

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 013-2014-CD-OSITRAN

Lima, 01 de abril de 2014

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

El Informe N°008-14-GRE-GAJ-OSITRAN, de fecha 27 de marzo de 2014 emitido por la Gerencia de Regulación y Asuntos Económicos de OSITRAN y la Gerencia de Asesoría Jurídica;

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 artículo 5° del RETA señala que, la regulación tarifaria a los servicios derivados de la explotación de infraestructura de transportes 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, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, de fecha 12 de mayo de 2004, OSITRAN revisó las tarifas de CORPAC S.A.; habiéndose dispuesto la desregulación del servicio de sobrevuelo;

Que, el 02 de agosto de 2013, AETAI, mediante Carta N° 0056-2013-P/AETAI, solicitó el inicio de un procedimiento de oficio de fijación tarifaria del servicio aeronáutico de sobrevuelo dado

**OSITRAN**
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICOISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

que éste se encuentra desregulado desde el año 2004 en virtud a lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN;

Que, el artículo 14° del RETA establece que la desregulación tarifaria puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen, estableciendo que 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;

Que, el Manual de Organización y Funciones (MOF) de OSITRAN aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo 006-2007-CD-OSITRAN y sus modificatorias, establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos es el órgano responsable del diseño y aplicación de los procedimientos regulatorios, así como del monitoreo del comportamiento de los mercados y empresas bajo el ámbito de OSITRAN;

Que, mediante Informe N° 008-14-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Asuntos Económicos realizó el respectivo monitoreo del comportamiento del mercado respecto del servicio de sobrevuelo, concluyendo que, debido a la ausencia de condiciones de competencia en el servicio de sobrevuelo, la desregulación de este servicio debe ser revertida, por lo que debe iniciarse un procedimiento de fijación para la tarifa de sobrevuelo;



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 y Estudios Económicos, en los casos que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11° y 14° del RETA;

Que, el citado artículo del RETA precisa que 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;



Que, complementando la disposición antes citada, el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo y se ejerce a través de Resoluciones, 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, 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;



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° 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

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

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el artículo 53° 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° 008-14-GRE-GAJ-OSITRAN, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 503-14-CD-OSITRAN de fecha 01 de abril de 2014;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio aeronáutico de sobrevuelo.

Artículo 2°.- La fijación de la tarifa a que se refiere el artículo precedente se realizará de conformidad con los plazos y procedimientos establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3°.- Establecer un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente Resolución, para que CORPAC S.A. presente su propuesta tarifaria, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 53° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud de CORPAC S.A. de forma excepcional y por única vez por un período máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad a las condiciones establecidas en el citado artículo 53°.

Artículo 4°.- Disponer la notificación de la presente resolución así como del Informe N° 008-14-GRE-GAJ-OSITRAN a la empresa CORPAC S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines correspondientes.

Artículo 5°.- Disponer la difusión de la presente Resolución, así como el Informe N° 008-14-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. 11451



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



SCD: Documento para Sesión del Consejo Directivo.



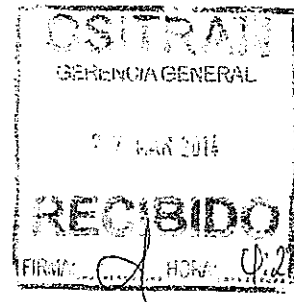
INFORME N° 008-2014-GRE-GA¹OSITRAN



JUAN RAFAEL PEÑA VERA
Gerente General

MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica



Asunto: Inicio de procedimiento de fijación tarifaria para el servicio de sobrevuelo prestado por CORPAC S.A.

Fecha: 27 de marzo 2014

I. OBJETIVO

1. Analizar las condiciones de competencia para el servicio de sobrevuelo prestado por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC o la entidad prestadora) y sustentar el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria.

II. 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° 099. 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. En la citada resolución, se aprobó la misma estructura tarifaria para al SNAR internacional y para el sobrevuelo¹.

¹ En los artículos 3° y 4° de la referida Resolución se dispuso lo siguiente:

"Artículo 3.- Para el pago por Servicios de Navegación Aérea en Ruta SNAR, y para las operaciones aéreas internacionales en todo el territorio nacional, se aplicarán las Tarifas de acuerdo a la siguiente tabla.

VUELOS INTERNACIONALES	
PMD (ton)	US\$ Km Volado
Menos de 55 ton.	0.20
Desde 55 ton. a 115 ton.	0.30
Desde 116 ton. a 200 ton.	0.60
Más de 201 ton.	0.90
Cargo Mínimo	25.00

P.M.D.= Peso máximo de despegue. (Certificado por la Dirección General de Transporte Aéreo).

Artículo 4.- Los pagos por los derechos de sobrevuelo por el territorio nacional, estarán sujetos al sistema tarifario señalado en el artículo anterior.

[El énfasis es nuestro.]

4. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, de fecha 12 de mayo de 2004, OSITRAN revisó las tarifas de CORPAC; la mencionada resolución liberó de regulación tarifaria al servicio de sobrevuelo.
5. Con fecha 10 de junio de 2004, mediante Resolución de Gerencia General N° GG 88.2004.R, CORPAC aprobó la tarifa del servicio de sobrevuelo, manteniendo sin cambios la estructura tarifaria establecida en la Resolución Ministerial N° 360-95-MTC-15.12².
6. Mediante Carta GCAP.ADC.094.2012.C, de fecha 27 de junio de 2012, CORPAC puso en conocimiento de OSITRAN las nuevas tarifas de sobrevuelo, vigentes desde julio de 2012, aprobadas mediante Resolución de la Gerencia General N° GG.039.2012³ de la entidad prestadora.
7. Con fecha 2 de agosto de 2013, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, mediante Carta N° 0056-2013-P/AETAI, solicitó al Consejo Directivo de OSITRAN que inicie un procedimiento de oficio de fijación tarifaria para el servicio de sobrevuelo, sustentando dicha petición en el Informe “Evaluación de las Condiciones de Competencia del Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo” elaborado por el Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
8. Mediante Oficio N° 059-13-GRE-OSITRAN de fecha 17 de setiembre de 2013, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN informó a AETAI que su solicitud será analizada en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas de los servicios de aeronavegación que presta CORPAC que se encontraba próximo a iniciarse.
9. Con fecha 28 de noviembre de 2013, mediante Carta N° 0187-2013-GG/AETAI, AETAI reiteró a OSITRAN su solicitud para que el Consejo Directivo inicie un procedimiento de oficio para fijación tarifaria del servicio de sobrevuelo.
10. Con fecha 2 de diciembre de 2013, mediante Oficio N° 84-13-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a CORPAC el Informe “Evaluación de las Condiciones de Competencia del Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo”, presentado por AETAI a OSITRAN como sustento de su petición para el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria para el servicio de sobrevuelo.
11. Mediante Carta GCAP.ADC.162.2013/18.C, de fecha 12 de diciembre de 2013, CORPAC puso en conocimiento de OSITRAN las nuevas tarifas de sobrevuelo, vigentes desde



²Ver nota al pie anterior.

³La contraprestación por el servicio de sobrevuelo quedó establecida como se muestra en la siguiente tabla.

PMD (ton)	US\$ Km Volado
Menos de 55 ton.	0.24
Desde 55 ton. a 115 ton.	0.36
Desde 116 ton. a 200 ton.	0.71
Más de 201 ton.	1.07

enero de 2014, aprobadas mediante Resolución de la Gerencia General N° G.081.2013.R⁴ de la entidad prestadora.

12. El 14 de febrero de 2014, mediante Oficio N° 012-14-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN solicitó a CORPAC información del servicio de sobrevuelo.
13. El 28 de febrero de 2014, mediante Carta N° GAP.ADC.056.2014, CORPAC remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos la información solicitada.
14. El 3 de marzo del 2014 la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos hizo de conocimiento de CORPAC, mediante correo electrónico, que la información que había remitido en respuesta al Oficio N° 012-14-GRE-OSITRAN contenía algunos registros incompletos. Mediante conversaciones telefónicas se coordinó la entrega de la información con los registros corregidos el 7 de marzo de 2014.
15. El 19 de febrero de 2014, representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y de la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN mantuvieron una reunión con representantes de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), con el objetivo de conocer las alternativas de los usuarios al servicio de sobrevuelo que brinda CORPAC; asimismo, se les solicitó información sobre la factibilidad técnica y costo de las alternativas.
16. El 20 de febrero de 2014, mediante Carta GAP.ADC.014.2014/18.C, CORPAC remitió sus comentarios al informe de AETAI remitido mediante Oficio N° 84-13-GRE-OSITRAN.
17. El 6 y 7 de marzo de 2014, IATA remitió mediante correo electrónico información sobre la factibilidad técnica y costo de las alternativas de los usuarios al servicio de sobrevuelo que brinda CORPAC.
18. El 7 de marzo de 2014, representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos OSITRAN mantuvieron una reunión con representantes de CORPAC para informarles de la solicitud presentada por AETAI, así como conocer detalles operativos y comerciales sobre la prestación del servicio de sobrevuelo. Asimismo, CORPAC entregó la información de sobrevuelo mencionada en el párrafo 14.
19. El 10 de marzo de 2014, representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos OSITRAN mantuvieron una reunión con representantes de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), con el objetivo de ampliar la información sobre las alternativas de los usuarios al servicio de sobrevuelo que brinda CORPAC remitida mediante correo electrónico.



