) *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible desde internet: <<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>>. De forma indirecta también lo realiza la Comisión Europea tal como se muestra en el Diario Oficial N° C372 de 9 diciembre de 1997. Disponible desde internet: <http://europa.eu/legislation_summaries/competition/firms/l26073_es.htm>. Última modificación: 20 de abril de 2011.

¹¹ El test parte de un bien, por ejemplo, X, y un área geográfica, A, que conjuntamente determinan lo que podría denominarse el conjunto de partida. Luego se supone que el suministro del bien X dentro del área geográfica A está controlado por un monopolista (el monopolista hipotético) que decide incrementar de forma permanente los precios entre un 5% y 10% y se evalúa si dicho incremento en precios resulta rentable.

¹² Gual J. (2004), *Market Definition in the Telecoms Industry*, in the Economics of Antitrust and Regulation in Telecommunications, edited by P. Rey and P. Bulgues, E. Elgar Publishing.

¹³ Adams, William James y Yellen, Janet L., (1976), *Commodity Bundling and the Burden of Monopoly*, The Quarterly Journal of Economics. 90, issue 3, p. 475 – 98. Nalebuff, Barry (2004), *Exclusionary Bundling*, The Quarterly Journal of Economics. Motta, M. (2004) *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge Books, Cambridge University Press, ISBN 0-521-81663-7.

¹⁴ Era la Autoridad de postales y telecomunicaciones de Holanda por sus siglas en neerlandés *Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit*. Cabe señalar que en 2013 dicha autoridad se ha integrado con otras autoridades del mismo país para formar la Autoridad del consumidor y mercado.

empaquetado en lugar de adquirir los servicios que forman parte del paquete de manera individual. En ese caso, el mercado relevante estaría definido por el paquete¹⁵.

49. De acuerdo a lo anterior, y debido a que los servicios de SNAR y Aproximación son demandados por los usuarios de manera conjunta, corresponde analizar de forma empaquetada dichos servicios. Entre tanto, en el caso del servicio de Sobrevuelo, éste se analizará de manera individual.

a.1. Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y Servicio de Aproximación

50. Un primer paso para determinar cuáles son los posibles servicios (o conjunto de servicios) sustitutos de los servicios bajo análisis, es distinguir previamente quiénes son los demandantes de los mismos. Al respecto, los servicios de SNAR y Aproximación son demandados principalmente por las aerolíneas, quienes utilizan este servicio como insumo necesario para prestar los servicios de transporte aéreo en un trayecto cuyo origen o destino se encuentra dentro del Perú, toda vez que estos servicios contribuyen con la seguridad y eficiencia de la operación de navegación aérea (SNAR) y aterrizaje y despegue (Aproximación). En consecuencia, esta demanda corresponde a una demanda derivada de la correspondiente al servicio de transporte aéreo de pasajeros o de carga.

51. Asimismo, también son demandantes las aeronaves de uso militar y las aeronaves representantes de embajadas o escuelas de aviación, quienes representan una mínima proporción respecto a la demanda total¹⁶.

52. En este contexto, para delimitar el mercado del servicio relevante, debe identificarse qué servicio o conjunto de servicios alternativos al servicio de SNAR y Aproximación pueden utilizar los usuarios (aerolíneas, aeronaves militares, de embajadas y escuelas de aviación) para realizar sus operaciones de transporte aéreo de manera segura y eficaz.

53. Sobre el particular, cabe señalar que solo deben considerarse las alternativas factibles a ser utilizadas dentro del territorio peruano, dado que los servicios demandados corresponden a los servicios necesarios para aterrizar o despegar dentro de algún aeropuerto o aeródromo del país.

54. Al respecto, una alternativa que podrían considerar las aerolíneas sería el de auto proveerse de los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, mediante la instalación de equipos que actualmente existen gracias a los avances de la aviónica¹⁷. No obstante, no todas las aerolíneas están en condiciones económicas de disponer de estos equipos, por lo que no todas pueden acceder a este tipo de sustitutos.

55. Por consiguiente, los servicios de SNAR y Aproximación no tienen servicios alternativos o sustitutos que podrían satisfacer las necesidades de seguridad y eficiencia que demandan las aerolíneas para sus operaciones de navegación aérea, de despegue y aterrizaje. En



¹⁵ OPTA (2007) The Bundle the Market? Regulatory Policy Note N° 5. Asimismo, Office of the Telecommunications Authority of Hong Kong (2004) Mergers and Acquisitions in Hong Kong Telecommunications Markets.

¹⁶ De acuerdo con CORPAC, entre 0,5% y 8,7% en los servicios prestados a los militares, policías, embajadas, escuelas de aviación y casos particulares, según sea el servicio de aeronavegación que se brinda.

¹⁷ La aviónica es la aplicación de la electrónica a las comunicaciones y navegación aérea. Hace referencia a los sistemas electrónicos (tanto sistemas de comunicación y navegación como sus indicadores y elementos de manejo) usados, entre otros, en aeronaves.

consecuencia, el mercado del servicio relevante queda definido por los servicios de SNAR y Aproximación.

a.2. Servicio de Sobrevuelo

56. Una primera definición básica del servicio de sobrevuelo es el brindado por las ayudas a la navegación a las aeronaves que surcan las distintas FIR. Las FIR son los espacios aéreos sobre los que las autoridades aeronáuticas de cada país proveen servicios de aeronavegación, de manera que las aeronaves puedan realizar su vuelo de manera segura y eficiente.
57. De acuerdo con esta definición, una característica principal del servicio de sobrevuelo es que se presta a aeronaves que cubren segmentos o trayectos internacionales en las que ni el punto de origen (aeródromo o aeropuerto de despegue de la aeronave) ni el de destino (aeródromo o aeropuerto de aterrizaje de la aeronave) se encuentran en el Perú. En ese sentido, para cubrir un mismo trayecto, las aeronaves pueden elegir entre distintas rutas, definidas como combinación de aerovías¹⁸ previamente establecidas que atraviesan las distintas FIR.
58. Por lo tanto, es física y legalmente¹⁹ posible que las aeronaves, para cubrir trayectos internacionales, utilicen otras rutas que no involucren sobrevolar la FIR Lima y, por tanto, no necesariamente deban ser usuarios de CORPAC²⁰. Cabe señalar que de conformidad con el artículo N° 1 del Convenio de Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio²¹; así, geográficamente la FIR Lima está representada como en la siguiente ilustración.



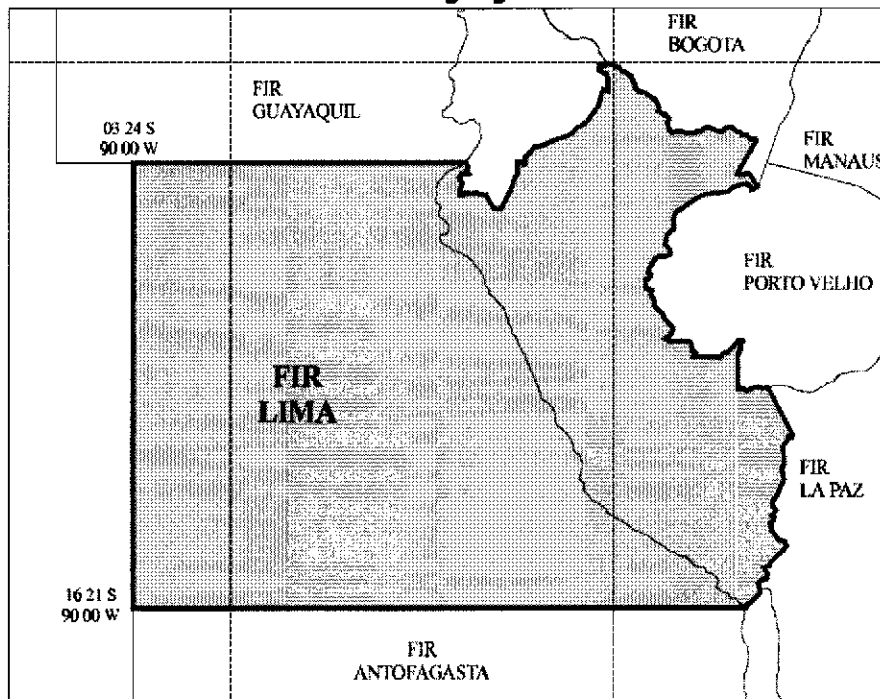
¹⁸ Las aerovías son "las carreteras del aire", definidas como una sucesión de puntos en el espacio de los que el avión, gracias a las ayudas a la aeronavegación, conoce su posición. Cada tramo de la aerovía está definido por dos puntos de notificación, su distancia, la altura de vuelo y el rumbo.

¹⁹ La aviación internacional se rige por convenios internacionales a los que los Estados se adhieren. El derecho de las aeronaves de cualquier Estado a sobrevolar otro Estado miembro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago se recoge en los artículos 5° y 6° del mismo. El Perú y los países vecinos son signatarios de dicho convenio (ver http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_ES.pdf).

²⁰ Esta fue la razón por la que el servicio de sobrevuelo no fue sujeto a regulación tarifaria en el procedimiento de revisión de tarifas en el año 2004.

²¹ Cabe señalar que dentro un mismo Estado puede existir más de una FIR. Así, por ejemplo, España tiene tres FIR, a saber, FIR Madrid, FIR Barcelona y FIR Canarias.

