



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo de Ministros



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 041-2017-CD-OSITRAN

Lima, 20 de diciembre de 2017

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

VISTOS:

El Informe Nº 013-17-GRE-GAJ-OSITRAN, de fecha 15 de diciembre de 2017, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la función Reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura aeroportuaria de uso público;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la Función Reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 a su vez señala que el Consejo Directivo 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, mediante Resolución Nº 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Que, mediante el Informe Nº 013-17-GRE-GAJ-OSITRAN de fecha 15 de diciembre de 2017, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica,





se analizó la procedencia del inicio del procedimiento de revisión del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, concluyendo lo siguiente:

1. El Contrato de Concesión establece la obligación de revisar periódicamente las Tarifas Máximas permitidas en el AIJCh mediante el mecanismo RPI-X, donde el primer componente (RPI) corresponde a la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, y el segundo componente (X) corresponde al factor de productividad.
2. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad de +0,05%, cuya vigencia comprende el periodo que va desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2018 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión).
3. El artículo 53 del RETA establece que, para dar inicio al procedimiento de oficio de revisión tarifaria, se requiere verificar las condiciones a las que hace referencia el artículo 11 de dicho Reglamento, las cuales están referidas a la inexistencia de condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado por parte de la Entidad Prestadora.
4. Del análisis realizado en el referido Informe, se concluye que los mercados relevantes correspondientes a los servicios de Aterrizaje y Despegue nacional e internacional, Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje, TUUA nacional e internacional y uso de instalaciones de carga aérea, no presentan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado que ostenta LAP; por lo que de acuerdo con el RETA, la regulación tarifaria debe mantenerse.
5. En tal sentido, en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde iniciar de oficio el procedimiento de revisión del Factor de Productividad del AIJCh, aplicable a los servicios de TUUA nacional e internacional, Aterrizaje y despegue nacional e internacional, Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, Uso de puentes de abordaje y Uso de instalaciones de carga, durante el periodo que va desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026.
6. Exclusivamente para dicho procedimiento, OSITRAN seguirá los lineamientos metodológicos señalados en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en concordancia con los criterios empleados por el Regulador en las dos revisiones anteriores.

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el Informe de vistos, el cual lo hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, formando parte de su sustento y motivación, de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de sus funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo





acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 626-2017-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe N° 013-2017-GRE-GAJ-OSITRAN.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Disponer el inicio del procedimiento de oficio para la Revisión del Factor de Productividad del AIJCh que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, y será aplicable a las tarifas de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga.

Artículo 2º.- Establecer que la revisión señalada en el artículo precedente se realizará siguiendo los lineamientos metodológicos señalados en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en concordancia con los criterios empleados por el Regulador en las dos revisiones anteriores, y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3º.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que Lima Airport Partners S.R.L. presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad al artículo 53 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 5º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano" y en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese


ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo



Reg. Sal. CD N° 46011-17



SECRETARIA CONSEJO DIRECTIVO
 15 DIC 2017
RECIBIDO
 Firma: *Q* Hora: 19:06

INFORME N° 013-17-GRE-GAJ-OSITRAN

OSITRAN
 GERENCIA GENERAL
 15 DIC 2017
RECIBIDO
 FIRMA: *[Signature]* HORA: 14:34

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
 Gerente General

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
 Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FÉLIX VASI ZEVALLOS
 Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Inicio del procedimiento de revisión del Factor de Productividad aplicable en el régimen de fórmula de Tarifas Tope que regula las Tarifas de los servicios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, Puentes de Abordaje, y uso de instalaciones de carga, prestados en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

Fecha : 15 de diciembre de 2017

I. OBJETIVO

1. Sustentar el inicio del procedimiento de revisión del Factor de Productividad aplicable en el régimen de fórmula de Tarifas Tope que regula las Tarifas de los servicios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, Puentes de Abordaje, y uso de instalaciones de carga, prestados en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (en adelante, AIJCh).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh.
3. El referido Contrato estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue (y estacionamiento)², a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por OSITRAN y permanecería fijo por un período de cinco (5) años.



¹ Desde la aprobación de la Ley N° 27779, Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de diversos Ministerios, la denominación es: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

² De acuerdo al Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (plataforma y/o posición remota); después de los 90 minutos, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro (4) horas, y posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción.

4. Asimismo, el Contrato de Concesión estableció en su Anexo 5 los montos de la tarifa por el uso de instalaciones de carga aérea, a ser cobrados por el Concesionario hasta el año 2002; disponiendo que dicha tarifa se reajustará anualmente, previa autorización de OSITRAN.
5. El 28 de setiembre de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso que hasta el octavo año de vigencia de la Concesión inclusive, para determinar el reajuste anual de la tarifa por el uso de instalaciones de carga aérea, podrá tenerse como criterio la utilización de la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos considerado en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, de acuerdo a lo indicado en el Informe N° 053-04-GRE-OSITRAN, que sustenta dicha Resolución, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, la tarifa máxima por el uso de instalaciones de carga aérea será revisada mediante el mecanismo "RPI-X" establecido en el Contrato de Concesión.
6. El 10 de enero de 2008, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, se dispuso que la tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCh será revisada mediante el mecanismo "RPI-X" establecido en el Contrato de Concesión.
7. El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en -0,61% para el periodo 2009-2013.
8. El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en +0,05% para el periodo 2014-2018.
9. A la fecha de emisión del presente Informe, el Concedente y el Concesionario han suscrito siete (7) adendas al Contrato de Concesión; destacándose que la Adenda N° 7, suscrita el pasado 25 de julio, entre otros aspectos, modificó el Anexo 5 del Contrato referido a la Política sobre Tarifas, ampliando el periodo de vigencia del factor de productividad que empezará a aplicarse a partir del año 2019 e introduciendo unos Lineamientos Metodológicos que el Regulador deberá seguir exclusivamente en el cálculo del factor aplicable a dicho periodo.

III. MARCO CONTRACTUAL Y NORMATIVO APLICABLE

III.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN

10. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión 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.



- 11. En línea con lo anterior, los artículos 6º y 7º de la referida Ley 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, así como en el Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.
- 12. Específicamente, la función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a su Ley de Creación, conforme a lo siguiente:

Artículo 7º.- 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.
- (...)"

- 13. De acuerdo al citado artículo, corresponde a OSITRAN, como parte de su función reguladora, operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, 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 este contiene.
- 14. En concordancia con lo anterior, los artículos 16 y 17 del REGO disponen que 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. Para ello, 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 es responsable de evaluar los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
- 15. En ese marco legal, el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, RETA), establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará este Organismo Regulador cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte; destacándose que, en sus artículos 5 y 6 dispone que dicha regulación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN, la cual es ejercida por el Consejo Directivo, el que



encargará a la Gerencia de Regulación, la preparación de los informes y proyectos que sean necesarios para ejercer dicha función.

III.2. Del inicio del procedimiento de revisión tarifaria

16. Conforme al artículo 17 del RETA, 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. En el presente caso, el Contrato de Concesión del AIJCh dispone en su Cláusula 6 lo siguiente:

"6.1 Tarifa. El Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por OSITRAN, de acuerdo a las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen.

(...) Las Tarifas Máximas determinadas en el Apéndice 2 del Anexo 5 vigentes durante Periodo Inicial, no serán modificadas, salvo lo establecido en las Cláusulas 26 y 13.3 del presente Contrato. Las Tarifas Máximas que OSITRAN establezca, a partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, conforme se establece en el Apéndice 2 del Anexo 5, serán publicadas en el Diario Oficial "El Peruano", a costo del Concesionario."