⁴La contraprestación por el servicio de sobrevuelo quedó establecida como se muestra en la siguiente tabla, tomada de la Resolución de la Gerencia General N° GG.081.2013.R:

<i>PMD (ton)</i>	<i>US\$ Km Volado</i>
<i>Tarifa mínima</i>	<i>25.56</i>
<i>Menos de 55 ton.</i>	<i>0.25</i>
<i>Desde 55 ton. a 115 ton.</i>	<i>0.37</i>
<i>Desde 116 ton. a 200 ton.</i>	<i>0.73</i>
<i>Más de 201 ton.</i>	<i>1.09</i>

20. Los días 12, 17, 18 y 24 de marzo de 2014, IATA remitió mediante correo electrónico información adicional sobre la factibilidad técnica y costo de las alternativas de los usuarios al servicio de sobrevuelo que brinda CORPAC.

III. ANÁLISIS

III.1. Marco legal aplicable

III.1.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN

21. De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN y la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, 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.
22. El numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley N° 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.
23. Asimismo, el inciso k) del artículo 1° del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, 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.
24. Del mismo modo, se debe considerar que de acuerdo con el artículo 16° 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.
25. En este sentido, de conformidad con la Ley N° 26917 y el REGO de OSITRAN, CORPAC es una Entidad Prestadora que se encuentra bajo la competencia de OSITRAN, toda vez que cuenta con un título legal para explotar infraestructura de transporte de uso público, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 099 - Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial.
26. Como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, determinar las tarifas, mediante un procedimiento de fijación 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. La función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a su Ley de Creación:



"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".

(El subrayado es nuestro.)

III.1.2. El procedimiento de fijación tarifaria según el RETA

27. El Reglamento General de Tarifas del OSITRAN (RETA) establece lo siguiente sobre la fijación de tarifas:

- El RETA es de aplicación a los procedimientos 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 (art. 4°).
- 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 Máximas⁵, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas (art. 5°).
- El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN (arts. 10° y 11°).
- La desregulación tarifaria puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujeren. 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 (art. 14°).

28. 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. El artículo 53 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

⁵ 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".

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.

29. En cuanto a la necesidad de regulación tarifaria y cuando puede revertirse la desregulación, los artículos 11° y 14° del RETA señalan lo siguiente:

"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".

(El énfasis es nuestro.)



30. Como puede apreciarse, el procedimiento de oficio de fijación tarifaria se puede iniciar en aquellos casos que se haya determinado que las condiciones que justificaron en algún momento la desregulación ya no permanecen vigentes. Con lo cual, la desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen.



31. En el presente caso, como se ha señalado, el servicio de sobrevuelo fue desregulado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN al haberse determinado la existencia de condiciones competencia.
32. Por lo tanto, de acuerdo al RETA cualquier servicio derivado de la infraestructura de transporte de uso público cuyas tarifas fueron desreguladas debe volver a regularse si tras el monitoreo realizado por OSITRAN se concluyera que no se presta en las condiciones de competencia que motivaron su desregulación.

III.2. Criterios adoptados para la desregulación en el 2004

33. A la luz de lo expuesto, y teniendo en cuenta que la desregulación tarifaria puede ser revertida, corresponde analizar las condiciones que motivaron la desregulación del servicio en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.

34. En dicha ocasión, el Consejo Directivo de OSITRAN tuvo en consideración el informe elaborado por la Gerencia de Regulación "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que Provee CORPAC S.A." presentado en la sesión de fecha 11 de mayo de 2004. Así, en el referido informe⁶ se señaló lo siguiente:

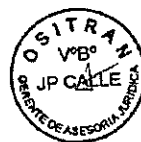
"(...) Uno de los servicios que no justifica la regulación de tarifas es el servicio de sobrevuelo; éste se brinda a las aeronaves que cruzan el cielo peruano (FIR Lima) sin aterrizar en ningún aeropuerto del país. Según la información proporcionada por CORPAC, las aeronaves que surcan el cielo peruano podrían emplear otros espacios aéreos en sus rutas; por lo que CORPAC compete con otros países para que las aerolíneas surquen sus FIR.

Por otro lado, CORPAC observó que la tarifa máxima propuesta por OSITRAN para dicho servicio era demasiado alta; y, que por lo tanto, "muchas aerolíneas eludirían pasar por nuestro territorio". La empresa consideraba que era imposible alcanzar tales niveles máximos pues las líneas aéreas podían emplear otras rutas si es que la actual se encarecía o no ofrecía las facilidades requeridas. Por lo tanto, existe evidencia que dicho servicio se presta en condiciones de competencia y, por lo tanto, la regulación tarifaria del mismo no es necesaria; sin embargo, el servicio estará bajo observación y monitoreo.

"(...) ante la evidencia de que el servicio de sobrevuelo que brinda CORPAC compete con servicios brindados por otros operadores del espacio aéreo (otros FIR) y tomando como principio la excepcionalidad de la regulación, el estudio propone la liberalización del servicio de sobrevuelo de la regulación de tarifas. En esta forma, CORPAC podrá establecer la tarifa que estime conveniente para el servicio de sobrevuelo; siempre y cuando cubra los costos operativos y parte de las inversiones necesarias en la red de navegación aérea. Sin embargo, el servicio estará bajo observación y monitoreo para corroborar la evidencia que lleva a su liberalización.

Este servicio se libera de la regulación tarifaria; es decir, CORPAC estará en libertad de establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y parte de la inversión".

(El subrayado es nuestro.)



35. Como se aprecia, para analizar las condiciones de competencia del servicio sobrevuelo se consideraron los siguientes aspectos en el año 2004:
- Las aeronaves que surcan cielo peruano pueden acudir a otras fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio de sobrevuelo (sustitutos) al poder emplear otros espacios aéreos en sus rutas.
 - Si la tarifa del servicio de sobrevuelo se encareciera o no se ofrecieran las facilidades requeridas, las líneas aéreas pueden emplear otras rutas. Estos indicios sugieren la presencia de competencia en dicho servicio.
 - En esa medida, el servicio de sobrevuelo brindado por CORPAC enfrenta competencia con los servicios ofrecidos por otros operadores del espacio aéreo en las FIR adyacentes a la FIR de Lima en la que CORPAC provee el servicio.
36. Como consecuencia de ello, se determinó que la regulación tarifaria del servicio de sobrevuelo no era necesaria.

⁶Ver pág. 23.

III.3. La solicitud de AETAI y su sustento

37. AETAI solicitó al Consejo Directivo de OSITRAN que apruebe el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria del servicio de sobrevuelo. Para sustentar su solicitud, AETAI adjuntó a su comunicación un estudio denominado "Evaluación de las Condiciones de Competencia del Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo" elaborado por el Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
38. Los principales argumentos desarrollados en el referido estudio presentado por AETAI fueron:
- El mercado se define por trayectos origen-destino y se encuentra definido geográficamente en las aerovías actuales. Si bien con el tiempo se crean nuevas aerovías, existen fuertes barreras para la entrada de nuevas aerovías debido a que se requiere el cumplimiento de ciertos requisitos y diferentes fases de aprobación ante la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante, OACI) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
 - Respecto al OACI, se señala que este organismo cuenta con un Programa para la Optimización de la Red de Aerovías de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) en la Región Sudamericana, que tiene como objetivo dar recomendaciones para la optimización de una red de aerovías existentes. Sin embargo, este programa tiene una duración de 4 años, lo cual demostraría la complejidad para la obtención de nuevas aerovías y su optimización.
 - Dada la definición del mercado arriba mencionada, en el informe se afirma que los costos del combustible son el principal componente de los costos totales de los usuarios, es decir, las aerolíneas. De esta forma, la mejor aerovía será siempre la más corta posible, la misma que usualmente es aquella que implica menor costo de combustible. En ese sentido, para recorrer un mismo trayecto origen-destino, no deberá considerarse dentro del mercado relevante aerovías alternativas que impliquen recorrer una mayor distancia o mayor costo de combustible.
 - La variable fundamental para determinar el uso de las aerovías es el menor costo del combustible. En efecto, el referido informe señala que el combustible representa el 40% de los gastos de operación de una compañía aérea. Adicionalmente, añade que para las aerolíneas que pasan por el territorio nacional y las que operan en el mercado doméstico, el precio del Jet Fuel A1⁷ se ha incrementado en un 42% en los últimos dos años.
 - Del análisis presentado en el estudio para cuatro rutas seleccionadas⁸, se ha podido determinar que la tarifa de sobrevuelo de Perú, al ser no regulada, podría elevarse de manera significativa. Incluso, si la tarifa de sobrevuelo se incrementara de manera notable, las líneas aéreas no tendrían más alternativa que pagarla, pues no existen sustitutos de aerovías económicamente factibles.
 - Adicionalmente, en el informe se realiza una comparación internacional (Unión Europea, Chile y Colombia) sobre las tarifas que cobran los proveedores del



⁷Carburante empleado en aviación.

⁸Bogotá-Santiago, Buenos Aires-Guayaquil, Santiago-Los Angeles y Santiago-Washington D.C.

servicio aeronáutico de sobrevuelo en los espacios aéreos de los países analizados. Se concluye que en la mayoría de países analizados las tarifas son reguladas por una autoridad gubernamental a través de normas de distinto rango y con una vigencia relativamente estable. Se señala que en todos los casos se cobran tarifas que dependen de la distancia del espacio aéreo utilizado y del peso de la aeronave.