Ilustración 1 Territorio geográfico de FIR Lima



Fuente: CORPAC

59. Al analizar la dimensión del producto se trata de identificar aquellos bienes o servicios sustitutos para los usuarios, es decir, aquellos que cumplen una función similar a la del servicio bajo análisis, en este caso, la seguridad y la eficiencia en las operaciones aéreas durante el trayecto. De esta manera, para definir el mercado relevante es preciso identificar qué otros productos cumplen la misma función que los servicios de sobrevuelo, teniendo en consideración otros aspectos, como precios y disponibilidad de los mismos.
60. Los usuarios del servicio de sobrevuelo son las aerolíneas, quienes demandan dicho producto como un insumo necesario para prestar los servicios de transporte aéreo en un trayecto cuyo origen y destino se encuentran fuera de Perú, en el que por lo menos existe una ruta eficiente para cubrir ese trayecto que pasa por la FIR Lima.

Por lo tanto, el mercado de producto puede definirse como aquellos servicios de aeronavegación que permiten la seguridad y la eficiencia de los vuelos que no tienen como origen ni destino Perú, y en donde exista al menos una ruta eficiente que pasa por la FIR Lima.

61. Debe tenerse en cuenta que en un mismo trayecto existen varias rutas, es decir, combinaciones de tramos de aerovías que permiten que la aeronave pueda brindar servicios de transporte con seguridad y eficiencia. Por tanto, esta definición excluye del mercado relevante los trayectos en los que sobrevolar Perú no forma parte de ninguna ruta directa y, por lo tanto, no resulta conveniente para los usuarios²².
62. De otro lado, al igual que en el caso de los servicios de SNAR y de Aproximación, debido a los avances en la aviónica, las aerolíneas podrían instalar equipos con los que proveerse de servicios alternativos a los servicios que presta CORPAC dentro del sobrevuelo; no

²² Considérese, por ejemplo, el trayecto entre Santiago de Chile y Auckland en Nueva Zelanda, para cubrir ese trayecto de forma eficiente no hay rutas directas que sobrevuelen por el Perú.

obstante, no todas las aerolíneas están en condiciones de disponer de estos equipos, por lo que no todas pueden acceder a este tipo de sustitutos. En última instancia, la existencia de sustitutos para el servicio de sobrevuelo depende de la evolución de la tecnología y de la adopción de estándares internacionales en un futuro próximo.

63. Sin embargo, debido a restricciones legales, no hay sustitutos a los componentes de los servicios de aeronavegación relacionados con la gestión del tránsito aéreo²³ que prestan las autoridades aeronáuticas de cada país. Conviene recordar que en la definición de mercado de producto se mencionó que el servicio de sobrevuelo es un servicio de aeronavegación que permiten la seguridad y la eficiencia de los vuelos para los que existen rutas en las que resulta conveniente sobrevolar Perú. Por lo tanto, los países adheridos al Convenio de Chicago tienen derecho a sobrevolar otros estados miembros del Convenio, pero siempre respetando los procedimientos establecidos por el país sobrevolado²⁴. Así, en la FIR Lima, únicamente los controladores aéreos de CORPAC pueden dar órdenes a las aeronaves de manera que cumplan, por ejemplo, con los estándares de separación en vuelo.
64. En definitiva, debido a que no es posible sustituir las órdenes de los controladores, únicamente las autoridades aeronáuticas pueden prestar servicios de Sobrevuelo, por lo que no existen otros productos sustitutos.
65. Así, en los trayectos en los que por lo menos algunas rutas eficientes pasan por la FIR Lima y las aerolíneas hacen uso de ella, CORPAC no enfrenta competencia en el mercado de producto. Por lo tanto, los potenciales competidores de CORPAC son proveedores de servicios de sobrevuelo en las FIR de las rutas alternativas a la FIR Lima.

Análisis del mercado geográfico relevante

66. Delimitar el mercado geográfico del servicio relevante equivale a determinar el área geográfica donde se encuentran las fuentes alternativas a las que el usuario o demandante podría acudir. Para ello, se evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes, manteniendo la estructura utilizada en el análisis del mercado de producto/servicio relevante.

b.1. Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y Servicio de Aproximación

67. Los servicios de SNAR y Aproximación son necesarios por motivos de seguridad y eficiencia en las operaciones de navegación aérea, así como en el aterrizaje y despegue. Sin perjuicio de ello, el objetivo final de los demandantes de los referidos servicios es el de transportar de manera aérea a los pasajeros y carga desde y hacia el territorio peruano (SNAR Nacional - Aproximación), o desde o hacia el territorio peruano (SNAR internacional-Aproximación), que en términos aeronáuticos sería la FIR Lima.

²³ De acuerdo con la OACI, define a la Gestión del tránsito aéreo como la gestión dinámica e integrada del tránsito aéreo y del espacio aéreo, lo que abarca los servicios de tránsito aéreo (ATS), la gestión del espacio aéreo y la organización de la afluencia de tránsito aéreo (AFTM), de manera económica, eficiente y preservando la seguridad operacional, mediante el suministro, en colaboración con todas las partes intervinientes, de instalaciones y de servicios sin discontinuidades, comprendidas las funciones de a bordo y terrestres. OACI. "Doc 9082: Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea", 2012.

²⁴ Según el Artículo 6 del Convenio de Chicago: "Servicios aéreos regulares Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso autorización."

68. En tal sentido, cualquier proveedor alternativo que brinde los servicios de SNAR y Aproximación de manera conjunta dentro del territorio peruano podría considerarse como una fuente alternativa de aprovisionamiento y, por tanto, ser parte del mercado geográfico relevante. Al respecto, por la propia naturaleza de los servicios bajo análisis la posibilidad de proveedores alternativos podría darse desde la existencia de competencia entre aeropuertos. Por ejemplo, supongamos el caso que los aeropuertos A y B compitan, y en ambos existan diferentes operadores de los servicios de Aproximación y SNAR, M y N, respectivamente. Si una línea aérea es cliente del aeropuerto A y por tanto del operador M, dicha línea podría considerar como una fuente de alternativa al aeropuerto B y al operador N. Sin embargo, si los aeropuertos A y B no compiten entonces el operador N no podría ser fuente de alternativa de aprovisionamiento para las líneas aéreas, por lo que un aeropuerto podría ser un mercado geográfico relevante en sí mismo.
69. Sin embargo, en el caso particular del Perú, el operador de los servicios bajo análisis es el mismo en todos los aeropuertos del país. Por tanto, en vista que las líneas aéreas no tienen otra fuente alternativa de aprovisionamiento de los servicios de SNAR y Aproximación, el mercado geográfico relevante queda definido por el territorio nacional o FIR Lima.
70. En virtud de lo expuesto, el mercado relevante queda definido como los servicios de SNAR y Aproximación brindados en el territorio nacional o FIR Lima.

b.2. Servicio de Sobrevuelo

71. En el caso del servicio de Sobrevuelo, al no existir productos sustitutos, la única competencia para dicho servicio podría venir de las autoridades aeronáuticas de otros países, en la medida en que las aeronaves decidan emplear rutas alternativas que no atraviesen la FIR Lima. Este es el aspecto que trata el análisis de la dimensión geográfica del mercado.



72. La dimensión geográfica trata de identificar la ubicación de aquellos proveedores que ofrecen el producto/servicio definido anteriormente. Si en el mercado geográfico en que opera CORPAC existen otros proveedores, éstos deberán ser incluidos en el análisis de las condiciones de competencia.



73. Para el caso del sobrevuelo, el mercado geográfico es el área que se encuentra bajo el control de las autoridades aeronáuticas de otros países que proveen servicios de sobrevuelo en trayectos internacionales en los que existe por lo menos una ruta eficiente que pasa por la FIR Lima.

74. Debido a la naturaleza del servicio de sobrevuelo como insumo para poder volar en un determinado trayecto, el mercado geográfico no puede definirse de manera absoluta como una única área geográfica, sino que debe definirse para cada trayecto. El mercado geográfico en cada trayecto son las FIR en las que se brindan servicios de sobrevuelo en las rutas alternativas a la FIR Lima. Para considerar que una ruta es alternativa, debe tenerse en cuenta además de los factores físicos y legales, factores económicos.



IV.3.2. Análisis de las condiciones de competencia en los servicios de aeronavegación

- c.1. Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y Servicio de Aproximación

75. La prestación de los servicios de SNAR y Aproximación en nuestro país presentan barreras legales a la entrada. En efecto, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 27261²⁵, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, se establece que el Estado será el encargado de brindar los servicios de aeronavegación dentro de todo el territorio peruano, tal como puede apreciarse en el artículo siguiente:

"Artículo 29.- Servicios de Navegación Aérea

29.1 Salvo lo indicado en el numeral 28.4 de la presente Ley, los servicios de navegación aérea dentro del territorio nacional serán prestados por el Estado peruano, garantizando el debido funcionamiento de los mismos²⁶.

29.2 Los servicios de navegación aérea comprenden los servicios de tránsito aéreo en las modalidades de control de tránsito aéreo, información de vuelo, servicio de alerta, servicio de búsqueda y salvamento, así como los servicios de apoyo tales como meteorología aeronáutica, comunicaciones aeronáuticas, información y cartografía aeronáutica, ayudas a la navegación aérea y sistemas de vigilancia aérea civil. Los servicios de control de tránsito aéreo prestados por el Estado tienen carácter de servicio esencial."