17. Con relación a ello, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh señala lo siguiente:

"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula RPI – X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años.

Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, de forma excepcional, el factor "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo cual ocurra primero [sic]. Exclusivamente para este periodo, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 5 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión. En los siguientes periodos regulatorios, el factor "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco (5) años."

18. El Contrato de Concesión establece que las Tarifas Máximas que puede cobrar el Concesionario por la prestación de los servicios aeroportuarios se reajustarán, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, mediante el mecanismo RPI-X, donde el factor de productividad ("X") es determinado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco (5) años; con excepción del periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, en el cual el factor "X" que sea calculado por el Regulador permanecerá fijo hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.



19. De esta forma, la aplicación del régimen regulatorio de Tarifas Máximas en el AIJCh, a través del Factor de Productividad, se inició en el año 2009. Así, el OSITRAN ha realizado hasta la fecha dos (2) procesos de revisión del Factor de Productividad; el primero tuvo una vigencia de enero de 2009 a diciembre de 2013, y el segundo tiene una vigencia de enero de 2014 a diciembre de 2018. En consecuencia, el próximo Factor de Productividad que determine OSITRAN entrará en vigencia en enero de 2019.
20. Cabe señalar, además, que a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 1361-386-11-CD-OSITRAN, de fecha 13 de mayo de 2011, el Regulador aprobó la solicitud de LAP³ de modificar el periodo de cálculo para los reajustes anuales de la TUUA, de julio a julio (en reemplazo del periodo de noviembre a noviembre), de acuerdo a los términos establecidos en el Informe N° 006-11-GRE-GAJ-OSITRAN. Al respecto, dicho Informe señala en el numeral 19 que, para efectuar el reajuste tarifario correspondiente, además del RPI se requiere conocer el valor del Factor de Productividad "X"; por lo que *"la Administración velará por contar con el factor X en el mes de julio, sin tener carácter obligatorio alguno."*
21. Por tanto, corresponde iniciar de oficio un procedimiento de revisión tarifaria para la determinación del Factor de Productividad que entrará en vigencia en enero de 2019, conforme al mecanismo planteado en el Contrato de Concesión.
22. Al respecto, el Artículo 53 del RETA regula el inicio del procedimiento de oficio, 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 periodo 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.



³ Y de Aeropuertos del Perú S.A., aplicable también para Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

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."

23. De acuerdo al citado artículo, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio, para aquellos servicios que cumplan con los siguientes criterios establecidos en el artículo 11:
- Que sean prestados en mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público; y,
 - Que sean prestados en mercados en los que no exista condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado.
24. Del mismo modo, el Anexo I del RETA, al referirse a la metodología de revisión tarifaria por Precios Tope, dispone que en cada oportunidad en que corresponda que el OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados, a fin de determinar si la regulación tarifaria continúa siendo necesaria.
25. Así, conforme a lo establecido en el RETA, para dar inicio al procedimiento de oficio de revisión tarifaria, debe verificarse previamente que los servicios materia de regulación sean prestados en mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, en los que no exista condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado. En tal sentido, en el presente Informe se analizará las condiciones de competencia de los servicios sujetos al mecanismo regulatorio "RPI-X".

IV. REVISIONES ANTERIORES

26. Como fue señalado líneas arriba, el Contrato de Concesión establece un régimen de regulación por Tarifas Máximas. Bajo este marco conceptual, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las tarifas reguladas se reajustan de acuerdo a la fórmula "RPI - X", donde RPI corresponde a la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU y el factor X es el incremento anual de productividad. Este factor X ha sido calculado por OSITRAN cada cinco (5) años mediante la metodología establecida en el RETA.
27. De manera general, la metodología establecida en el RETA y utilizada por OSITRAN para la estimación del Factor X en los dos procedimientos llevados a cabo, está basada en el enfoque de productividad de Bernstein y Sappington (1999), el cual supone que la referida estimación debe reflejar que: i) la industria regulada puede aumentar su productividad más rápidamente que otros sectores de la economía, y ii) los precios de los insumos empleados en la industria regulada crecen a una menor tasa que el precio de los insumos utilizados en otros sectores de la economía. Lo anterior se resume en la siguiente fórmula:



$$X = \left(\dot{W}^e - \dot{W} \right) + \left(\dot{T} - \dot{T}^e \right)$$

28. En donde, \dot{W} representa los cambios anuales en los precios de los insumos, \dot{T} representa los cambios en la productividad total de factores (PTF) y el super índice e denota las variables de la economía. De esta forma, el factor X se calcula como la diferencia entre la variación del índice del precio de los insumos de la economía menos la variación de los precios de los insumos de la empresa, más la diferencia entre la variación de la PTF de la empresa menos la variación de la PTF de la economía. Es decir, las tarifas deben ajustarse hacia arriba de acuerdo con el incremento promedio en el nivel de los costos, y hacia abajo de acuerdo con las mejoras en productividad.
29. Las estimaciones de la PTF, tanto de la empresa como de la economía, se han basado en la metodología de la contabilidad de crecimiento (Residuo de Solow), utilizando un enfoque primal que implica el uso de indicadores de cantidades. Esto significa que el cambio en la PTF se explica como el residuo entre el cambio en la producción menos el cambio en el uso de los insumos. Esta estimación supone la agregación de los diferentes componentes de la medición de la productividad (producto, uso de los insumos o factores de producción y precios de dichos insumos).
30. Para tal efecto, se requiere el uso de números índice; motivo por el cual el Regulador ha considerado apropiado uniformizar dichas estimaciones con el uso de un solo concepto de número índice para calcular las diferentes agregaciones de los volúmenes de servicios producidos, insumos y precios. Así, el RETA establece que la PTF deberá calcularse mediante la metodología de números índice, en particular el Índice de Fisher.
31. Sobre la base de la metodología general descrita, en los dos (2) procedimientos anteriores de revisión del Factor de Productividad se obtuvieron los siguientes resultados:

Cuadro N° 1
Factores de Productividad fijados por OSITRAN

| Período | Factor X | Resolución de Consejo Directivo |
|---------------------|----------|-----------------------------------|
| Ene 2009 – Dic 2013 | -0,61% | Resolución N° 047-2009-CD-OSITRAN |
| Ene 2014 – Dic 2018 | +0,05% | Resolución N° 059-2013-CD/OSITRAN |

Fuente y elaboración: OSITRAN

IV.1. Revisión enero 2009 – diciembre 2013

32. Para la estimación del Factor de Productividad se empleó información estadística y financiera considerando un horizonte temporal de siete (7) años, desde el 2001 al 2007.
33. Con la información disponible, se estimó la tasa de crecimiento de la productividad de la empresa, siendo el valor obtenido -0,99%; mientras que la tasa de crecimiento del precio de los insumos utilizados por el Concesionario fue de 1,53%.



34. Para las ganancias en productividad de la economía, el Regulador consideró una tasa de crecimiento anual del indicador del nivel de productividad de la economía peruana para el período 2001-2007 de 1,69%, valor que fue tomado de OSIPTEL. Para la estimación de la tasa de cambio de precios de los insumos en la economía, se aplicó la identidad de Christensen, obteniéndose un valor de 3,61%.
35. Con la información antes indicada, aplicando la expresión de cuatro (4) componentes de Bernstein y Sappington, se estimó el Factor X en -0,61% anual, vigente para el periodo enero 2009 – diciembre 2013, y aplicable a tres (3) canastas reguladas de servicios (pasajeros, naves y carga). Así, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de dichas canastas, no podía superar anualmente durante el referido periodo la suma del índice de precios al consumidor de los EEUU (RPI) y el factor de productividad determinado (X).