- Finalmente, se realiza un *benchmarking* de tarifas de varios países de la región (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Uruguay y Perú) precisándose que si bien la forma de cobro varía por país, se mantienen los lineamientos de la OACI respecto que las tarifas dependen de la distancia recorrida en el FIR y el peso de la aeronave. De esta manera, se analizó las tarifas (en dólares) para vuelos internacionales de una aeronave A-320 y B-767 por cada 1 000 km. de recorrido. De acuerdo con la muestra seleccionada, las tarifas del Perú se ubican por encima del promedio de los países de la región.

39. Por los argumentos arriba expuestos, el estudio concluyó que *"el servicio de sobrevuelo es un servicio que brinda actualmente en un mercado monopolístico y, por tanto, requiere ser regulado por OSITRAN, según las atribuciones contempladas en el RETA"*.

III.4. Los argumentos de CORPAC

40. En los comentarios presentados por CORPAC al informe de AETA, la entidad prestadora argumentó que los últimos incrementos en la tarifa de sobrevuelo están justificados para cubrir los costos operativos y la parte correspondiente de la inversión.
41. En lo que se refiere a las condiciones de competencia del servicio, CORPAC sostiene que por la Convención de Chicago, de la que el Perú forma parte, los usuarios no están obligados a sobrevolar el espacio aéreo peruano.
42. Asimismo, señalan que la demanda del servicio de sobrevuelo, que venía incrementándose a tasas de dos dígitos (16% en el 2011 y 18% en el 2012), se ha estancado en el 2013, lo que podría atribuirse a que las compañías aéreas han utilizado otro espacio aéreo que le resulte más económico.
43. En definitiva, CORPAC sostiene que existe competencia, ya que las aerolíneas pueden sobrevolar cualquier aerovía establecida entre el aeropuerto de origen y de destino, sin tener que sobrevolar el espacio aéreo peruano.

III.5. Análisis de las condiciones de competencia

44. El estudio de condiciones de competencia en un mercado trata de establecer hasta qué punto el comportamiento de los agentes (oferentes y demandantes) en ese mercado están sujetos a presiones competitivas.
45. En cualquier mercado, los oferentes intentan conseguir los precios más elevados posibles por el producto o servicio que ofrecen, mientras que los demandantes intentan obtener el producto pagando lo menos posible. En un mercado competitivo los oferentes y demandantes también operan bajo los incentivos descritos. Sin embargo, ni los compradores pagan el precio que desean (bajo) ni los vendedores reciben el precio que desean (alto). Ambos transan por el precio de mercado. La presión competitiva hace que cualquier otro comportamiento no sea provechoso.

46. Por ejemplo, cualquier vendedor que intentara aumentar su ganancia cobrando un precio por encima del de mercado a un comprador dispuesto a pagar este precio superior, no lograría su propósito. La razón es que existen otros vendedores dispuestos a intercambiar el producto al precio de mercado, lo que resulta provechoso para el comprador. La presión competitiva que ejercen los otros vendedores hace inútil el intento de cualquier vendedor por subir el precio.
47. De igual manera, cualquier comprador que intentara pagar un precio inferior al de mercado a un oferente dispuesto a vender por este precio inferior, vería como otros compradores están dispuestos a pagar el precio de mercado, lo que resulta beneficioso para el oferente. La presión competitiva que ejercen los otros compradores hace inútil el intento de cualquier comprador por bajar el precio.
48. En definitiva, la competencia que ejercen el resto de compradores y vendedores disciplina el comportamiento de cada uno de ellos.
49. Cuando los oferentes en un mercado no enfrentan suficiente presión competitiva, estos podrían ostentar poder de mercado. En estas circunstancias, los oferentes podrían establecer precios por encima de los costos de manera rentable, en perjuicio de los usuarios y a costa de la eficiencia en el mercado⁹.
50. Los mercados de servicios derivados de la infraestructura de transporte de uso público suelen estar caracterizados por la presencia de uno o pocos oferentes. Por lo tanto, es razonable pensar que son los oferentes quienes pueden carecer de la suficiente presión competitiva para disciplinar su comportamiento y disponer de poder de mercado. En particular, para el servicio de sobrevuelo, donde en Perú solo existe un solo oferente, CORPAC, el análisis de las condiciones de competencia tiene como objetivo determinar si esta entidad prestadora enfrenta presiones competitivas que le otorguen poder de mercado.
51. Para analizar esta cuestión, es preciso conocer la naturaleza del servicio de sobrevuelo y, posteriormente, definir el mercado relevante en el que opera CORPAC, siguiendo el procediendo estándar de definición del mercado del producto y el mercado geográfico.

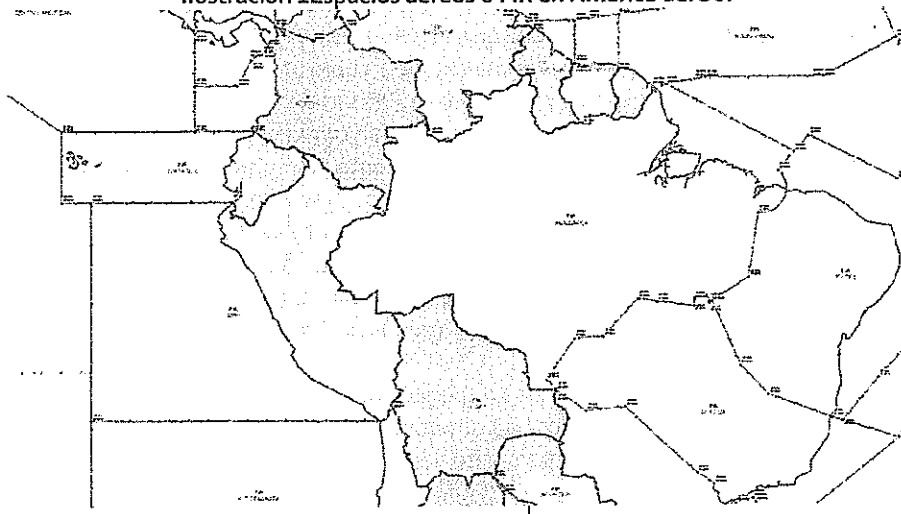
III.5.1. Definición, función y componentes del servicio de sobrevuelo

52. Una primera definición básica del servicio de sobrevuelo es el brindado por las ayudas a la navegación a la aeronaves que surcan las distintas FIR¹⁰. 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. En la Ilustración 1 se muestran algunas FIR en América del Sur.

⁹ 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.

¹⁰ Acrónimo de *Flight Information Region*, o Región de Información de Vuelo.

Ilustración 1 Espacios aéreos o FIR en América del Sur



Fuente: OACI.

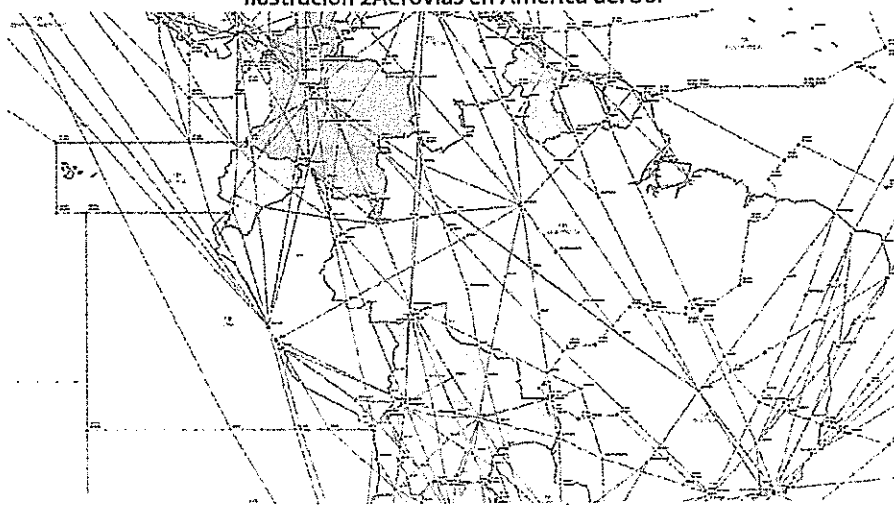
Tomado de <http://192.206.28.81/GEOPDF/CARSAMfircoordAF.pdf>.

[Descargado el 05 de marzo de 2014.]

53. 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.

54. Para cubrir un mismo trayecto, las aeronaves pueden elegir entre distintas rutas, definidas como combinación de aerovías²¹ previamente establecidas que atraviesan las distintas FIR. En la Ilustración 2 se muestran algunas de las aerovías en América del Sur.

Ilustración 2 Aerovías en América del Sur



Fuente: OACI.

Tomado de <http://192.206.28.81/GEOPDF/CARSAMroutea4uppercoordAF.pdf>

[Descargado el 05 de marzo de 2014.]

²¹Las 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 aerovia está definido por dos puntos de notificación, su distancia, la altura de vuelo y el rumbo.