[El subrayado y referencia es nuestro]

76. Al respecto, el Estado otorgó a CORPAC mediante Decreto Legislativo N° 99, Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, la función de administrar, operar y conservar los servicios de navegación aérea para la seguridad de las operaciones aéreas en el país, tal como se muestra en el siguiente artículo:

Artículo 2.- El objeto social de CORPAC es:

(...)

b) Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país;

(...)

[El subrayado es nuestro]

77. En concordancia con lo anterior, los contratos de concesión aeroportuarios otorgados por el Estado al sector privado reconocen a CORPAC la operación de los referidos servicios. En efecto, los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, del Primer y del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, así como del Aeropuerto Internacional de Chinchero, establecen que los servicios de navegación aérea están a cargo de CORPAC²⁷.

²⁵ Promulgada el 8 de mayo de 2000 y modificada mediante Decreto Legislativo N° 999 del 19 de abril de 2008 y Ley N° 28525 del 23 de mayo de 2005.

²⁶ El artículo 28.4 de la referida norma específica que para aeródromos privados el explotador de dicho aeródromo puede brindar los servicios de aeronavegación, tal como se observa a continuación:

"Artículo 28.- Del funcionamiento de los aeródromos

(...)

28.4 El explotador de un aeródromo privado puede prestar los servicios de información de vuelo, meteorología aeronáutica y ayudas a la navegación aérea que se requieran en su aeródromo, previa autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil."

²⁷ Cláusula 2.1.2 del Anexo IX del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Cláusula 7.1.16 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Cláusula 7.1.15 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

78. En consecuencia, dado el mercado relevante previamente definido, no existen alternativas viables de aprovisionamiento a los usuarios de los servicios de SNAR y Aproximación en el territorio nacional o FIR Lima. Por tanto, no existen condiciones de competencia en dicho mercado relevante.

c.2. Servicio de Sobrevuelo

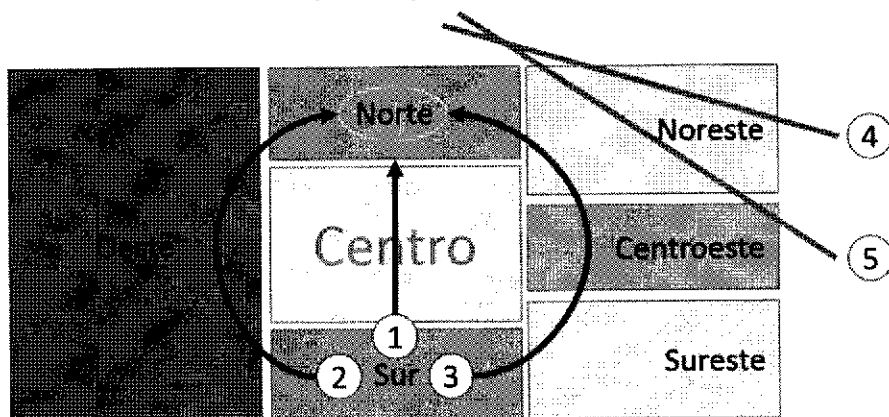
79. En la definición de mercado relevante, además de definir la dimensión de producto y geográfica, se hace necesario considerar la existencia de un proceso competitivo por los clientes entre los distintos proveedores de los servicios. Así, las aerolíneas seleccionan la ruta, y por tanto demandan servicios de aeronavegación de un determinado proveedor, para cubrir un trayecto teniendo como consideración principal la minimización de los costos totales de cubrir la ruta.
80. A pesar de que la economía de costos es un factor determinante para las aerolíneas a la hora de decidir su ruta, existen otras consideraciones que también se tienen en cuenta para tal fin, las cuales están asociadas a la seguridad en la operación de los vuelos. Por ejemplo, pueden existir rutas en las que los costos de combustible sean más bajos, pero que no sean consideradas por las aerolíneas como alternativa ya que son menos seguras.
81. Uno de los factores que incide en la seguridad es la calidad de los servicios de vigilancia. Algunas aerolíneas prefieren hacer una ruta más larga, pero en cuyos tramos estén cubiertos por el radar, para tener la seguridad de que su vuelo está siendo monitoreado en todo momento²⁸. Asimismo, las aerolíneas pueden preferir una ruta más larga, pero que se encuentre cerca de aeropuertos, para poder acudir a ellos en caso de emergencia. En casos como los descritos, a pesar de que existe una ruta más corta no es una ruta alternativa, si la diferencia en seguridad es notable.
82. Salvo estas excepciones, debido a que los costos totales de las aerolíneas están estrechamente vinculados a la distancia (combustible y tiempo)²⁹, la ruta óptima suele ser aquella que recorre la mínima distancia.
83. Existe una razón para pensar que el proceso competitivo en el mercado relevante, definido con la dimensión de producto y la dimensión geográfica arriba consideradas, no disciplina el comportamiento de las autoridades nacionales que proveen servicios de navegación aérea, como es CORPAC. Esta razón se deduce del carácter derivado de la demanda de servicios de aeronavegación.
84. Así, tal como se indicó en el Informe N° 008-2014-GRE-GAJ-OSITRAN, se requeriría de incentivos alineados y un alto grado de coordinación entre las autoridades nacionales que proveen servicios de navegación aérea para que pudiera hablarse de una verdadera competencia por los usuarios. Para ello, considérese el ejemplo utilizado en dicho Informe, el cual se presenta en la siguiente ilustración.

Cláusula 7.9.3 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero.

²⁸ En las rutas donde la vigilancia no se presta mediante radar, los pilotos comunican a los controladores aéreos su posición mediante comunicaciones de radio, pero los controladores no pueden visualizar su posición en una pantalla. Esto dificulta la labor de separación que realizan los controladores y, en caso de accidente, dificultaría la labor de localización de la aeronave.

²⁹ En algunos trayectos, el costo mínimo no es necesariamente la ruta más corta que une el origen y el destino. Por ejemplo, puede resultar más costoso sobrevolar una ruta que atraviesa una cordillera que otra ruta alternativa, a pesar de que la primera sea más corta que la segunda.

Ilustración 2
Proceso competitivo y necesidad de coordinación



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

85. En la ilustración se considera, de manera teórica, el mercado geográfico relevante de sobrevuelo para el trayecto Sur-Norte, en el que existen tres rutas alternativas: la (1) que sobrevuela la FIR Centro, la (2) que sobrevuela la FIR Oeste y la (3) que sobrevuela las FIR Sureste, Centroeste y Noroeste (las rutas (4) y (5) no forman parte del mercado relevante.)
86. Considérese el caso más favorable para la existencia de competencia en el mercado de sobrevuelo, en el que los costos totales de las rutas fueran idénticos. Si el proceso por captar a los usuarios en este mercado fuera competitivo, en el caso de que la FIR Centro bajara la tarifa de sobrevuelo de la ruta (1), la FIR oeste podría reaccionar bajando la tarifa de sobrevuelo de la ruta (2); sin embargo, para que baje el costo de sobrevuelo de la ruta (3) se requiere la coordinación de las FIR Sureste, Centroeste y Noroeste, dado que los usuarios tomarán su decisión en función del costo total de la ruta que, en este caso, atraviesa tres FIR.
87. Para que pudieran coordinar, los incentivos de las tres FIR deberían estar alineados, lo cual no es seguro. Por ejemplo, si la FIR Noreste obtuviera la mayor parte de sus ingresos de otras rutas de sobrevuelo distintas a la (3), por ejemplo, la (4) y la (5), no tendría incentivos a bajar sus tarifas para contribuir a que la ruta (3) sea competitiva en el trayecto Norte-Sur, ya que eso repercutiría negativamente en los ingresos del resto de rutas.
88. Debido a que es muy frecuente que las rutas deban sobrevolar varios países, los problemas de incentivos y coordinación entre las distintas FIR dificultan que exista un proceso competitivo en este mercado. En estas circunstancias, es factible que los proveedores de servicio de sobrevuelo en una FIR tengan poder de mercado. Así, el proveedor de servicios en una FIR puede tener poder de mercado si las rutas alternativas son más costosas. Este poder de mercado puede verse reforzado si el costo para la aerolínea de sobrevolar una FIR es bajo en comparación con el costo total del trayecto.
89. Al respecto, dado que la FIR Lima ocupa una posición central en América del Sur, los trayectos desde Chile hacia a EEUU, México, Panamá y Colombia, o desde Argentina a EEUU se realizan de manera más eficiente con rutas que sobrevuelan la FIR Lima, en la que CORPAC brinda servicios de sobrevuelo. En la Tabla 1 se proporcionan las rutas de sobrevuelo más importantes para CORPAC durante el año 2015, expresadas en kilómetros sobrevolados, mientras que en la Tabla 2 en términos de facturación.