Cuadro N° 2
Cálculo del Factor de Productividad para el periodo 2009-2013

| | Empresa | Economía | Diferencia |
|---|---------|----------|---------------|
| Tasa de crecimiento Productividad Total de Factores (T) | -0,99% | 1,69% | -2,68% |
| Tasa de cambio precio de los insumos (W) | 1,53% | 3,61% | 2,07% |
| Factor de productividad (X) | | | -0,61% |

Fuente: OSITRAN

IV.2. Revisión enero 2014 – diciembre 2018

36. Para la estimación del Factor de Productividad del AIJCh aplicable al periodo enero 2014 – diciembre 2018, se mantuvo la misma metodología que la empleada en la revisión del 2008, basada en la fórmula de Bernstein y Sappington (doble diferencia con respecto a la economía). Para ello, el Regulador consideró conveniente emplear la totalidad de la información estadística y financiera disponible, con lo cual el periodo de medición abarcó desde el 2001 al 2012 (12 años de información y 11 años de variaciones).
37. Con la información disponible se determinó que, para el referido periodo, la tasa anual del crecimiento del producto de LAP fue de 8,71%, mientras que el uso de insumos creció a una tasa de 7,20%. Por tanto, el crecimiento promedio anual de la productividad de la empresa fue de 1,51%.
38. En lo que respecta a la PTF de la economía, el Regulador consideró conveniente emplear el cálculo realizado por el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL), el cual ascendió a 0,45% anual para el periodo 2001-2012.
39. La tasa de crecimiento anual de los precios de los insumos empleados por el Concesionario fue de 4,02%; mientras que la tasa de crecimiento de los precios de los



insumos de la economía fue estimada empleando la identidad de Christensen, resultando en 3,01% anual.

- 40. Con la información antes indicada, aplicando la expresión de cuatro (4) componentes de Bernstein y Sappington, se estimó el Factor X en 0,05% anual, vigente para el periodo enero 2014 – diciembre 2018, y aplicable a tres (3) canastas reguladas de servicios (pasajeros, naves y carga). El siguiente cuadro resume los componentes del Factor de Productividad del AIJCh calculado por diferencias con la economía:

Cuadro N° 3
Cálculo del Factor de Productividad para el periodo 2014-2018

| | Empresa | Economía | Diferencia |
|---|---------|----------|--------------|
| Tasa de crecimiento Productividad Total de Factores (T) | 1,51% | 0,45% | 1,06% |
| Tasa de cambio precio de los insumos (W) | 4,02% | 3,01% | -1,01% |
| Factor de productividad (X) | | | 0,05% |

Fuente: OSITRAN

V. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS COBRADAS EN EL AIJCH

- 41. Un primer aspecto que es importante considerar cuando se analizan las tarifas cobradas por el Concesionario es que el mecanismo de Tarifas Máximas o Precios Tope puede aplicarse de manera individual a los servicios sujetos a regulación tarifaria o mediante canastas reguladas de servicios; destacándose que, conforme al Anexo II del RETA, en cada proceso de revisión tarifaria, el Regulador determinará las canastas regulatorias de servicios, a las cuales podrá aplicarse el mecanismo RPI-X, considerando para ello los siguientes criterios:

- Las canastas estarán conformadas por servicios sujetos a regulación tarifaria;
- El número de canastas estará en función del tipo de usuarios y la estructura del sistema tarifario; y,
- La conformación de las canastas estará en función de la naturaleza y complementariedad de los servicios regulados.

- 42. Bajo ese marco normativo, a través de las Resoluciones N° 047-2009-CD-OSITRAN y 059-2013-CD/OSITRAN, el Regulador determinó que los respectivos factores de productividad aprobados se aplicarán a las siguientes tres canastas de servicios:

- **Aeronaves:** formada por los servicios de aterrizaje y despegue nacional, aterrizaje y despegue internacional, estacionamiento de aeronaves nacional, estacionamiento de aeronaves internacional y uso de puentes de embarque.
- **Pasajeros:** formada por los servicios de uso de aeropuerto (TUUA) nacional y uso de aeropuerto (TUUA) internacional.
- **Carga:** formada por el servicio de uso de instalaciones de carga.



43. Asimismo, de conformidad con el Contrato de Concesión, en dichas Resoluciones se estableció que el Concesionario puede determinar libremente la estructura tarifaria al interior de cada una de las canastas establecidas por OSITRAN, siempre que no se supere el precio tope establecido mediante la regla RPI-X. En ese contexto, a continuación, se muestra la evolución de las tarifas cobradas por el Concesionario.

V.1. Evolución de las tarifas en la canasta de servicios a las aeronaves

44. Hasta el año 2008, las tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional e internacional cobradas por el Concesionario fueron iguales a las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, mostrando una tendencia creciente. Dicha tendencia se mantuvo hasta el 2010 inclusive -con excepción del cargo mínimo cobrado a las naves con un PMD de hasta 10 t, por las operaciones de aterrizaje y despegue en vuelos nacionales, el cual registró una ligera disminución (-0,51%) en dicho año. Así, desde el 2010, el Concesionario ha mantenido invariables estas tarifas.
45. Cabe señalar que, de acuerdo al Contrato de Concesión, los ingresos generados por el pago de las tarifas de Aterrizaje y Despegue son distribuidos entre el Concesionario y CORPAC en una proporción de 50% para cada uno de ellos.
46. En cuanto a las tarifas de estacionamiento nacional e internacional, éstas han presentado el mismo comportamiento que las tarifas de aterrizaje y despegue, en atención a lo establecido en el Contrato de Concesión⁴.



⁴ Anexo 5 del Contrato de Concesión
"Régimen de tarifas y precios aplicables"

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios prestados directamente por el Concesionario

(...)

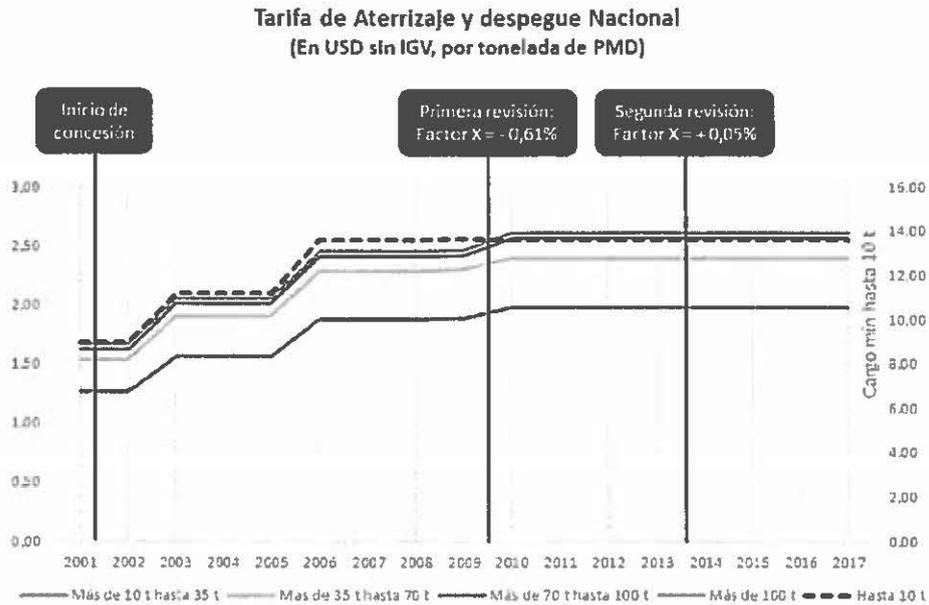
c. Estacionamiento (Tiempo adicional a 90 minutos)

La tarifa correspondiente a este servicio es el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas.

Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa del 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue. En tal sentido, el ajuste de la presente tarifa se hará de acuerdo a los ajustes que sufra la tarifa de aterrizaje y despegue (ver ejemplos en el Apéndice 1).

La presente tarifa es única y exclusivamente a favor del Concesionario."

Gráfico N° 1
Evolución de las tarifas de Aterrizaje y Despegue, 2001-2017



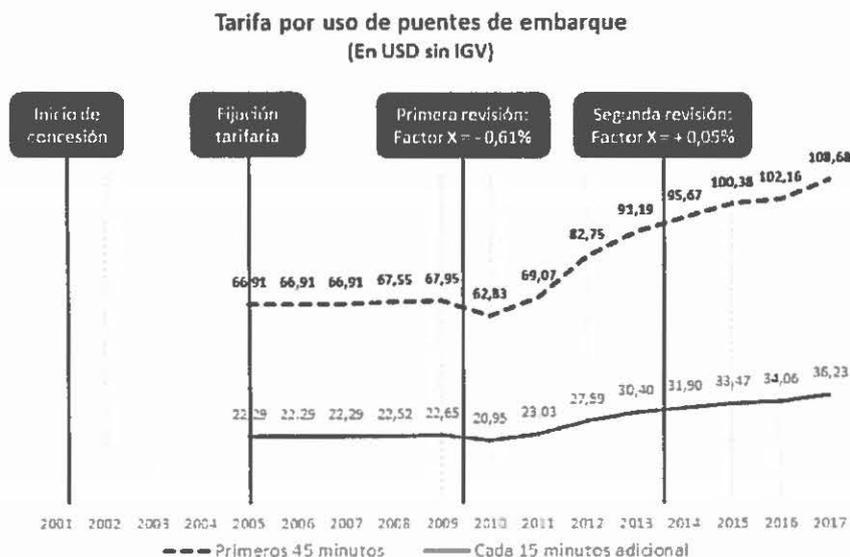
Nota: Las tarifas correspondientes al 2010 entraron en vigencia el 17 de abril, luego de la aprobación de las Tarifas Máximas de puentes de embarque a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2010-CD-OSITRAN.

47. En el caso del servicio de puentes de abordaje, se observa que la tarifa cobrada por el Concesionario fue igual a las Tarifas Máximas establecidas por el Regulador hasta el 2010⁵, año a partir del cual el Concesionario decidió incrementar sus tarifas dentro del tope establecido por el mecanismo "RPI-X".

⁵ A través de las Resoluciones N° 053-2005-CD-OSITRAN, N° 003-2008-CD-OSITRAN (cabe indicar que esta Resolución fue parcialmente anulada por la Resolución N° 059-2008-CD-OSITRAN de fecha 03.12.2008) y N° 004-2010-CD-OSITRAN.



Gráfico N° 2
Evolución de la tarifa por uso de puentes de embarque, 2001-2017



48. En resumen, se observa que las tarifas a las aeronaves cobradas por LAP han sido iguales a las Tarifas Máximas permitidas; destacándose que, a partir de la aplicación del mecanismo "RPI-X", el Concesionario ha optado por destinar todo el incremento tarifario a la tarifa por uso de puentes de abordaje, manteniendo constantes desde el año 2010 las tarifas de aterrizaje y despegue nacional e internacional, así como las correspondientes a estacionamiento.

V.2. Evolución de las tarifas en la canasta de servicios a los pasajeros

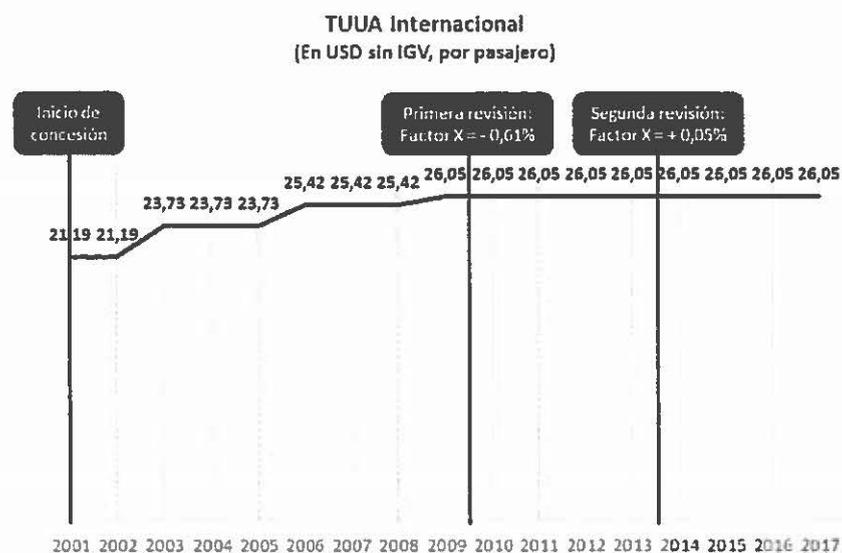
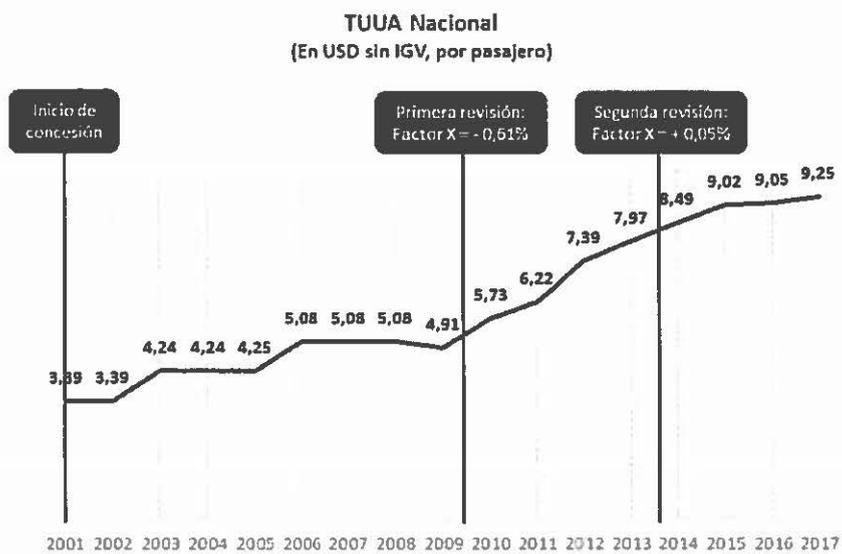
49. Al analizar la evolución de las tarifas TUUA nacional e internacional cobradas por el Concesionario, se observa que hasta el año 2008 estas fueron iguales a las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, mostrando una tendencia creciente. En el 2009, año en el que empezó a aplicarse el mecanismo "RPI-X", el Concesionario redujo la TUUA nacional e incrementó la TUUA internacional; y desde el 2010, la TUUA internacional se ha mantenido fija mientras que todo el incremento tarifario dentro del tope establecido en la canasta ha sido dirigido a la TUUA nacional.⁶

50. Cabe señalar que, de acuerdo al Contrato de Concesión, los ingresos generados por el pago de la tarifa de TUUA internacional son a favor del Concesionario en un 80% y para CORPAC en un 20%.

⁶ Cabe mencionar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tener mayor dinamismo a partir del año 2010, registrando un crecimiento promedio anual de 15,1% en el periodo 2010-2016, mientras que en el periodo 2001-2009 el crecimiento promedio anual fue de 9,3%. Dicho dinamismo provocó un cambio en la estructura del tráfico de pasajeros en el AUCh, la cual hasta el 2009 era de 45% nacional y 47% internacional (el 8% restante correspondía a pasajeros en tránsito que no pagan TUUA); así, en el 2010 se invirtió a 50% nacional y 42% internacional, y en el 2016 alcanzó 55% nacional y 36% internacional.