55. Dadas las aerovías existentes, para cubrir un mismo trayecto la aeronave tiene distintas rutas, o combinación de tramos de aerovías, a su disposición. Por lo tanto, es físicamente y legalmente²² posible que las aeronaves para cubrir trayectos internacionales utilicen otras rutas que no involucren sobrevolar la FIR Lima y, por tanto, no necesariamente deben ser usuarios de CORPAC (ésta 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). Por el contrario, todas las aeronaves que despegan y/o aterrizan en aeropuertos o aeródromos en el Perú han de recibir necesariamente los servicios de aeronavegación que únicamente puede prestar CORPAC. Por esta razón, estos servicios (SNAR²³ y aproximación²⁴) continuaron sujetos a regulación tarifaria tras el procedimiento de revisión que concluyó con la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-OSITRAN.
56. Desde un punto de vista técnico, los principales componentes del servicio de sobrevuelo que reciben las aeronaves son los de comunicaciones, navegación y vigilancia, conocidos como CNS²⁵, y los de gestión del tránsito aéreo, conocidos como ATM²⁶.

III.5.1.1. Comunicaciones, navegación y vigilancia

57. En lo que respecta a las comunicaciones, éstas se pueden categorizar en aire-tierra y tierra-tierra. Las primeras tienen la finalidad de proveer a las aeronaves y a los pilotos toda la información necesaria para realizar los vuelos con seguridad. Las comunicaciones tierra-tierra conectan los aeropuertos, los centros de control de tránsito aéreo, las oficinas meteorológicas, etc. de manera que sea posible transmitir información producida en cualquier punto de la red para garantizar la seguridad del vuelo. El servicio de comunicaciones es un servicio de soporte para los de navegación y vigilancia y se presta mediante sistemas de transmisión de voz y datos.
58. En lo que respecta a la navegación, son los sistemas que ayudan al piloto a trasladarse por el espacio aéreo desde el punto de origen al punto de destino siguiendo una ruta predeterminada y conociendo su posición en cada momento. Este servicio se presta mediante sistemas de navegación por satélite y radio transmisores, que indican al piloto la posición en la que se encuentra.
59. Finalmente, en cuanto a la vigilancia, son los sistemas que permiten visualizar el tránsito aéreo, de manera que los controladores puedan supervisar el espacio aéreo, conociendo la ubicación y trayectoria de las aeronaves, evitando potenciales conflictos entre ellas, y permitiendo que el flujo de tráfico sea seguro ordenado y eficiente. Este servicio se presta mediante radares y sistemas de posicionamiento y navegación de las aeronaves.



²² 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 5º y 6º 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).

²³ La tarifa por los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR) contempla las ayudas a la navegación en vuelo de las aeronaves que cubre rutas nacionales (con origen y destino en Perú) e internacionales (con origen o destino) en Perú.

²⁴ La tarifa por los servicios de aproximación contempla las ayudas para el aterrizaje en los aeropuertos peruanos.

²⁵ Sigla en inglés de *Communications, Navigation and Surveillance*.

²⁶ Sigla en inglés de *Air Traffic Management*.

III.5.1.2. Gestión del tránsito aéreo

60. La gestión del tránsito aéreo es la administración del tránsito aéreo en el espacio aéreo de manera segura, económica y eficiente. Los controladores ordenan el tránsito aéreo de manera que se eviten las colisiones entre aeronaves, en el aire o en la tierra, o entre aeronaves y posibles obstáculos, siguiendo procedimientos establecidos. Para ello, dan órdenes a las aeronaves, así como información y consejo. Una de las principales funciones de los controladores es separar a las aeronaves de acuerdo con estándares predeterminados de seguridad cuya finalidad última es disminuir el riesgo de colisión.
61. Aunque la seguridad es la primera prioridad en la gestión del tránsito aéreo, otra prioridad es la eficiencia en el uso de la capacidad del espacio aéreo de forma que se minimicen los costos totales de las operaciones de vuelo. Existen unas rutas óptimas desde el punto de vista de la eficiencia en las operaciones de vuelo. Estas rutas, diseñadas para garantizar la seguridad de las aeronaves y la eficiencia en los vuelos, tienen una capacidad determinada. Una función importante de la gestión del tránsito aéreo es aprovechar al máximo dicha capacidad.
62. Para la gestión del tránsito aéreo se precisa de la combinación de recursos humanos, información, tecnología, instalaciones y servicios, con el apoyo de comunicaciones, navegación y vigilancia anteriormente mencionadas.

III.5.2. Definición del mercado relevante de sobrevuelo

63. Desde el punto de vista regulatorio, el mercado relevante de un producto o servicio puede definirse como un conjunto de bienes y servicios que cumplen una función similar y se intercambian en una determinada área bajo la influencia de un proceso competitivo.
64. El proceso competitivo disciplina el comportamiento de la entidad prestadora, sobre los precios que cobra por el servicio u otras características del producto como su calidad, en la medida en que los demandantes de los servicios puedan elegir otros productos sustitutos en dicha zona geográfica u otros proveedores de los mismos servicios ubicados en otras áreas geográficas.
65. Por lo tanto, para analizar las condiciones de competencia en este mercado es preciso definir el mercado en función de dos dimensiones: la del producto y la geográfica; asimismo, es preciso valorar si existe un proceso competitivo en el mercado.

III.5.2.1. Mercado del producto

66. Al analizar la dimensión del producto se trata de identificar, y por tanto, incluir en el análisis de las condiciones de competencia del mercado, aquellos productos 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. 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 los precios y la disponibilidad de los servicios alternativos al sobrevuelo de CORPAC.



67. Los usuarios del servicio de sobrevuelo son las aerolíneas. Las aerolíneas demandan servicios de sobrevuelo 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.
68. 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.
69. 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. De entrada, 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 usuarios. (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.)
70. En lo que respecta a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia, debido a los avances en la aviónica¹⁷, las aerolíneas podrían instalar equipos con los que proveerse de servicios alternativos a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia que presta CORPAC dentro del sobrevuelo. En cualquier caso, 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 estos componentes del servicio de sobrevuelo depende de la evolución de la tecnología y de la adopción de estándares internacionales en un futuro próximo.
71. Sin embargo, debido a restricciones legales, no hay sustitutos a los componentes de los servicios de aeronavegación relacionados con la gestión del tránsito aéreo que prestan las autoridades aeronáuticas de cada país. Conviene recordar que la definición de mercado de producto de sobrevuelo como servicios de aeronavegación que permiten la seguridad y la eficiencia de los vuelos entre un itinerario para el que existe(n) ruta(s) en las que resulta conveniente sobrevolar Perú. Por lo tanto, los países adheridos a la Convenio de Chicago tienen derecho a sobrevolar otros estados miembros del Convenio, pero siempre respetando los procedimientos establecidos por el país sobrevolado¹⁸. Por lo tanto, en la FIR Lima, únicamente los controladores de CORPAC pueden dar órdenes a las aeronaves de manera que cumplan, por ejemplo, con los estándares de separación en vuelo.
72. En definitiva, las compañías aéreas podrían sustituir parte de los servicios incluidos en el producto sobrevuelo, pero no de todos. Debido a que no es posible sustituir las ordenes de los controladores, únicamente las autoridades aeronáuticas pueden prestar servicios de sobrevuelo, por lo que no existen otros productos sustitutos.



¹⁷La aviónica es la electrónica aplicada a las comunicaciones y navegación aérea.

¹⁸Según 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."

73. 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 sobre las FIR de las rutas alternativas a la FIR Lima.

III.5.2.2. Mercado geográfico

74. Al no existir productos sustitutos, la única competencia para el sobrevuelo de CORPAC podría venir de las autoridades aeronáuticas de otros países, en la medida en que las aeronaves deciden emplear rutas alternativas que no atraviesen la FIR Lima. Este es el aspecto que trata el análisis de la dimensión geográfica del mercado.
75. La dimensión geográfica trata de identificar la ubicación de aquellos proveedores que ofrecen el producto definido en la sección anterior. Si en el mercado geográfico en que opera CORPAC existen otros proveedores, éstos deberán ser incluidos en el análisis de las condiciones de competencia.
76. 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.



77. 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.



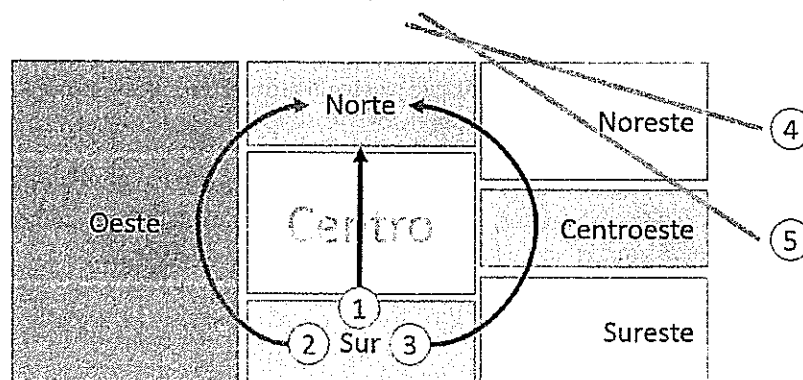
III.5.2.3. El proceso competitivo en el mercado de sobrevuelo

78. En la definición de mercado relevante, además de definir la dimensión de producto y geográfica, es preciso considerar que existe un proceso competitivo por los clientes entre los distintos proveedores de los servicios.
79. 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 son tenidas en cuenta para tal fin. Estas consideraciones 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. 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 momento²⁹. 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.
81. Salvo estas excepciones, debido a que los costos totales de las aerolíneas están estrechamente vinculados a la distancia (combustible y tiempo)³⁰, la ruta óptima suele ser aquella que recorre la mínima distancia.
82. 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 aérea.
83. 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 siguiente ejemplo en la Ilustración 3.