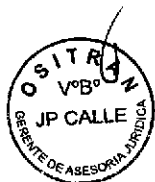


Tabla 1
Trayectos más importantes de sobrevuelo en la FIR Lima, año 2015
(En kilómetros sobrevolados)

Ruta	Kilómetros	Porcentaje
Panamá - Santiago	2 749 328	7,1%
Santiago - Panamá	2 735 274	7,0%
Santiago - Miami	2 700 235	6,9%
Santiago - Bogotá	2 471 807	6,3%
Bogotá - Santiago	2 406 456	6,2%
Miami - Santiago	2 283 189	5,9%
Santiago - México	1 174 622	3,0%
México - Santiago	1 173 796	3,0%
Otros	21 282 188	54,6%
Total	38 976 895	100,0%

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Tabla 2
Trayectos más importantes de sobrevuelo en la FIR Lima, año 2015
(En USD facturados)

Ruta	USD	Porcentaje
Santiago - Miami	2 316 741	9,5%
Miami - Santiago	1 918 453	7,8%
Santiago - Bogotá	1 648 548	6,7%
Bogotá - Santiago	1 575 901	6,4%
México - Santiago	900 623	3,7%
Santiago - México	900 172	3,7%
Panamá - Santiago	868 969	3,6%
Santiago - Panamá	863 816	3,5%
Otros	13 458 817	55,0%
Total	24 452 039	100,0%

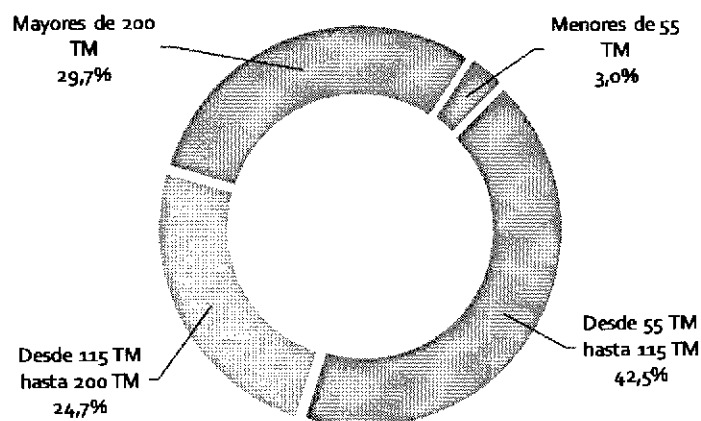
Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

90. En lo que respecta a la distribución por peso máximo de despegue (de cuyo valor depende la tarifa de sobrevuelo), el siguiente gráfico muestra que principalmente son los aviones grandes (mayores de 55 TM) quienes utilizan este servicio.



Gráfico 1
Distribución de aeronaves usuarias del servicio de sobrevuelo, año 2015



Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

91. Entre tanto, en lo que respecta a los principales clientes del servicio de sobrevuelo, la Tabla 3 muestra los principales clientes de CORPAC.

Tabla 3
Clientes más importantes de sobrevuelo en la FIR Lima, año 2015
(Por número de operaciones)

Cliente	Operaciones	Porcentaje
Copa Airlines	9 353	29,8%
Lan/LATAM	5 760	18,3%
American Airlines	3 138	10,0%
Avianca	2 149	6,8%
Aeroméxico	1 990	6,3%
Delta	1 232	3,9%
TAME	1 059	3,4%
Otros	6 711	21,4%
Total	31 392	100,0%

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

92. Como se ha mencionado anteriormente, es física y legalmente posible cubrir cualquiera de los trayectos mencionados sin tener que atravesar la FIR Lima; sin embargo, eso no significa necesariamente que existan otros proveedores "factibles" en el mercado geográfico de los servicios de sobrevuelo en el que opera CORPAC para un determinado trayecto. En el mercado geográfico de un determinado trayecto existirán otros proveedores "factibles" si sus rutas, alternativas a las rutas que atraviesan la FIR Lima, son económicamente viables para las aerolíneas.
93. De esta manera, si para un determinado trayecto no resulta económicamente factible que la aerolínea preste servicio de transporte mediante rutas alternativas a las que pasan por la FIR Lima, significa que no existen otros proveedores en el mercado geográfico en el que opera CORPAC; es decir, cuando no existen otros proveedores, el único factor que limita

el poder de mercado de CORPAC es la elasticidad de la demanda³⁰. Por el contrario, si para un determinado trayecto resulta económicamente factible que la aerolínea preste servicio de transporte mediante rutas alternativas a las que pasan por la FIR Lima, significa que existen otros proveedores en el mercado geográfico en el que opera CORPAC.

94. Así, el poder de mercado de CORPAC depende del incremento de costos para la aerolínea, lo que supone prestar el servicio de transporte para un determinado trayecto mediante rutas que no atraviesen la FIR Lima. De esta manera, si el costo total del trayecto apenas se incrementa al realizarlo mediante rutas que no atraviesan la FIR Lima, CORPAC no presentaría poder de mercado, ya que si sube el precio del sobrevuelo a las aerolíneas les resultará conveniente recorrer el trayecto eligiendo rutas que no atraviesen la FIR Lima.
95. Por el contrario, si el costo del trayecto se incrementa notablemente al elegir rutas que no atraviesan por la FIR Lima, CORPAC tendrá poder de mercado en los servicios de sobrevuelo. De esta manera, CORPAC podría subir la tarifa y conservar la mayor parte de los clientes, dado que a éstos les resulta preferible afrontar la subida de costos de sobrevuelo en la FIR Lima que afrontar los mayores costos derivados de elegir rutas que no pasen por la FIR Lima.
96. El incremento de costos en un trayecto derivado de elegir una ruta alternativa que no atraviese la FIR Lima, viene explicado por el incremento de costos por recorrer una mayor distancia (principalmente combustible) con respecto al costo del trayecto cuando la ruta sobrevuela la FIR Lima.
97. Para cuantificar el poder de mercado se aplicará el procedimiento utilizado en el informe N° 008-2014-GRE-GAJ-OSITRAN, esto es, se calculará el aumento porcentual en la tarifa de sobrevuelo que CORPAC podría aplicar, de manera que sobrevolar la FIR Lima, aun con el aumento, suponga un costo menor para las aerolíneas que sobrevolar las FIR adyacentes.
98. Para ello, se ha planteado el escenario más favorable para la competencia, en el que las aeronaves consumen poco combustible por cada kilómetro recorrido. En este escenario, el incremento en los costos de desviarse por utilizar rutas que no pasan por Perú es el mínimo posible, lo que facilitaría que las aerolíneas considerasen rutas alternativas a las que pasan por la FIR Lima ante un eventual aumento de la tarifa de sobrevuelo de CORPAC.
99. En la Tabla 4 se muestran los principales modelos de aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima. Los cinco modelos que aparecen en la tabla suponen el 70% del total de los kilómetros sobrevolados en el FIR Lima. En la última columna se proporciona la cantidad de galones que cada modelo consume por kilómetro de vuelo, de acuerdo a las especificaciones del fabricante. Para ello se dividió la capacidad máxima en galones del avión entre el rango máximo de vuelo.
100. Como puede apreciarse, en condiciones teóricas, todas las aeronaves que sobrevuelan la FIR Lima consumen más de un galón por kilómetro; la gran mayoría presentan consumos muy superiores. Por lo tanto, asumir que una aeronave tendrá que gastar un galón por cada kilómetro adicional de ruta es un supuesto muy conservador.

³⁰ La elasticidad de la demanda de un servicio como el sobrevuelo, que es a su vez un insumo para las aerolíneas, depende entre otros factores, del costo relativo del insumo sobrevuelo en relación a los costos totales del trayecto. En la medida en que el sobrevuelo represente un bajo porcentaje de los costos totales de la aerolínea, su elasticidad de demanda será baja.

Tabla 4
Estimación del consumo de combustible por kilómetro

Aeronave	Kilómetros sobrevolados FIR Lima 2015 ^{1/}	%	PMD (TM)	Máxima capacidad (gal.)	Máximo rango (km)	Relación capacidad rango (gal./km)
BOEING 737-800 ^{2/}	8 556 510	22%	79,01	6 875	5 765	1,19
BOEING 787-8 ^{3/}	6 357 423	16%	227,93	33 340	14 500	2,30
BOEING 767-300ER ^{4/}	5 735 668	15%	186,88	23 980	11 070	2,17
BOEING B-767-300 ^{5/}	3 717 820	10%	185,06	23 980	6 025	3,98
BOEING 777-200/ER ^{6/}	2 836 652	7%	297,55	45 220	14 305	3,16
Resto de aeronaves	11 772 822	30%	--	--	--	--
Total	38 976 895	100%	--	--	--	--

Fuentes:

1/ CORPAC.

2/ http://web.archive.org/web/20150107100549/http://www.boeing.com/boeing/commercial/737family/pf/pf_Bootech.page?

3/ <http://web.archive.org/web/20150107055936/http://www.boeing.com/boeing/commercial/787family/787-8prod.page?>

4/ <http://web.archive.org/web/20150107083514/http://www.boeing.com/boeing/commercial/767family/technical/technical-characteristics.page?>

5/ http://web.archive.org/web/20141206231030/http://www.boeing.com/boeing/commercial/767family/pf/pf_300f_prod.page

6/ http://web.archive.org/web/20150313011438/http://www.boeing.com/boeing/commercial/777family/pf/pf_700product.page
[Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

101. Por lo que respecta al costo del combustible, de acuerdo con IATA el costo de un galón de combustible de aviación cuesta actualmente alrededor de 1,50 dólares (ver Tabla 5). De este modo, se estima de manera muy conservadora, que una aerolínea que tuviera que recorrer un kilómetro adicional para evitar sobrevolar la FIR Lima, incrementaría sus costos en 1,562 USD. Este incremento en costo no considera otros costos asociados a una mayor duración de los vuelos, como los costos salariales, depreciación de las aeronaves, costos de reorganización de los vuelos de conexión en el *hub*, etc.