Gráfico N° 3 Evolución de las tarifas de TUUA, 2001-2017



51. En resumen, se observa que las tarifas a los pasajeros cobradas por LAP han sido iguales a las Tarifas Máximas permitidas; destacándose que con la aplicación del mecanismo "RPI-X", el Concesionario ha optado por destinar todo el incremento tarifario a la tarifa al pasajero embarcado en vuelo nacional, manteniendo constantes desde el año 2010 las tarifas a los pasajeros embarcados en vuelo internacional.⁷

V.3. Evolución de la tarifa en la canasta de servicio a la carga

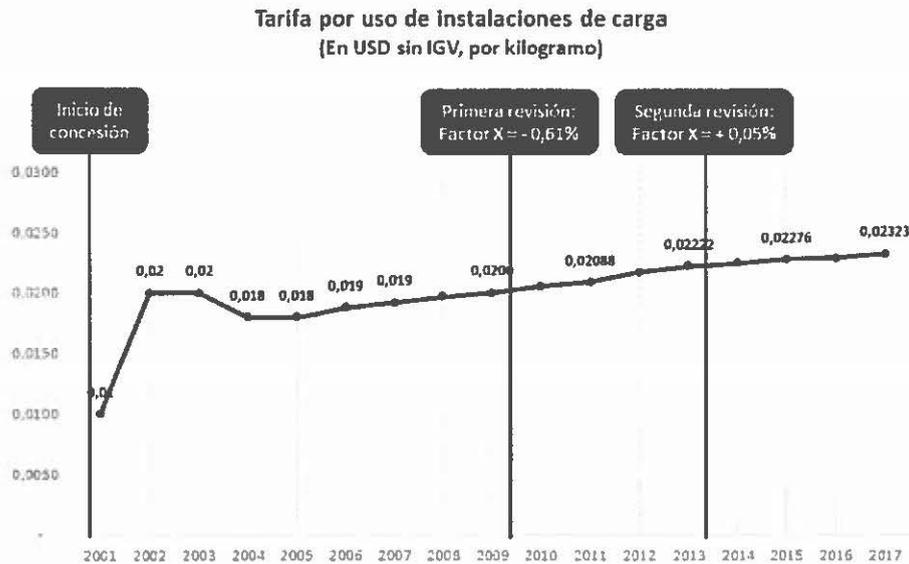
52. La tarifa por uso de instalaciones de carga cobrada por el Concesionario también ha sido igual que la Tarifa Máxima establecida por el Contrato de Concesión hasta el año 2002,

⁷ Cabe indicar que desde el año 2010 hay una recomposición en la estructura del tráfico de pasajeros, predominando desde entonces los pasajeros embarcados en vuelos nacionales.



autorizada por el Regulador hasta el año 2008, y conforme al mecanismo "RPI-X" del 2009 en adelante.

Gráfico N° 4
Evolución de la tarifa por uso de instalaciones de carga, 2001-2017



VI. ANÁLISIS

53. En atención a lo dispuesto en el RETA, en el presente acápite se analizarán los servicios aeroportuarios sujetos a la regulación por "RPI-X" (Precios Tope), con el fin de determinar si existen condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado del Concesionario. Este análisis consta de dos partes: la primera está referida a la definición del mercado relevante para cada servicio regulado, y en la segunda se analizan las condiciones de competencia en cada mercado. De manera previa a dicho análisis, a continuación, se realiza una descripción del tráfico registrado en el AIJCh.

VI.1. Cuestión previa: Comportamiento del mercado en el AIJCh

54. El AIJCh es el principal centro de salidas y llegadas de pasajeros carga y naves del país. Del mismo modo, dentro del ámbito nacional, concentra alrededor de la mitad del tráfico de pasajeros y carga, así como un tercio del número de operaciones de naves; tal como se muestra en el siguiente cuadro.



Cuadro N° 4
Participación del AIJCh en el tráfico de pasajeros, carga y naves de la Red Aeroportuaria Nacional (en porcentaje)

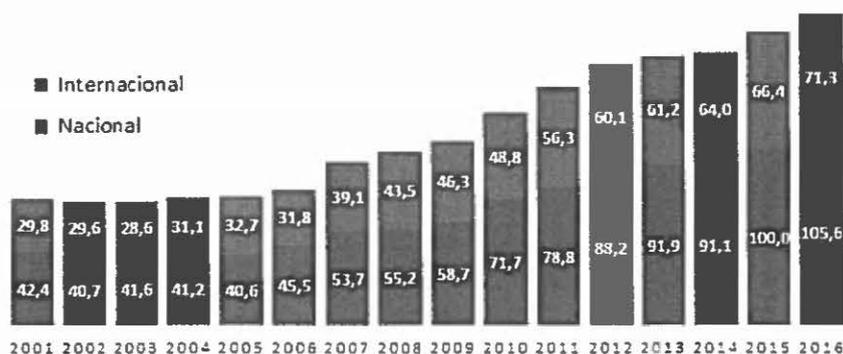
| | PASAJEROS | | CARGA | | NAVES | |
|------|-----------|---------------|----------|---------------|-----------|---------------|
| | Nacional | Internacional | Nacional | Internacional | Nacional* | Internacional |
| 2014 | 46,8 | 99,3 | 51,1 | 100,0 | 33,0 | 96,3 |
| 2015 | 47,1 | 99,2 | 52,3 | 100,0 | 32,7 | 95,7 |
| 2016 | 47,7 | 99,2 | 56,2 | 100,0 | 34,0 | 96,9 |

(*) Las participaciones señaladas han sido calculadas excluyendo del total de operaciones de Aterrizaje y Despegue de la Red Aeroportuaria Nacional, los vuelos de militares y de instrucción realizados en el aeropuerto de Pisco.

Fuente: Informe de Desempeño Anual 2016 – Concesión del AIJCh (OSITRAN)

55. Entre 2001 y 2016, el número total de operaciones de aterrizaje y despegue en el AIJCh experimentó un crecimiento promedio anual de 6,2%, al pasar de 72,2 a 179,9 miles de movimientos de naves.

Gráfico N° 5
Tráfico de aeronaves en el AIJCh, según tipo de vuelo (en miles de operaciones)



Fuente: Informe de Desempeño Anual 2016 – Concesión del AIJCh

56. Cabe señalar que el AIJCh concentra alrededor del 96% de todas las operaciones de aterrizaje y despegue en vuelo internacional realizadas en la red aeroportuaria nacional. En efecto, el AIJCh se ha distinguido siempre por su posición estratégica en la región, la cual le permite estar conectado con 45 ciudades en el mundo, las cuales se muestran en la siguiente ilustración.



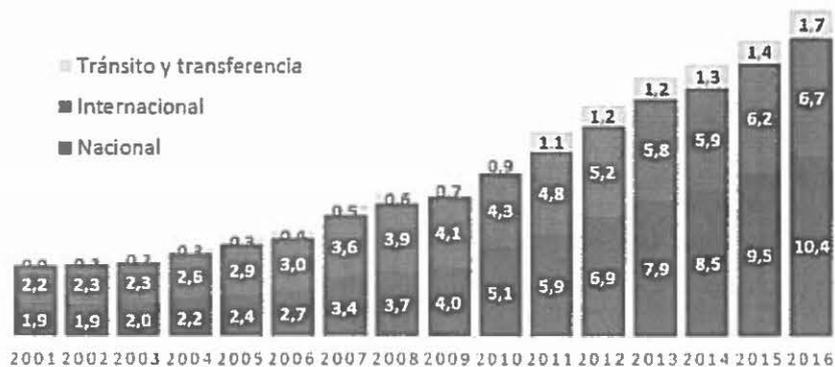
Ilustración N° 1
Rutas internacionales comerciales desde el AIJCh



Fuente: Memoria Anual LAP 2016

57. En el 2016, 18,8 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo que representó un incremento de 10,1% con respecto al año anterior; ello debido a un mayor número de aerolíneas que atienden vuelos internacionales, así como al aumento en sus destinos y frecuencias.