Ilustración 3
Proceso competitivo y necesidad de coordinación



Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

²⁹En 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.

³⁰En 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.

84. 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.)
85. 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 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.
86. 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 la ruta (3) sea competitiva en el trayecto Norte-Sur, ya que eso repercutiría negativamente en los ingresos del resto de rutas.
87. 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.



III.5.3. Evaluación del poder de mercado de CORPAC en el servicio de sobrevuelo

88. 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.

III.5.3.1. Trayectos con sobrevuelo y clientes de CORPAC

89. Como puede observarse en la Ilustración 2, debido a 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, en kilómetros sobrevolados, y en la Tabla 2 en términos de facturación.

Tabla 1
Trayectos más importantes de sobrevuelo en la FIR Lima 2013 (kilómetros)

Ruta	Kilómetros	Porcentaje
Santiago -Miami	2837746	8%
Miami- Santiago	2464049	7%
Santiago -Panamá	2362325	7%
Panamá- Santiago	2330502	6%
Santiago -Bogotá	1316424	4%
Bogotá- Santiago	1272379	4%
México- Santiago	961162	3%
Santiago -México	956004	3%
Otros	21605931	60%
Total	36106522	100%

Fuente: CORPAC, CD remitido el 7 de marzo de 2014.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Tabla 2
Trayectos más importantes de sobrevuelo en la FIR Lima 2013 (facturación)

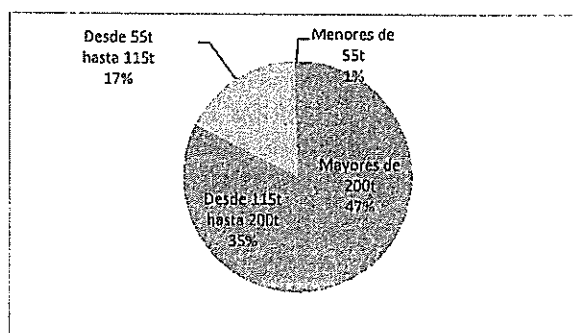
Ruta	USD	Porcentaje
Santiago-Miami	2330282	10%
Miami- Santiago	1983470	8%
Santiago -Bogotá	1116417	5%
Bogotá- Santiago	1060023	4%
Santiago -Panamá	853940	4%
Panamá- Santiago	839115	3%
México-Sao Paulo	818597	3%
Sao Paulo-México	800926	3%
Otros	14275989	59%
Total	24078758	100%

Fuente: CORPAC, CD remitido el 7 de marzo de 2014.

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 Gráfico 1 muestra que principalmente son aviones grandes quienes utilizan este servicio.

Gráfico 1
Distribución de aeronaves usuarias del servicio de sobrevuelo (2013)



Fuente: CORPAC, CD remitido el 7 de marzo de 2014.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

91. Finalmente, 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 2013 (operaciones)

Cliente	Operaciones	Porcentaje
Copa Airlines	7987	26%
Lan/LATAM	5201	17%
American Airlines	4462	14%
Aeroméxico	1767	6%
Aerolíneas Argentinas	1742	6%
Avianca	1587	5%
Delta	1394	5%
Otras	6770	22%
Total	30910	100%

Fuente: CORPAC, CD remitido el 7 de marzo de 2014.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

III.5.3.2. Medida del poder de mercado

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. Cuando no existen otros proveedores, el único factor que limita el poder de mercado de CORPAC es la elasticidad de la demanda²³.
94. 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.
95. En este caso, 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 atraviesen la FIR Lima, CORPAC no tendría mucho 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.

²³La 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.

96. 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.
97. 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.
98. Para cuantificar el poder de mercado 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.
99. 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.



100. 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 64% 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.



101. 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.

Tabla 4
Estimación del consumo de combustible por kilómetro

Aeronave	Kilómetros sobrevolados		PMD (t)	Máxima capacidad (gal.)	Máximo rango (km)	Relación capacidad rango (gal./km)
	FIR Lima 2013 ^{1/}	%				
BOEING 737-800 ^{2/}	7 512 464	21%	79,01	6875	5765	1,19
BOEING B-767-300 ^{3/}	6 575 704	18%	185,06	23980	6025	3,98
BOEING 767-300ER ^{4/}	5 561 571	15%	186,88	23980	11070	2,17
BOEING 777-200/ER ^{5/}	1 974 639	5%	297,55	45220	14305	3,16
AIRBUS A-320 ^{6/}	1 557 480	4%	73,50	6316	6100	1,04
Resto de aeronaves	12 924 663	36%	--	--	--	--
Total	36 106 521	100%	--	--	--	--

Fuentes: 1/ CORPAC, CD remitido el 7 de marzo de 2014.

2/ http://www.boeing.com/boeing/commercial/737family/pf/pf_80otech.page?

3/ http://www.boeing.com/boeing/commercial/767family/pf/pf_300f_prod.page

4/ http://www.boeing.com/boeing/commercial/767family/pf/pf_300prod.page

5/ http://www.boeing.com/boeing/commercial/777family/pf/pf_200product.page

6/ <http://www.airbus.com/aircraft/families/passengeraircraft/a320family/a320/specifications/>

[Consultado el 13/03/2014]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

102. Por lo que respecta al costo del combustible, de acuerdo con IATA el costo de un galón de combustible de aviación cuesta actualmente más de tres dólares. 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 3,125 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.

103. 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 aeronave²² 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 (28 de febrero de 2014)

Región	Precio ^{1/} (USD/ gal.)
Latin & Central America	3,125

Fuentes: 1/ <http://www.iata.org/publications/economics/fuel-monitor/Pages/price-analysis.aspx> CORPAC.

[Consultado el 13/03/2014]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

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

²²Una 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.

105. En la Tabla 6 se realiza el análisis para Aeroméxico para los trayectos México - Santiago y México - Buenos Aires. Las rutas se pueden visualizar en el ANEXO N° 1 Rutas estimadas para el trayecto México - Santiago (pág. 25) y en el ANEXO N° 2 Rutas estimadas para el trayecto México - Buenos Aires (pág. 26).
106. Como se aprecia en la primera línea de la Tabla 6, 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 2 483 USD²³. Ese incremento en el costo total equivale a una subida 1,35 USD por cada kilómetro sobrevolado en la FIR Lima. Si se compara con la tarifa actual más alta, se obtendría una subida del 124%²⁴. 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	Operaciones ²¹	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ²¹	Incremento en sobrevuelo Otras FIR (km) ²¹	(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 ²¹
México D.F. - Santiago	132	1839	795	2483	1,35	124%
México D.F. - Buenos Aires	414	2017	498	1557	0,77	71%

Fuente: 1/IATA, correo electrónico recibido el 12 de marzo 2014.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

3/Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 201t).



107. En la Tabla 7 se realiza el mismo análisis para Copa Airlines para los trayectos que unen Panamá y Buenos Aires y Panamá con Santiago. En el ANEXO N° 3 Rutas estimadas para el trayecto Panamá - Santiago (pág. 27) y en el ANEXO N° 4 Rutas estimadas para el trayecto Panamá - Buenos Aires (pág. 28), pueden visualizarse las rutas.

Tabla 7
Poder de Mercado para Copa Airlines

Trayecto	Operaciones ²¹	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ²¹	Incremento en sobrevuelo Otras FIR (km) ²¹	(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 ²¹
Panamá - Santiago	1456	1576	361	1129	0,72	66%
Panamá-Buenos Aires	886	1141	194	608	0,53	49%

Fuente: 1/IATA, correo electrónico recibido el 12 de marzo 2014.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

3/Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 201t).



108. Los indicadores de poder de mercado en este caso alcanzan el 66% para el primer trayecto y 49% para el segundo trayecto lo que, nuevamente, presupone la existencia de poder de mercado.

²³ Calculado como 575 km x 1 gal./km x 3,125 USD/gal.

²⁴ Hay que tener en cuenta que, de acuerdo al Gráfico 1, solo el 38% de las aeronaves que sobrevuela la FIR Lima tiene un PMD superior a 201 t por lo que pagan la tarifa máxima.

109. En la Tabla 8 se realiza el mismo análisis para LATAM y American Airlines para el trayecto Santiago - Miami. El trayecto se puede visualizar en el ANEXO N° 5 Rutas estimadas para el trayecto Miami – Santiago(pág.29).

Tabla 8
Poder de Mercado para LATAM/American Airlines

Trayecto	Operaciones ^{1/}	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ^{2/}	Incremento en sobrevuelo 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/}
Miami – Santiago ^{4/}	729	1612	56	377	0.23	21%
Miami – Santiago ^{5/}	365	1576	56	377	0.23	21%

Fuente: 1/ IATA, correos electrónicos recibidos el 6 y 7 de marzo 2014.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

3/Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 201t).

4/Con LATAM.

5/Con American Airlines.

110. Finalmente, en la Tabla 9 se realiza el mismo análisis para Avianca para el trayecto Santiago - Bogotá. El trayecto se puede visualizar en el ANEXO N° 6 Rutas estimadas para el trayecto Bogotá – Santiago (pág.30).