102. Asimismo, tampoco se ha considerado que elegir rutas que no sobrevuelen la FIR Lima supondría en algunos casos un incremento de la distancia tal que las aerolíneas se verían obligadas a cambiar la configuración de la aeronave³⁴ o incluso los modelos de aeronave que actualmente operan por otros con mayor rango; ni que probablemente las aeronaves se verían obligadas a aterrizar para repostar combustible en un país intermedio.



Tabla 5
Estimación del costo de combustible
(Al 07 de octubre de 2016)

Región	Precio (USD/ gal.)
Latin & Central America	1,562

Fuente: <http://www.iata.org/publications/economics/fuel-monitor/Pages/price-analysis.aspx>
[Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



103. En el escenario indicado, se ha procedido a calcular el poder de mercado definido como el incremento que podría tener la tarifa de sobrevuelo en la FIR Lima sin que la aerolínea

³⁴ Una configuración con menos pasajeros y carga para poder despegar con más combustible, debido a que la ruta va a ser más larga. Esta configuración reduce los ingresos por trayecto, lo que supone un costo de oportunidad para la aerolínea.

considerase recurrir a rutas alternativas, debido al incremento en los costos de combustible que debería afrontar.

104. En la Tabla 6 se realiza el análisis para Aeroméxico para los trayectos México - Santiago y México - Buenos Aires³². Como puede apreciarse en la primera línea, si el trayecto entre México D.F. y Santiago no pasara por la FIR Lima tendría que recorrer 795 kilómetros adicionales, lo que supone un costo extra de 1 242 USD³³. Ese incremento en el costo total equivale a una subida 0,68 USD por cada kilómetro sobrevolado en la FIR Lima. Si se compara con la tarifa actual más alta, se obtendría una subida del 70%³⁴. Cabe resaltar que la doctrina de la competencia considera que una subida no transitoria del 10% en los precios de un determinado bien o servicio, se considera como indicio de existencia de poder de mercado. Por lo tanto, para el caso de Aeroméxico, CORPAC tendría poder de mercado en los trayectos considerados.

Tabla 6
Poder de Mercado para Aeroméxico

Trayecto	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ^{1/}	Incremento en sobrevuelo por otras FIR (km) ^{2/}	(b) Incremento en costo (USD)	(c)=(b)/(a) Incremento en costo/Sobrevuelo en la FIR Lima (USD/km)	Poder de mercado: Incremento por kilómetro/Tarifa actual ^{3/}
México D.F. - Santiago	1 839	795	1 242	0,68	70%
México D.F. - Buenos Aires	2 017	498	778	0,39	40%

Fuente: 1/ IATA.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

3/ Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 200 TM).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

105. En la Tabla 7 se realiza el mismo análisis para Copa Airlines para los trayectos que unen Panamá y Buenos Aires y Panamá con Santiago³⁵. Los indicadores de poder de mercado en este caso alcanzan el 37% para el primer trayecto y 28% para el segundo trayecto lo que, nuevamente, presupone la existencia de poder de mercado.

Tabla 7
Poder de Mercado para Copa Airlines

Trayecto	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ^{1/}	Incremento en sobrevuelo por otras FIR (km) ^{2/}	(b) Incremento en costo (USD)	(c)=(b)/(a) Incremento en costo/Sobrevuelo en la FIR Lima (USD/km)	Poder de mercado: Incremento por kilómetro/Tarifa actual ^{3/}
Panamá - Santiago	1 576	361	564	0,36	37%
Panamá-Buenos Aires	1 141	194	303	0,27	28%

Fuente: 1/ IATA.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

3/ Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 200 TM).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

³² Las rutas se pueden visualizar en el Anexo II (Trayecto México – Santiago) y Anexo III (Trayecto México – Buenos Aires).

³³ Calculado como 795 km x 1 gal./km x 1,562 USD/gal.

³⁴ Hay que tener en cuenta que, de acuerdo al Gráfico 1, solo el 29,7% de las aeronaves que sobrevuela la FIR Lima tiene un PMD superior a 201 t por lo que pagan la tarifa máxima.

³⁵ Las rutas se pueden visualizar en el Anexo IV (Trayecto Panamá – Santiago) y Anexo V (Trayecto Panamá – Buenos Aires).

106. Finalmente, en la Tabla 8 Tabla 8 se realiza el mismo análisis para Avianca para el trayecto Santiago - Bogotá³⁶. En este caso, el indicador de poder de mercado alcanza el 13% lo que supone que existe poder de mercado.

Tabla 8
Poder de Mercado para Avianca

Trayecto	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ^{1/}	Incremento en sobrevuelo por otras FIR (km) ^{2/}	(b) Incremento en costo (USD)	(c)=(b)/(a) Incremento en costo/Sobrevuelo en la FIR Lima (USD/km)	Poder de mercado: Incremento por kilómetro/Tarifa actual ^{3/}
Bogotá – Santiago	1620	126	197	0,12	13%

Fuente: 1/ IATA.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

3/ Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 200 TM).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

107. En definitiva, el poder de mercado se ha calculado de forma conservadora, considerando solamente el costo de combustible y obviando el resto de costos de operación. Además, el costo de combustible se ha estimado suponiendo un rendimiento de las aeronaves por encima del real, lo que subestima el costo de combustible. En estas circunstancias, los indicadores de poder de mercado obtenidos entre el 13% y el 70% sobre la tarifa de sobrevuelo más alta permiten concluir que CORPAC tiene poder de mercado en el servicio de sobrevuelo.

IV.3.3. Conclusiones sobre las condiciones de competencia

108. Respecto a los servicios analizados, la Tabla 9 resume la definición de los mercados relevantes y la situación de CORPAC en dichos mercados relevantes.

Tabla 9 Condiciones de Competencia en los Mercado Relevantes

Servicio	Mercado relevante	Situación de CORPAC en el MR
Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) nacional e internacional	Los servicios de SNAR y aproximación brindados en la FIR Lima	No enfrenta competencia
Aproximación		No enfrenta competencia
Sobrevuelo	Para cada trayecto, el servicio de sobrevuelo brindado en las FIR de las rutas alternativas a la FIR Lima	No enfrenta competencia

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

109. Por lo señalado, los servicios materia del presente análisis deben estar sujetos a regulación tarifaria. En ese sentido, corresponde dar inicio al procedimiento de oficio de revisión de las Tarifas Máximas de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, en el marco de lo establecido en el RETA.

V. METODOLOGÍA PARA LA REVISIÓN TARIFARIA

³⁶ Las rutas se pueden visualizar en el Anexo VI (Trayecto Bogotá – Santiago).

110. Las principales metodologías de revisión tarifaria están enunciadas en el artículo 19 del RETA, que señala lo siguiente:

"Artículo 19 Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

Corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:

- 1. Costos Incrementales*
- 2. Costo Marginal de largo plazo*
- 3. Costos Totalmente Distribuidos*
- 4. Disposición a pagar*
- 5. Tarifación comparativa (Benchmarking)*
- 6. Empresa Modelo Eficiente*
- 7. Costo de Servicio.*

En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.

[...]

La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión."

[El subrayado es nuestro.]

111. Como indica el último párrafo del referido artículo, la selección de la metodología de revisión debe realizarse de acuerdo con la naturaleza del servicio cuyas tarifas están reguladas.



112. Al respecto, la finalidad última de los servicios de aeronavegación es contribuir a la seguridad de los vuelos en sus distintas fases de operación. Los estándares para la prestación de los servicios de aeronavegación son establecidos por la OACI. Siendo así, CORPAC al ser la entidad que tiene la función de administrar, operar y conservar los servicios de navegación aérea para la seguridad de las operaciones aéreas en el país, debe velar por el cumplimiento de la normativa internacional a la cual el Perú se ha adherido.



113. La OACI en el preámbulo de su Documento 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, al tratar sobre la base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea, indica que:

"7. Cuando un gobierno o intereses privados establezcan una entidad autónoma para explotar aeropuertos o proporcionar servicios de navegación aérea, o ambos, el Estado debería asegurar que se cumplan todas las obligaciones pertinentes del Estado especificadas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, y en los acuerdos de servicios aéreos, y se observen los criterios de la OACI."

[El subrayado es nuestro.]

Tomado de la pág. I-1 del preámbulo Doc. 9082. OACI 2012.



114. Con relación a las políticas sobre tarifas por servicios de navegación aérea, la OACI establece que:

"La situación financiera de los aeropuertos [...] los ANSP [proveedores de servicio de navegación aérea], así como la de sus usuarios primarios, fluctúa según la situación económica mundial, nacional y regional. Los [...] ANSP tienen una gran proporción de costos fijos financiados principalmente por el tráfico y, por lo tanto, en épocas de menor demanda, tienen el reto de mantener niveles altos de seguridad operacional, de seguridad de la aviación y de calidad del servicio."

[El subrayado es nuestro.]

Tomado de la pág. vii del preámbulo Doc. 9082. OACI 2012.

115. Este organismo multilateral, al tratar sobre la base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea, recomienda que:

"Al establecer la base de costos para la imposición de derechos por servicios de navegación aérea, deberían aplicarse los principios siguientes:

i) El costo que se ha de asignar es el costo total que supone proporcionar los servicios de navegación aérea, incluyendo montos adecuados por costos de capital y depreciación de bienes, así como los gastos de mantenimiento, explotación, gestión y administración.

ii) Los costos que se han de considerar deben ser los calculados en relación con las instalaciones y servicios, incluyendo los servicios de satélites, previstos y establecidos con arreglo a los planes regionales de navegación aérea de la OACI, complementados, en caso necesario, de conformidad con recomendaciones formuladas por la pertinente reunión regional de navegación aérea de la OACI, y aprobadas por el Consejo. Debería excluirse cualquier otra instalación o servicio, a menos que se proporcione a petición de los explotadores de aeronaves, y debería excluirse también el costo de las instalaciones o servicios proporcionados mediante contrato o por los propios transportistas, así como todo gasto excesivo imputable a su construcción, funcionamiento o mantenimiento.

iii) Los costos de los servicios de navegación aérea proporcionados durante la fases en ruta, de aproximación y de aeródromo de las operaciones de las aeronaves deberían identificarse por separado, cuando sea posible [...]"