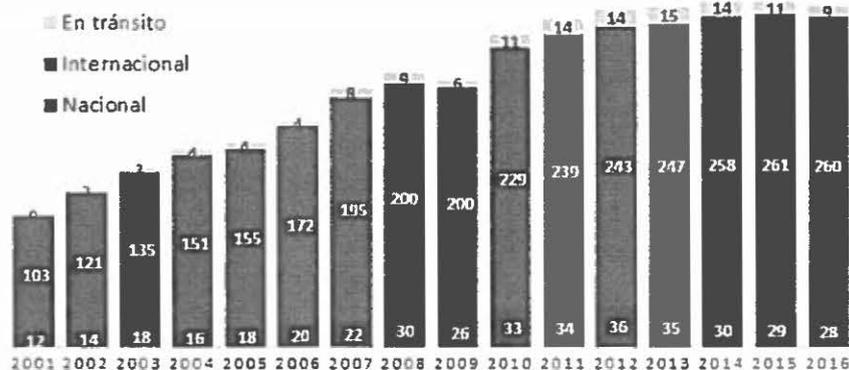
Gráfico N° 6
Tráfico de pasajeros en el AIJCh, según tipo de vuelo (en millones)



Fuente: Informe de Desempeño Anual 2016 – Concesión del AIJCh

58. Cabe resaltar que el tráfico de pasajeros en rutas nacionales ha venido creciendo de manera exponencial (llegando incluso a aproximarse a tasas de 30% en determinados años). El turismo es uno de los sectores que más incide en el aumento de esta demanda, por efecto de una serie de variables: crecimiento económico, desarrollo de infraestructura y oferta, y aplicación de estrategias y campañas de promoción por parte de diferentes actores de los sectores público y privado. (PROMPERÚ, 2016)
59. El AIJCh también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, especialmente en el transporte internacional, al concentrar el 100% de la carga movilizada. Entre el 2001 y el 2014, se registró una tendencia creciente en el tráfico de carga, luego de la cual se observa una ligera reducción.

Gráfico N° 7
Tráfico de carga en el AIJCh, según tipo de vuelo (en miles de toneladas)



Fuente: Informe de Desempeño Anual 2016 – Concesión del AIJCh

VI.2. Definición del mercado relevante

60. Un primer paso necesario para cualquier evaluación de poder de mercado es la definición del mercado relevante. Su objetivo es identificar las restricciones competitivas que enfrenta el operador relevante en el mercado y si esas restricciones le impiden operar independientemente de la presión competitiva efectiva. (CAA, 2014) Así, para su definición es necesario efectuar un análisis de los patrones de sustitución relevantes desde el punto de vista económico.
61. Sobre el particular, existe un consenso amplio respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante⁸. Esta se realiza identificando dos dimensiones que determinan el mercado relevante sobre el cual se estimará la tenencia o no de posición de dominio por parte de la empresa: el mercado de producto o servicio relevante y el mercado geográfico relevante.

- (i) **El mercado de producto o servicio relevante:** incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son

⁸ Ver, por ejemplo: U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010), y EUROPEAN COMMISSION (1997).

sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.

- (ii) **El mercado geográfico relevante:** considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.

62. La legislación peruana recoge estos conceptos en el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, de la manera siguiente:

"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.

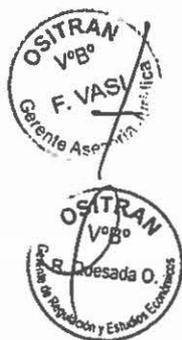
6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte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

63. En línea con ello, a continuación, se definirá el mercado relevante de los servicios aeroportuarios sujetos a regulación tarifaria. Seguidamente, se procederá a determinar si existen condiciones de competencia al interior de estos o si, por el contrario, existe poder de mercado de parte de alguno de los agentes participantes.

VI.2.1. Análisis del mercado de producto o servicio relevante

64. De manera general, para la definición del mercado de producto (servicio) relevante, el análisis principalmente se basa en determinar qué producto (servicio) o conjunto de productos (servicios) es sustituto cercano de aquél materia de análisis desde el punto de vista de la demanda⁹. Es decir, si el producto (servicio) materia de análisis puede ser sustituido por un número significativo de consumidores ante un incremento de su precio, entonces podría concluirse que ambos productos (servicios) pertenecen al mismo mercado.

⁹ La sustitución por el lado de la oferta podría jugar un rol en la definición de mercado relevante si otros proveedores fueran capaces de entrar al mercado en un corto plazo sin requerir inversiones significativas ante un incremento del precio del incumbente. En el contexto de los mercados de aeropuertos, esto implica que cuando un aeropuerto incrementa sus precios, aeropuertos alternativos que aún no operan en el mercado podrían fácilmente entrar a competir. En el presente caso, debido a las barreras de entrada que se detallarán más adelante, resulta altamente improbable que aeropuertos alternativos que no están presentes en el mercado puedan ingresar al mismo en un corto plazo ante un incremento del precio del conjunto de servicios seleccionado como relevante.



- 65. Este enfoque es reflejado a través de la prueba SSNIP²⁰, la cual consiste en un procedimiento iterativo en el que se amplía el mercado de manera gradual. Así, de producirse un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, en el precio del servicio o conjunto de servicios seleccionado como relevante (generalmente, entre 5 y 10%), sin que esto provoque que los usuarios opten por terceros servicios, el mercado de servicio estará adecuadamente definido.²¹
- 66. Si bien la prueba SSNIP es una herramienta que puede resultar útil para la definición de los mercados relevantes, Polk y Bilotkach (2013) advierten que su aplicación requiere tener claridad respecto del contexto en el que se esté desarrollando. Por ejemplo, el horizonte temporal elegido dentro del cual puede ocurrir la sustitución juega un rol importante en el análisis. Al respecto, señalan que la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente.
- 67. Dicho lo anterior, el presente análisis del mercado de servicio relevante se realizará considerando los servicios prestados en el AIJCh que se encuentran sujetos a regulación tarifaria mediante la regla "RPI-X". De acuerdo a la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, estos servicios son los que se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 5
Servicios aeroportuarios materia de regulación tarifaria

| N° | TARIFA | SERVICIO AEROPORTUARIO |
|---------------------------------|---|---|
| A. Servicios al pasajero | | |
| 1. | Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional | <p>La TUUA está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipaje, carga y correo. Estos servicios son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Embarque/desembarque de pasajeros</u>: área de embarque, sistema de despacho y entrega de equipaje, carrito porta equipaje, transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave, área para pasajeros en tránsito, etc. - <u>Orientación</u>: circuito cerrado de televisión, señalización vertical y horizontal, sistema de sonido, sistema de información de vuelo, etc. - <u>Otras instalaciones y servicios</u>: locales destinados a servicios de organismos públicos (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.) - Servicios de atención médica. - Área pública de circulación de vehículos. - Áreas de uso común para pasajeros y acompañantes. - Seguridad aeroportuaria. - Servicios higiénicos. |
| B. Servicios a la nave | | |