Tabla 9
Poder de Mercado para Avianca



Trayecto	Operaciones ^{1/}	(a) Sobrevuelo en FIR Lima (km) ^{2/}	Incremento en sobrevuelo 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	360	1620	126	394	0,31	29%

Fuente: 1/ IATA, correos electrónicos recibidos el 6 y 7 de marzo 2014.

2/ www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

3/Considerando la tarifa de sobrevuelo más alta (para aeronaves de más de 201t).

- 
111. En el caso del trayecto Santiago - Bogotá, el indicador de poder de mercado alcanza el 29% lo que supone que existe poder de mercado.
112. En definitiva, el poder de mercado se ha calculado de forma extremadamente 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 infraestima el costo de combustible. En estas circunstancias, los indicadores de poder de mercado obtenidos entre el 21% y el 124% sobre la tarifa de sobrevuelo más alta permiten concluir que CORPAC tiene poder de mercado en el servicio de sobrevuelo.

IV. CONCLUSIONES

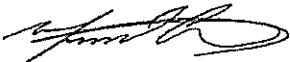
1. La función del servicio de sobrevuelo es brindar seguridad a las aeronaves en vuelo por la ruta elegida, pero teniendo en cuenta la eficiencia de las operaciones, es decir, que se realicen de la forma más económica posible.

2. El análisis de las condiciones de competencia en un mercado tiene como finalidad establecer si el proveedor de un servicio enfrenta algún tipo de restricción para poder elevar el precio. Para ello debe definirse la dimensión de producto y geográfica del mercado relevante.
3. El mercado de producto puede definirse como aquellos servicios de aeronavegación que permiten la seguridad y la eficiencia de las operaciones de vuelo en los trayectos en los que existe por lo menos una ruta en la que resulta conveniente sobrevolar Perú. En este mercado el servicio de sobrevuelo de CORPAC no tiene sustitutos.
4. 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, deben tenerse en cuenta factores económicos, como el incremento en costos de sobrevolar las FIR adyacentes.
5. El poder de mercado de CORPAC se ha calculado en función del incremento de costos para la aerolínea que supone prestar el servicio de transporte para un determinado trayecto mediante rutas que no atraviesen la FIR Lima. Este incremento de costos se debe principalmente, al incremento en los costos de combustible por no sobrevolar la FIR Lima, lo que implica volar por rutas más largas.
6. Bajo supuestos muy conservadores, CORPAC podría elevar entre un 21% y un 124% las tarifas por el servicio de sobrevuelo sin que las FIR adyacentes fuesen una alternativa económicamente viable.
7. Debido a la ausencia de condiciones de competencia en el servicio de sobrevuelo, la desregulación de este servicio debe ser revertida, por lo que debe iniciarse un procedimiento de fijación para la tarifa de sobrevuelo.

V. RECOMENDACIÓN

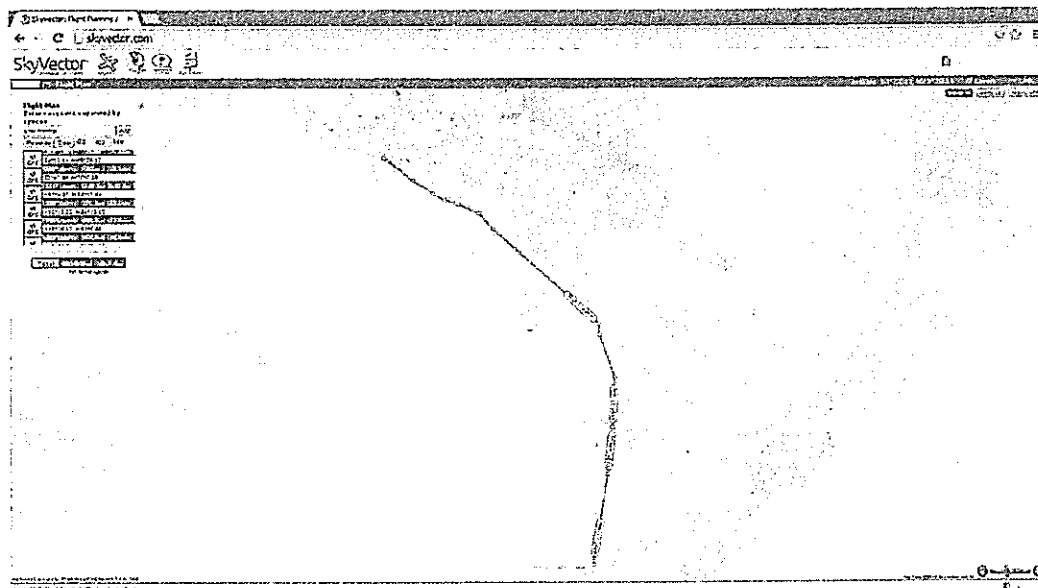
1. Elevar el presente informe para la consideración del Consejo Directivo del OSITRAN y, de ser el caso, disponga el inicio del proceso de fijación tarifaria del servicio de sobrevuelo que presta CORPAC.

Atentamente,

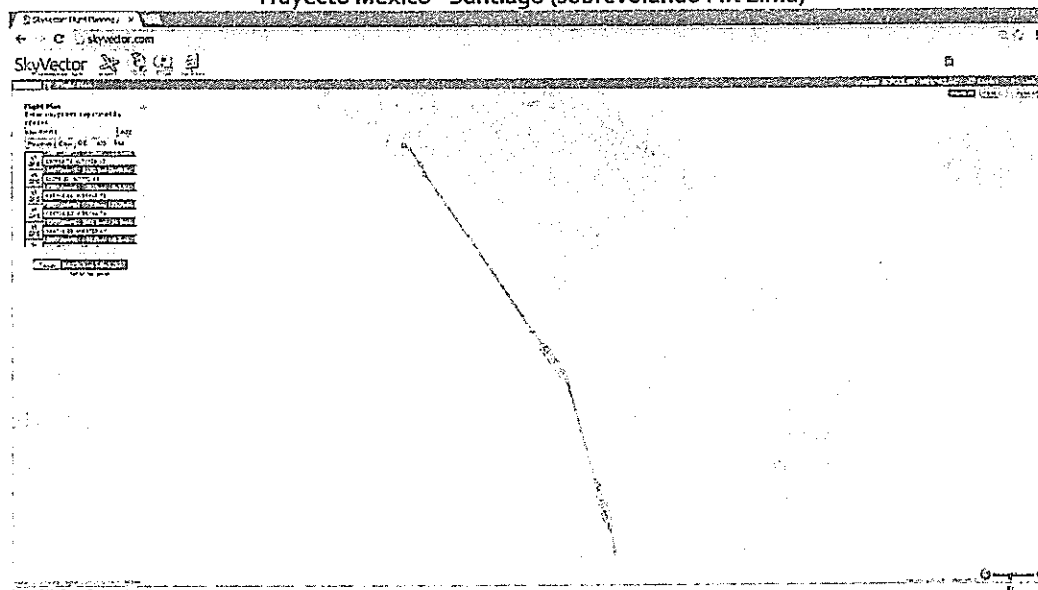

MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Ilustración 4
Trayecto México - Santiago (sin sobrevolar FIR Lima)