[El subrayado es nuestro.]

Tomado de la pág. III-1 del Doc. 9082. OACI 2012.

116. Debido a las características de los servicios de navegación aérea para cuya prestación se incurre en un alto nivel de costos fijos, y a la importancia que tiene que se presten con estándares de calidad altos para garantizar la seguridad de la navegación aérea, la metodología más apropiada de revisión de sus tarifas es la de costo de servicio.

117. Esta metodología es definida en el Anexo I del RETA, I. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria, de la siguiente manera:

"La regulación por Costo de Servicio o CoS -siglas en inglés de Cost of Service- determina las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda."

118. Con la metodología de costo de servicio se busca garantizar que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y

mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, en aras a garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. Por lo tanto, ésta es la metodología que se propone para llevar a cabo la revisión tarifaria.

VI. CRONOGRAMA

119. El cronograma para la ejecución del presente procedimiento de revisión tarifaria se muestra en el Anexo I del presente informe.

VII. CONCLUSIONES

1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 1 de octubre de 2014, se determinaron las Tarifas Máximas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC, para las cuales se estableció un período de vigencia de tres (03) años.
2. Asimismo, la referida Resolución señaló que a mitad del periodo regulatorio debía realizarse una revisión de las tarifas, incluyendo en la revisión todos los factores y variables utilizados por el Regulador para su determinación. Al respecto, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1977-597-16-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016, se determinó que no era pertinente realizar la revisión de las Tarifas Máximas de los servicios de aeronavegación prestados por CORPAC a mitad del periodo regulatorio, sino que esta deberá iniciarse a partir del último año de vigencia de las mismas, conforme al procedimiento y los plazos establecidos por el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN (RETA).
3. El periodo regulatorio actual de las tarifas por los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC culminará el 30 de octubre de 2017, cumpliéndose así los tres (03) años de vigencia de las tarifas. En tal sentido, con el fin de asegurar el cumplimiento de los plazos establecidos en el RETA, se deberá dar inicio al procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas.
4. El artículo 53 del RETA establece que, para dar inicio al procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria, se requiere verificar las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11 y 14 de dicho reglamento, las cuales están referidas a la inexistencia de condiciones de competencia que limite el abuso de poder de mercado, en cuyo caso el Regulador podrá intervenir fijando las tarifas correspondientes.
5. A fin de determinar si existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios de aeronavegación SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, se definió de manera previa los mercados relevantes de cada uno de estos servicios. En el caso de los servicios regulados de SNAR y Aproximación, el mercado relevante se encuentra definido por los servicios de SNAR y Aproximación brindados en la FIR Lima, en tanto que para el caso del servicio de Sobrevuelo, el mercado relevante se encuentra definido, para cada trayecto o ruta, por el servicio de Sobrevuelo brindado en las FIR de las rutas alternativas a la FIR Lima.
6. Del análisis realizado a las condiciones de competencia en los mercados relevantes, se determinó que CORPAC no enfrenta competencia en la prestación de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, por lo que la regulación tarifaria debe mantenerse.

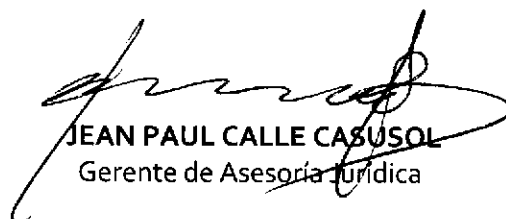
7. En tal sentido, debe iniciarse de oficio el procedimiento de revisión tarifaria para los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC. Para tal efecto, se utilizará la metodología de costo de servicio, a través de la cual se busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios de aeronavegación, en aras a garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.

VIII. RECOMENDACION

1. Elevar el presente informe al Consejo Directivo de OSITRAN para la aprobación del inicio del procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, que presta la empresa CORPAC S.A.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 40212-16
RQuesada/Aquispe/mee



OSITRAN
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO N°: 3198-2016-66

PARA :SCD

ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO
PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA
DEL CONSEJO DIRECTIVO

FECHA : 09/11/2016





ANEXO I

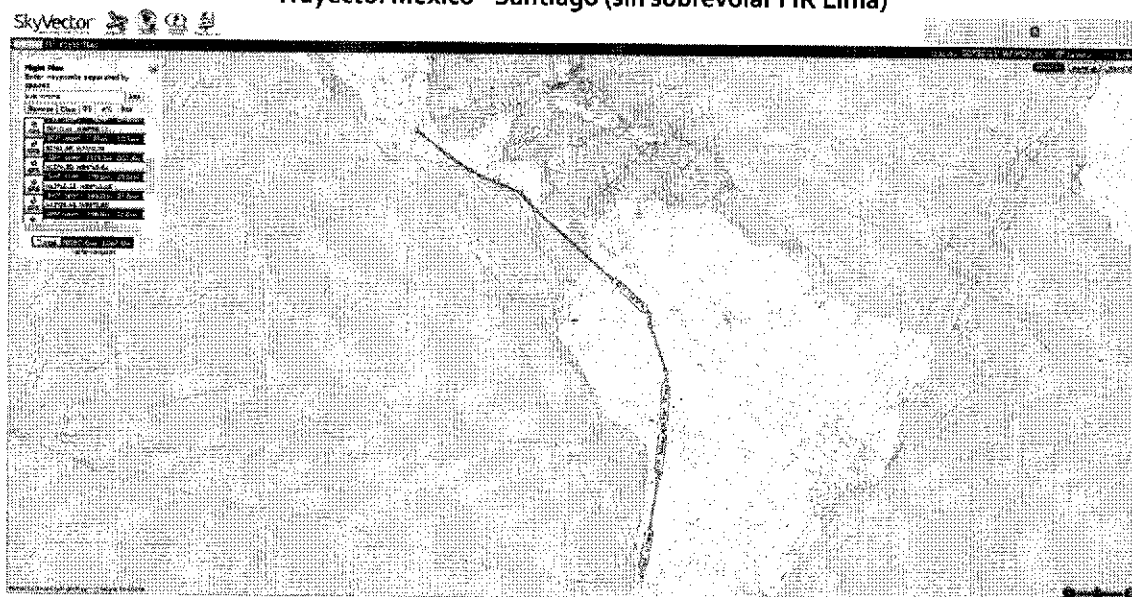
Cronograma: Revisión de Tarifas Máximas del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Servicio de Aproximación y Servicio aeronáutico de Sobrevuelo que presta CORPAC S.A.

ACTIVIDADES	2016					2017									
	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre			
Aprobación del inicio del Procedimiento de Revisión Tarifaria.	x														
Notificación y requerimiento de propuesta de estudio tarifario.	x														
Presentación de propuesta de CORPAC S.A.		x	x	x	x	x									
Elaboración de la Propuesta de Revisión Tarifaria.			x	x	x	x									
Revisión de Gerencia General.						x									
Aprobación de prepublicación por Consejo Directivo.						x	x								
Prepublicación de Propuesta de Revisión Tarifaria							x	x	x						
Procesamiento de comentarios finales.							x	x	x						
Realización de Audiencias Públicas.								x							
Elaboración de Informe Final.									x	x					
Revisión de Gerencia General.										x	x				
Revisión y aprobación de Consejo Directivo.											x	x			
Publicación en Diario Oficial y en la web del OSITRAN.												x	x		
Puesta en vigencia.														x	x

ANEXO II

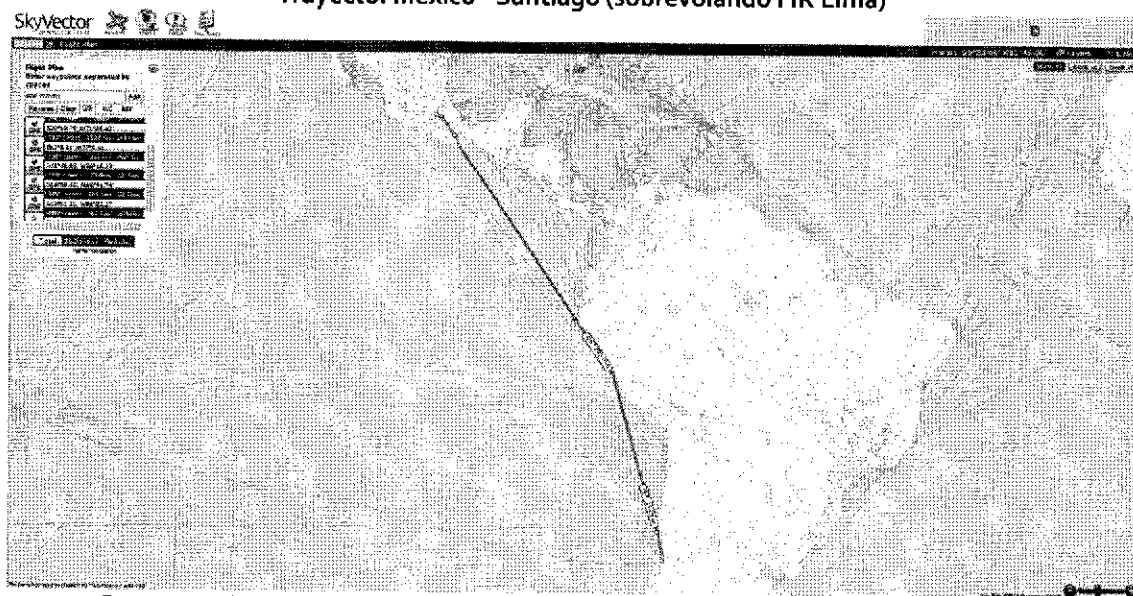
Rutas estimadas para el trayecto México – Santiago