²⁰ Small but Significant Non-transitory Increase in Price.
²¹ U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010).

| Nº | TARIFA | SERVICIO AEROPORTUARIO |
|-------------------------------|---|--|
| 2. | Aterrizaje y despegue nacional e internacional | Las tarifas por aterrizaje y despegue se aplican por los siguientes servicios: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Servicio diurno</u>: incluye el servicio de control de tránsito aéreo, comunicaciones para aproximación de aeropuerto, uso de pista de aterrizaje, uso de pista de rodaje, estacionamiento de aeronave por los primeros 90 minutos, servicio de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología, entre otros. - <u>Servicio nocturno</u>: incluye los servicios diurnos y adicionalmente, iluminación de pistas y plataforma, ayudas visuales luminosas nocturnas. |
| 3. | Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional | Se ofrece de manera complementaria al servicio de aterrizaje y despegue, pasados los primeros 90 minutos de estancia de la aeronave. |
| 4. | Uso de puentes de abordaje | Infraestructura especialmente acondicionada para el traslado de los pasajeros desde el terminal hacia la nave, y viceversa. |
| C. Servicio a la carga | | |
| 5. | Uso de instalaciones de carga aérea | Prestación de instalaciones destinadas a facilitar el movimiento de carga nacional, así como la de importación / exportación. Incluye el traslado en el aeropuerto. |

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión.

68. Cabe indicar que la demanda por los servicios antes descritos y, en general, la demanda por los servicios aeroportuarios *upstream* es una demanda derivada que proviene de un mercado *downstream*, en el que las aerolíneas brindan servicios de transporte aéreo tanto a los pasajeros como a los consignatarios de la carga (importadores y exportadores). En consecuencia, la definición del mercado relevante en el mercado aeroportuario *upstream* dependerá del análisis de las características y comportamiento de los demandantes del servicio de transporte aéreo *downstream*.

a) Servicio al pasajero

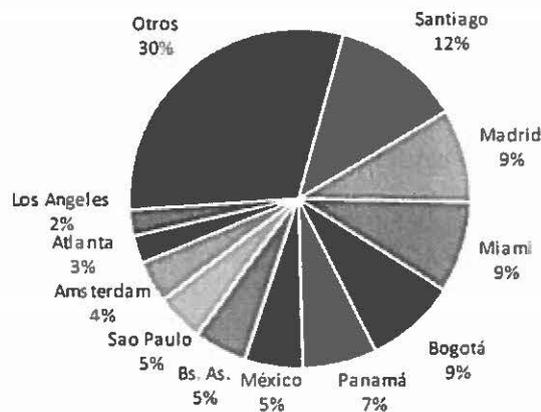
69. Los servicios asociados a la TUUA (tanto nacional como internacional) son demandados por pasajeros cuyo propósito es trasladarse a un destino final por diversas razones (principalmente, negocios y recreación). Así, se trata de una demanda derivada de la demanda por el servicio de transporte aéreo, pues los pasajeros hacen uso del terminal para embarcar a un avión que los movilizará a su destino.
70. Al respecto, de acuerdo con De Rus et al (2003), el avance tecnológico en la construcción de trenes cada vez más rápidos, ha dado lugar a que el transporte de pasajeros por ferrocarril mediante trenes de alta velocidad se convierta en un sustituto del transporte aéreo para ciertas distancias; no obstante, dicha alternativa es inexistente en el presente caso.



- 71. Asimismo, Polk y Bilotkach (2013) señalan que los aeropuertos considerados *hub* -como es el caso del AIJCh- difícilmente enfrentan competencia con otros modos de transporte (terrestre o marítimo) en una fracción significativa de su tráfico de pasajeros y carga, debido a que el tráfico de larga distancia (*long-haul*) usualmente representa una participación sustancial del negocio para estos terminales.
- 72. En el presente caso, los pasajeros embarcados en vuelos internacionales representan alrededor del 40% del tráfico de salida, siendo sus principales ciudades de destino Santiago (12%), Madrid (9%), Miami (9%), Bogotá (9%) y Panamá (7%). En consecuencia, otros modos de transporte no constituirían un sustituto cercano al transporte aéreo para una porción importante de los demandantes del servicio de TUUA internacional del AIJCh.

Gráfico N° 8

Tráfico de pasajeros de salida en vuelo internacional por ciudad de destino, año 2016



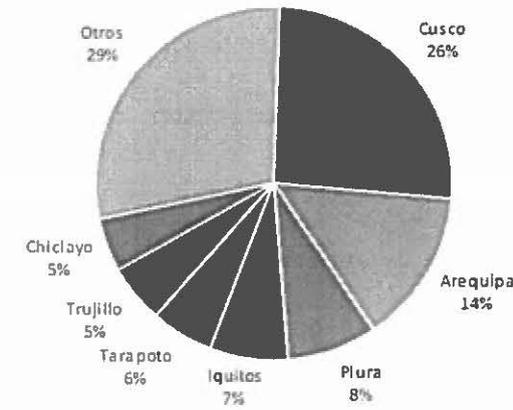
Fuente: LAP

- 73. En el caso de los pasajeros embarcados en vuelos nacionales, las principales ciudades de destino son: Cusco (26%), Arequipa (14%), Piura (8%), Iquitos (7%) y Tarapoto (6%). Adicionalmente, de acuerdo a cifras de PROMPERÚ (2017), el 74% de los vacacionistas que viajan por vía aérea pertenecen al nivel socioeconómico A-B. Así, considerando que el tiempo de viaje desde Lima a dichas ciudades por vía terrestre supera las doce (12) horas, dichos pasajeros serían poco sensibles a considerar este modo de transporte como un sustituto cercano del transporte aéreo frente a un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la TUUA.



Gráfico N° 9

Tráfico de pasajeros de salida en vuelo nacional por ciudad de destino, año 2016



Fuente: LAP

74. En ese contexto, una vez que un pasajero ha decidido trasladarse hacia su destino final mediante el transporte aéreo, éste se encuentra cautivo a los servicios de la TUUA prestados por el Concesionario debido a que no existe un conjunto de servicios alternativos a dicho servicio aeroportuario. Por tanto, el servicio relevante comprende los servicios de uso de aeropuerto incluidos en la TUUA nacional e internacional.

b) Servicios a la nave

75. El servicio de **Aterrizaje y despegue** es demandado por las aerolíneas, independientemente de si el origen o destino de la aeronave es nacional o internacional. Para poder despegar de o aterrizar en un aeropuerto, la aeronave requiere necesariamente hacer uso de las pistas de aterrizaje y de rodaje, y además que se le preste un conjunto de servicios¹² que requieren activos específicos. Así, para las líneas aéreas, las actividades contenidas en el servicio de aterrizaje y despegue son indispensables para completar el servicio de transporte de pasajeros y de mercancías por vía aérea.
76. De esta manera, si la tarifa que cobra LAP por prestar el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCh sufre un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, las líneas aéreas no cuentan con otra alternativa factible que les permita arribar/despegar al/de dicho aeropuerto. Por tanto, al no existir otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer las mismas necesidades de aterrizar o despegar del AIJCh, es posible afirmar que el servicio de aterrizaje y despegue no cuenta con sustitutos cercanos.