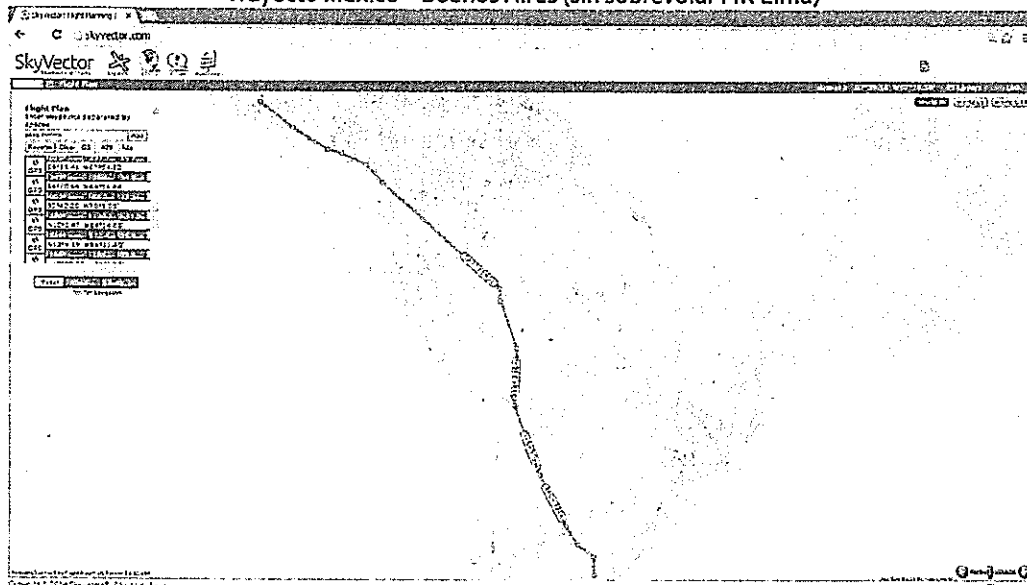
MEXICO CITY
1900
M. CARRILLO



25

ANEXO N° 2 Rutas estimadas para el trayecto México – Buenos Aires

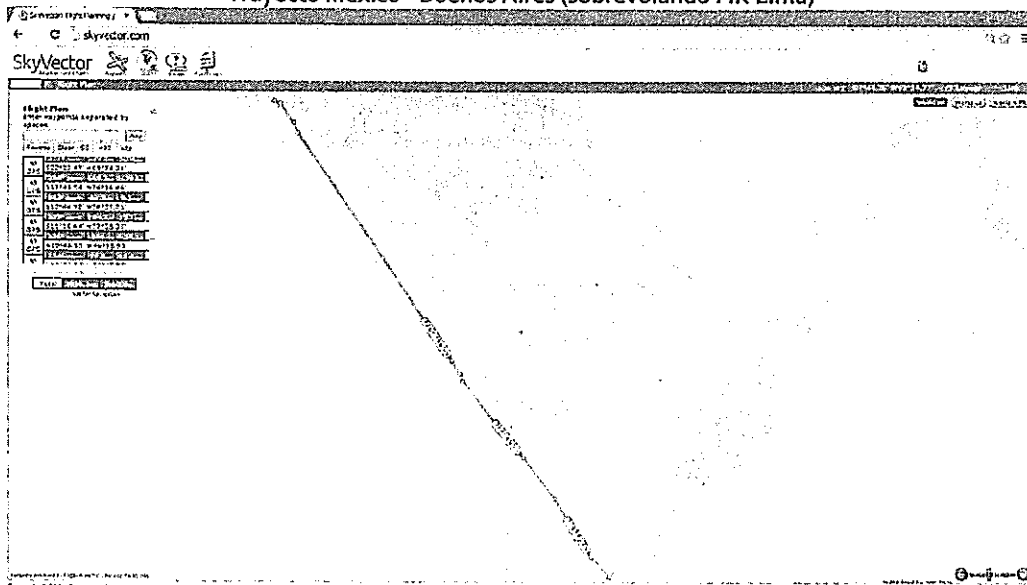
Ilustración 6
Trayecto México – Buenos Aires (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Ilustración 7
Trayecto México - Buenos Aires (sobrevolando FIR Lima)

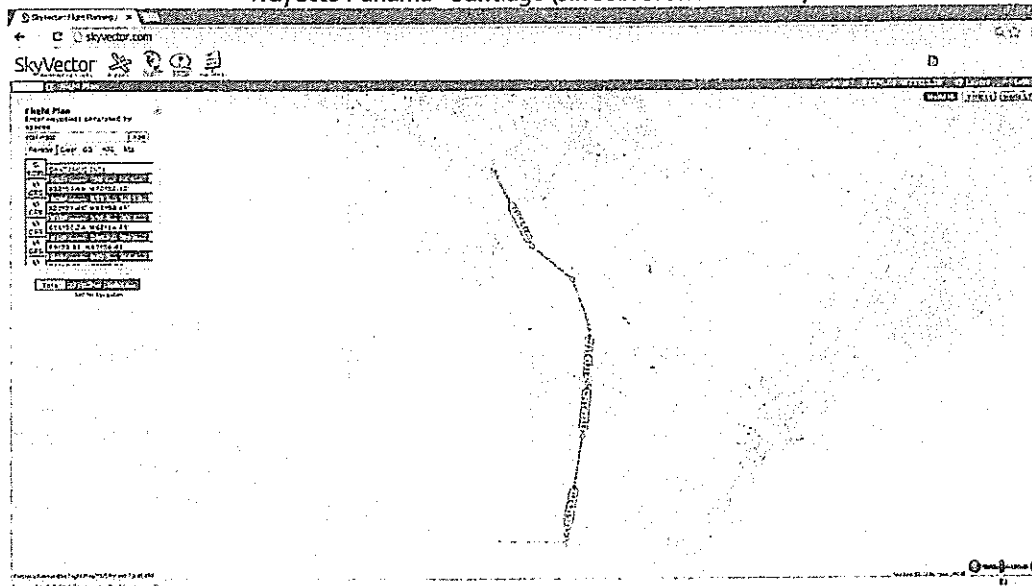


Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

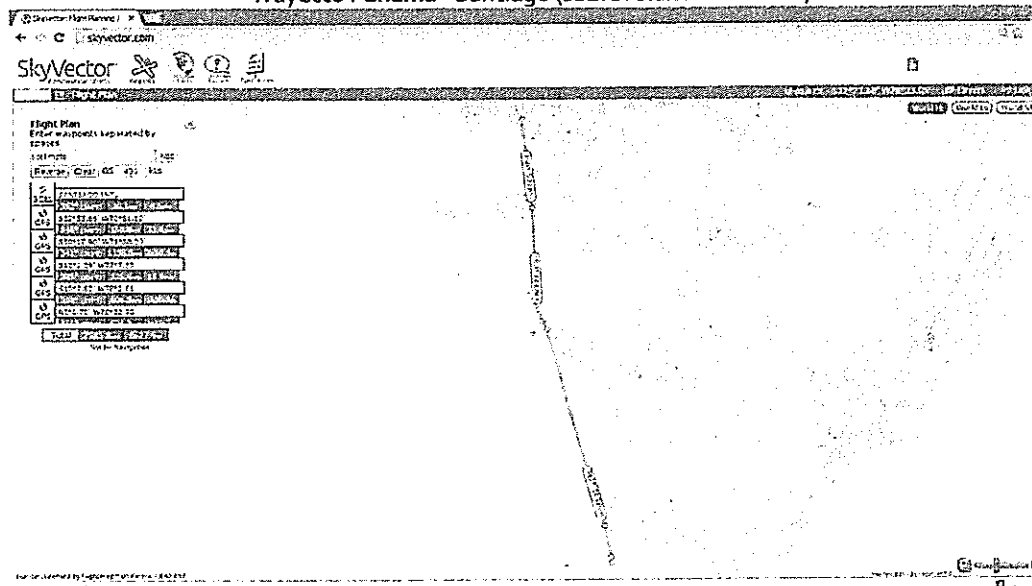
ANEXO N° 3
Rutas estimadas para el trayecto Panamá – Santiago

Ilustración 8
Trayecto Panamá - Santiago (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Ilustración 9
Trayecto Panamá - Santiago (sobrevolando FIR Lima)

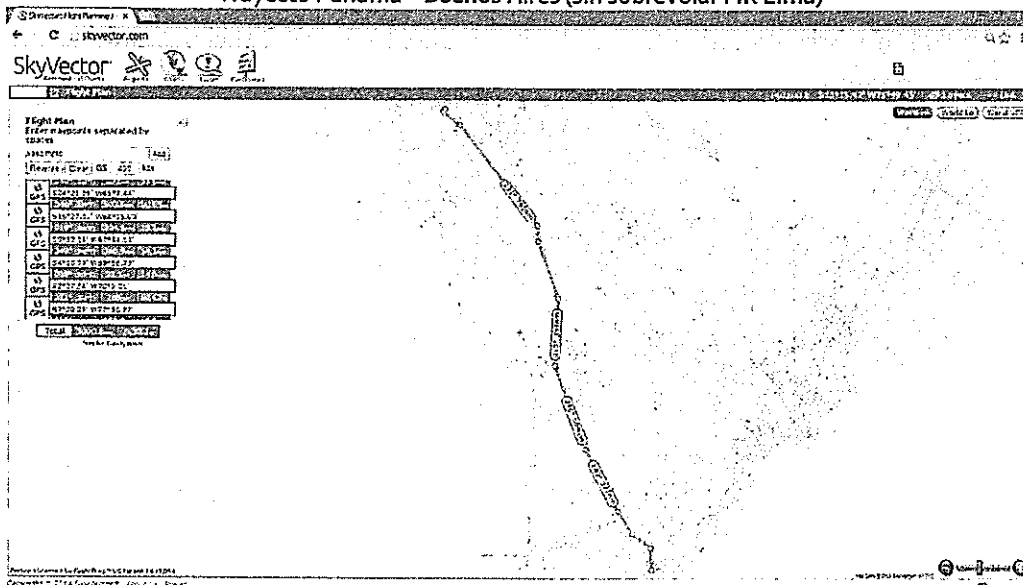


Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



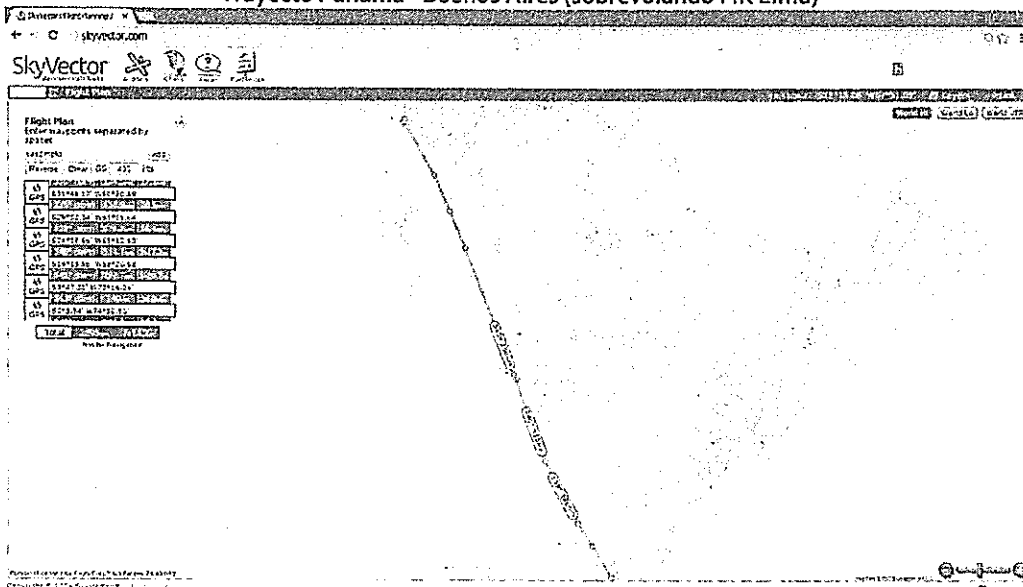
ANEXO N° 4
Rutas estimadas para el trayecto Panamá – Buenos Aires