Trayecto: México - Santiago (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Trayecto: México - Santiago (sobrevolando FIR Lima)

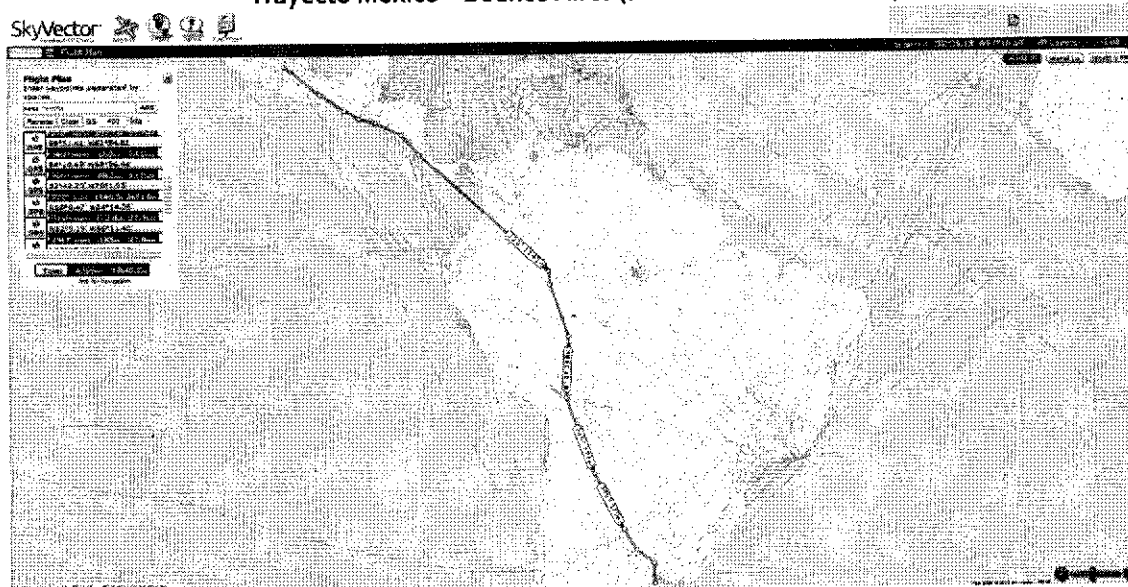


Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



ANEXO III

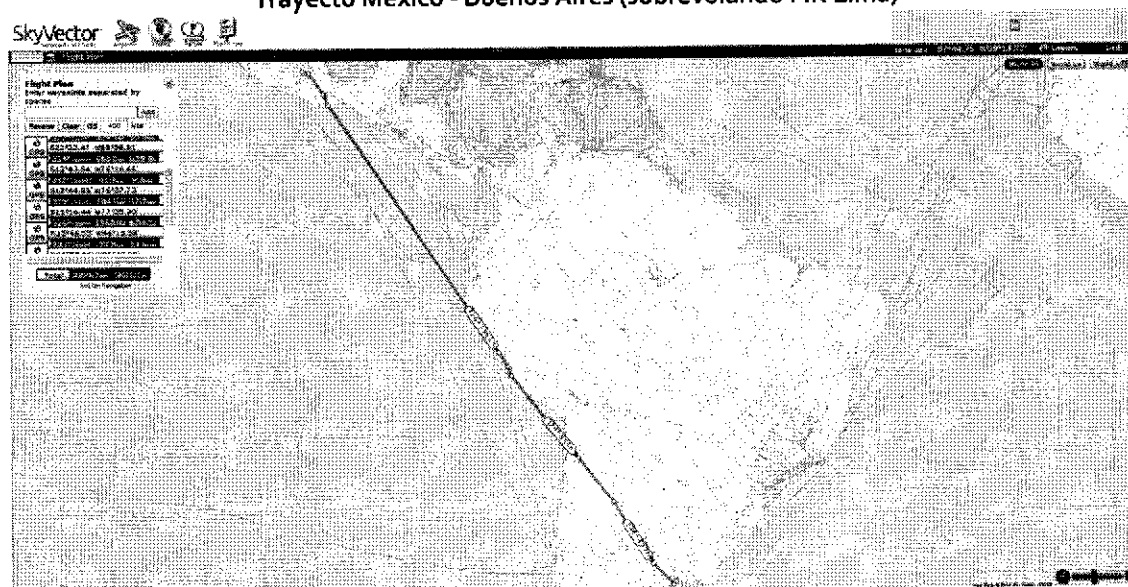
Trayecto México – Buenos Aires (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Trayecto México - Buenos Aires (sobrevolando FIR Lima)



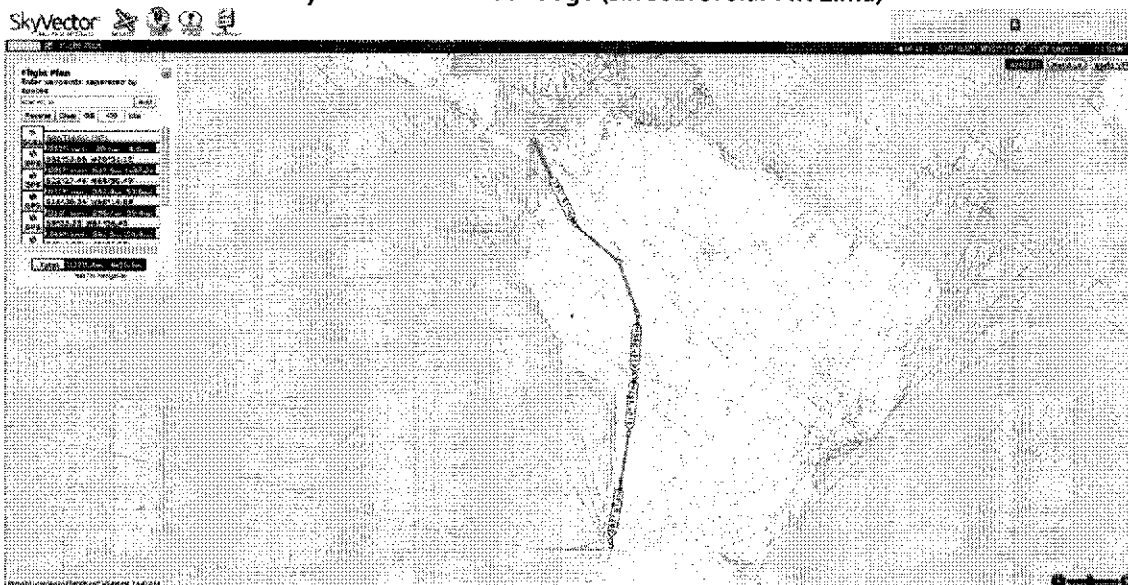
Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



ANEXO IV

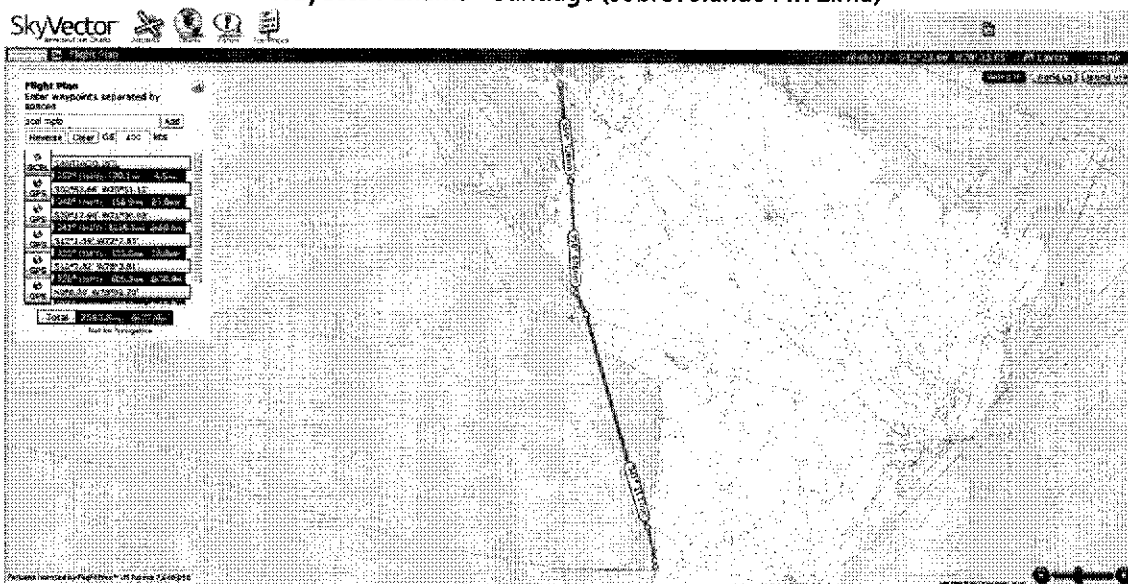
Trayecto Panamá - Santiago (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Trayecto Panamá - Santiago (sobrevolando FIR Lima)



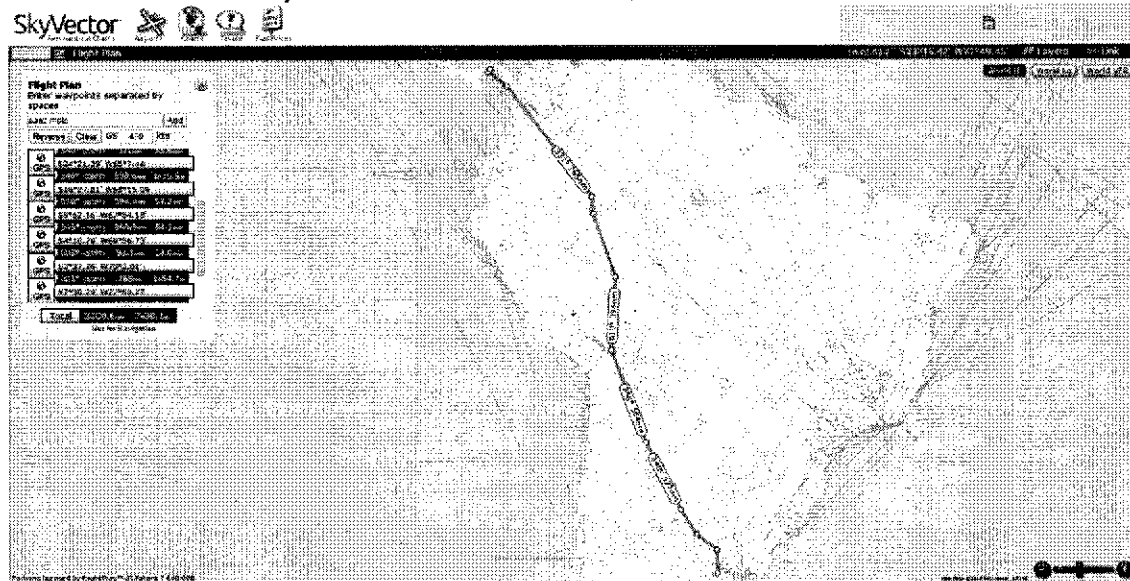
Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



Rutas estimadas para el trayecto Panamá – Buenos Aires

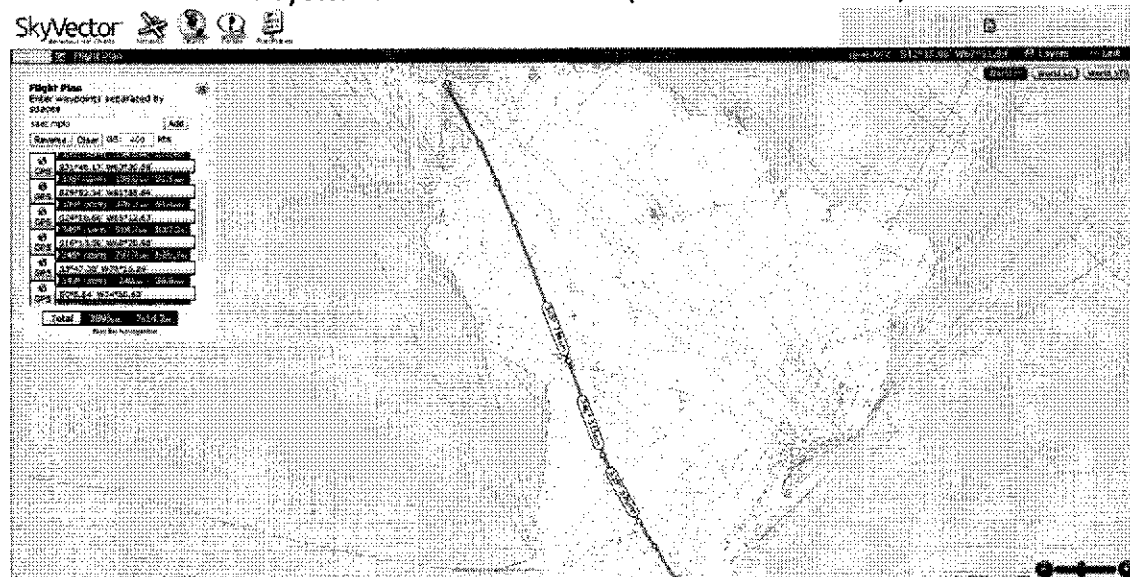
Trayecto Panamá – Buenos Aires (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Trayecto Panamá - Buenos Aires (sobrevolando FIR Lima)



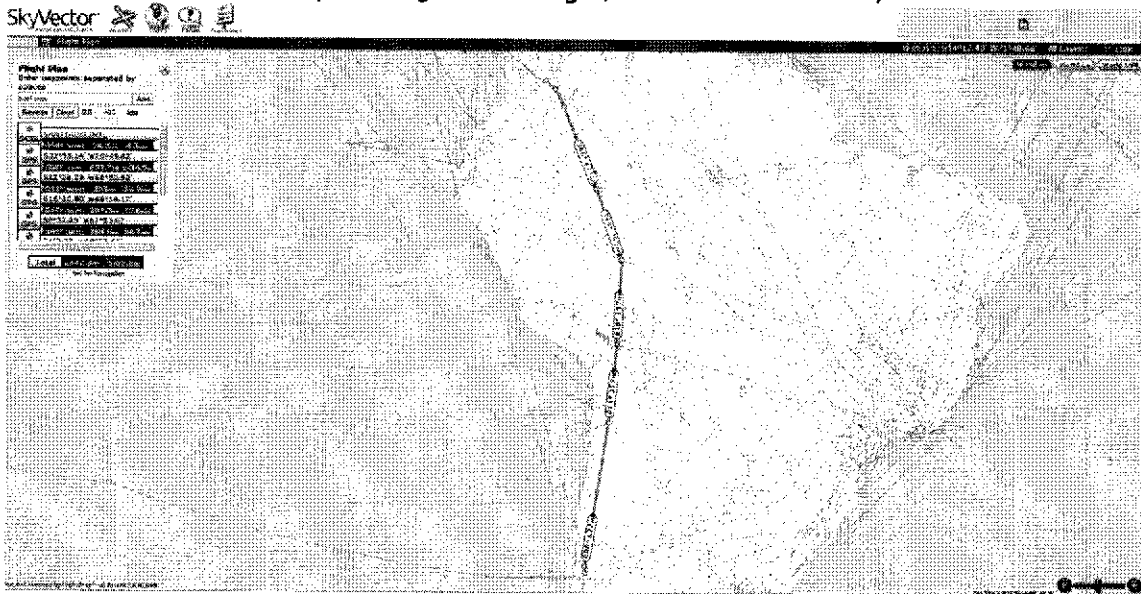
Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



ANEXO VI

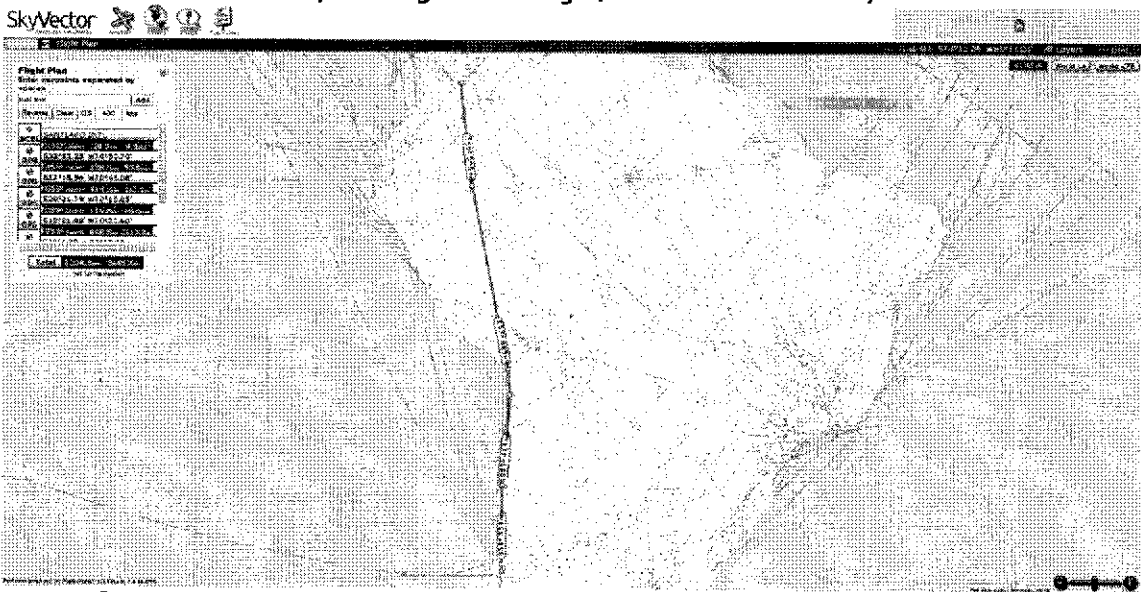
Trayecto Bogotá - Santiago (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Trayecto Bogotá- Santiago (sobrevolando FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 12/10/2016]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