Ilustración 10
Trayecto Panamá – Buenos Aires (sin sobrevolar FIR Lima)



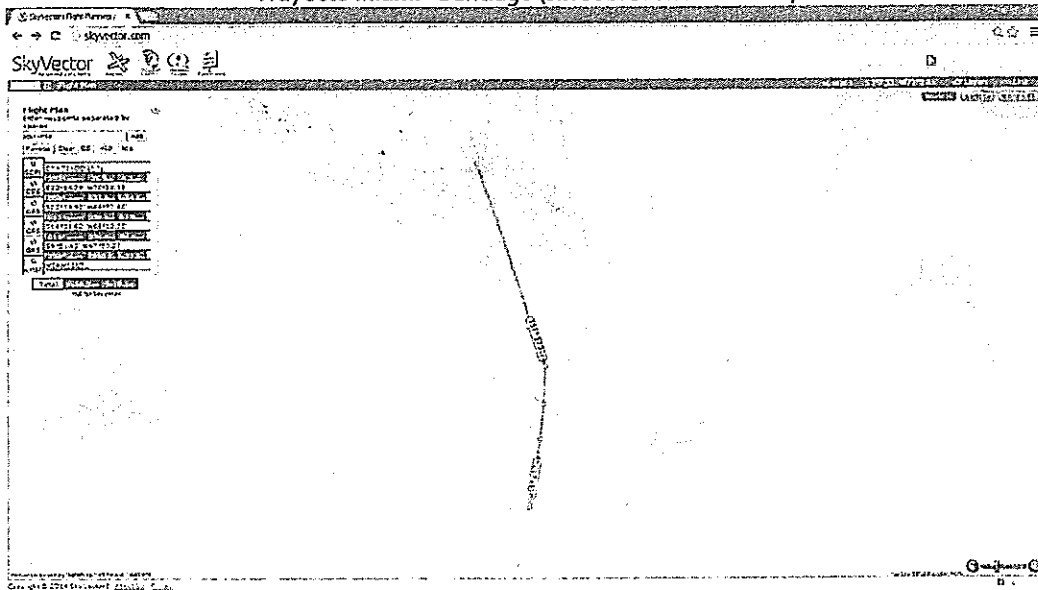
Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Ilustración 11
Trayecto Panamá - Buenos Aires (sobrevolando FIR Lima)



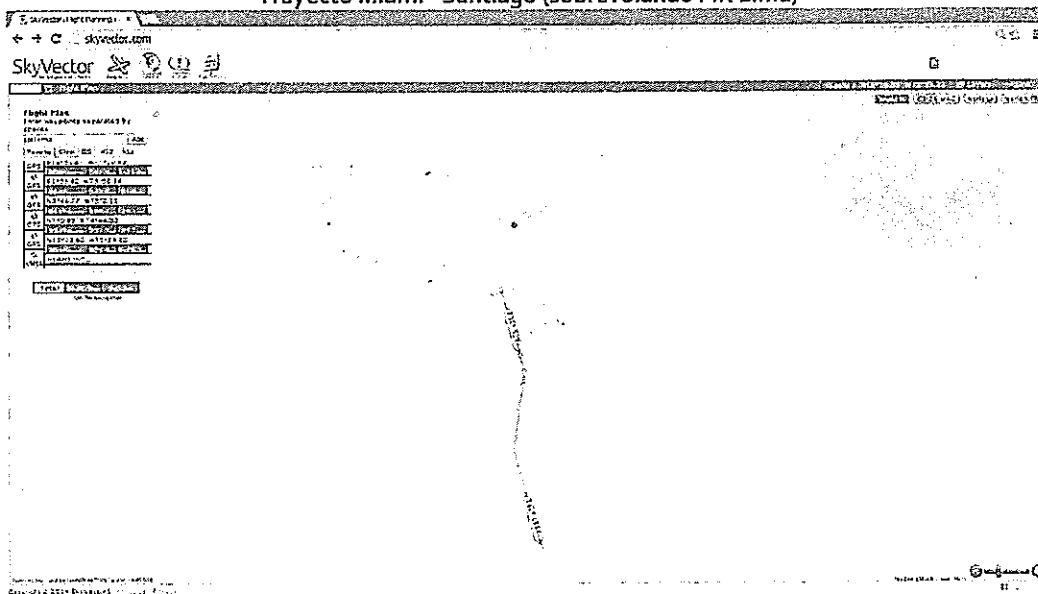
Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

ANEXO N° 5

Ilustración 12

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Ilustración 13

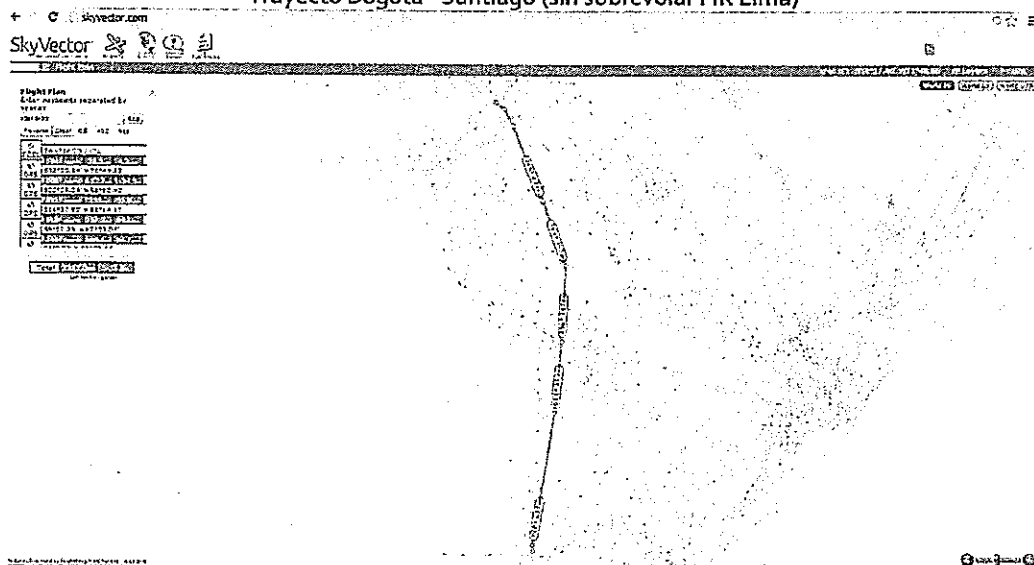


Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



ANEXO N° 6
Rutas estimadas para el trayecto Bogotá – Santiago

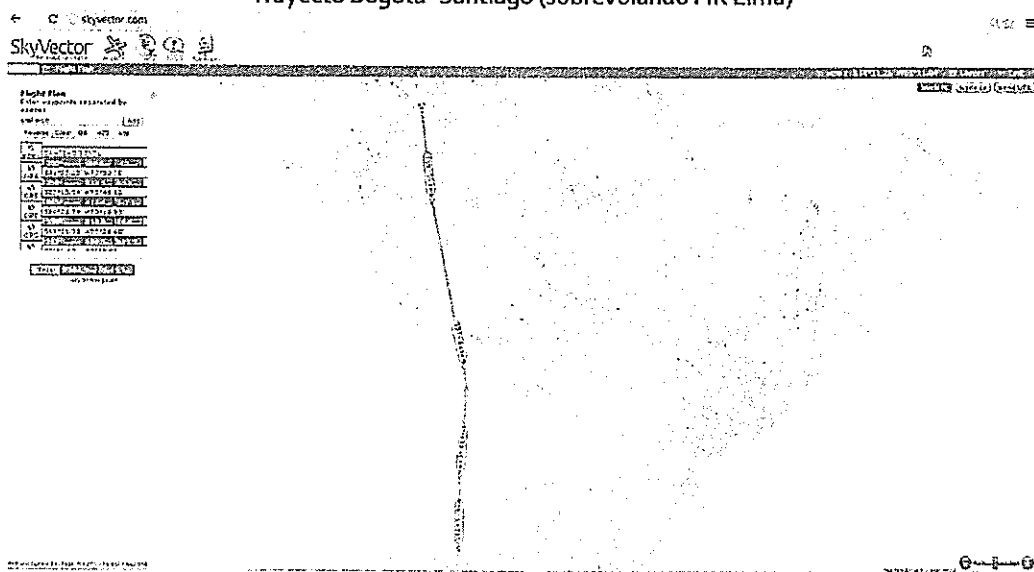
Ilustración 14
Trayecto Bogotá - Santiago (sin sobrevolar FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



Ilustración 15
Trayecto Bogotá- Santiago (sobrevolando FIR Lima)



Fuente: www.skyvector.com. [Consultado el 13/03/2014.]
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