77. En el caso del **Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional**, como fue señalado líneas arriba, las líneas aéreas pagan una tarifa por este servicio una vez



¹² Además de la infraestructura proporcionada por el Concesionario, como parte del servicio de aterrizaje y despegue, las aerolíneas reciben servicios de aeronavegación, tales como servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, meteorología aeronáutica, comunicaciones aeronáuticas, inspección de vuelo, entre otros, los cuales se encuentran a cargo de CORPAC.

transcurridos los primeros 90 minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue¹³. Al respecto, si bien las aerolíneas ejercen cierto nivel de control sobre el tiempo que permanece la aeronave estacionada en la plataforma del aeropuerto, ello depende esencialmente de si se trata de un vuelo doméstico (con naves pequeñas) o un vuelo internacional (con naves grandes), el último de los cuales involucra un mayor número de pasajeros que desembarcar y embarcar; y, por lo tanto, un mayor tiempo de permanencia.

78. En el siguiente cuadro se muestra el porcentaje de naves estacionadas en la plataforma del AIJCh durante más de 90 minutos respecto del total de operaciones de vuelos comerciales¹⁴ en el año 2016. Así, en los vuelos domésticos, entre el 41% y 47% de las operaciones implicaron que la nave permanezca estacionada durante más de 90 minutos; mientras que, en los vuelos internacionales, dichos porcentajes se elevaron hasta 83%, dependiendo de la envergadura de la nave.¹⁵

Cuadro N° 6:

Porcentaje de operaciones con naves estacionadas durante más de 90 minutos, año 2016

| CLASIFICACIÓN DE LA NAVE | NACIONAL | INTERNACIONAL |
|--------------------------|------------|---------------|
| A | 45% | - |
| B | 47% | 36% |
| C | 41% | 58% |
| D | - | 83% |
| E | - | 72% |
| Total | 41% | 64% |

Nota: Información referida a operaciones de vuelos comerciales.
Fuente: LAP

79. Adicionalmente, existen otros factores ajenos al costo de estacionamiento que llevan a una aerolínea a decidir que su nave se estacione en determinado aeropuerto durante un tiempo prolongado. Uno de ellos, por ejemplo, es la necesidad de realizar chequeos de mantenimiento diario (*overnight check*). Generalmente, este tipo de chequeos lo realizan

¹³ La tarifa correspondiente a este servicio es el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa del 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue.

¹⁴ Los vuelos comerciales representaron el 97% y 93% del total de operaciones nacionales e internacionales en el año 2016; mientras que los vuelos cargueros significaron el 2% y 4%, respectivamente, en el mismo año.

¹⁵ Según OACI (2009), las aeronaves se clasifican por clave de letra de acuerdo al siguiente detalle:

| Letra de clave | Envergadura | Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal |
|----------------|-----------------------------------|--|
| A | Hasta 15 m (exclusive) | Hasta 4,5 m (exclusive) |
| B | Desde 15 m hasta 24 m (exclusive) | Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive) |
| C | Desde 24 m hasta 36 m (exclusive) | Desde 6 m hasta 9 m (exclusive) |
| D | Desde 36 m hasta 52 m (exclusive) | Desde 9 m hasta 14 m (exclusive) |
| E | Desde 52 m hasta 65 m (exclusive) | Desde 9 m hasta 14 m (exclusive) |
| F | Desde 65 m hasta 80 m (exclusive) | Desde 14 m hasta 16 m (exclusive) |

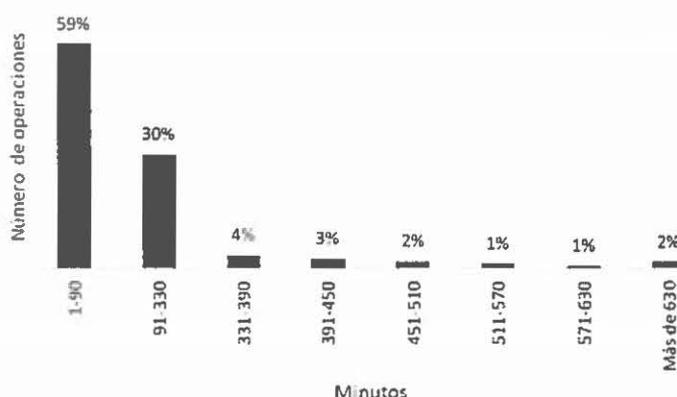
Esta clasificación es además recogida por la normativa nacional a través de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP 314 (Volumen I: Diseño y operaciones de aeródromos).



las naves de vuelos domésticos debido a que dicho servicio no es ofrecido en los aeropuertos de provincia.¹⁶ En el 2016, el 8% del total de operaciones de vuelos domésticos implicó que la nave permaneciera estacionada durante más de 6,5 horas.

Gráfico N° 10

Distribución de operaciones de vuelos domésticos por tiempo de permanencia, año 2016



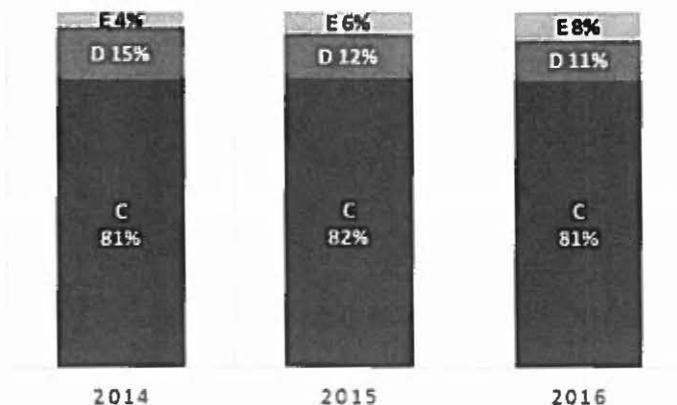
Nota: El rango 1-90 corresponde a los primeros 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D.
Fuente: LAP

80. Por tanto, en caso de que una nave necesite permanecer en la plataforma del AIJCh por un tiempo mayor a los 90 minutos incluidos dentro de la tarifa por el servicio de aterrizaje y despegue, no existe alternativa que reemplace el servicio de estacionamiento. Además, este servicio pertenecería a un mercado secundario, toda vez que sería adquirido luego de haber efectuado una decisión de compra anterior, en este caso, pagar la tarifa por el servicio de aterrizaje y despegue para arribar al aeropuerto. (Competition Commission, 2009).
81. Por su parte, el servicio de **Puentes de abordaje** es demandado por las líneas aéreas para las naves que transportan pasajeros. Así, la demanda por el servicio de puentes de embarque (PLB por sus siglas en inglés), al igual que la demanda por el servicio de estacionamiento, es una demanda secundaria luego de haber decidido aterrizar en el aeropuerto.
82. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que no todas las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros en el AIJCh se realizan a través de puentes de abordaje, debido a la existencia de ciertas restricciones. Una de las más importantes está referida a la envergadura de las aeronaves; solo las naves con clasificación C, D o E utilizan los puentes de abordaje en el AIJCh. Así, en los últimos años, la mayoría de las naves que han hecho uso de esta infraestructura fueron las de clave C, con más del 80% de las operaciones, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.



¹⁶ Cabe indicar además que, al igual que en el AIJCh, el servicio de estacionamiento prestado en los aeropuertos de provincia también es facturado luego de sobrepasar los 90 minutos incluidos dentro de la tarifa de aterrizaje y despegue.

Gráfico N° 11
Uso de puentes de embarque, según clasificación de nave



Fuente: LAP

83. Otra de las restricciones está referida al tiempo de llegada de las aeronaves. En el AIJCh, como en la mayoría de aeropuertos, las operaciones se concentran en ciertas horas del día. Ello no permite que todas las naves que arriban durante determinado lapso de tiempo puedan hacer uso de los puentes de embarque, pues la demanda por los mismos supera la oferta o capacidad instalada.
84. Tanto en las operaciones de naves con clasificación A o B, como cuando no hay disponibilidad de los puentes de abordaje, para el embarque y desembarque de pasajeros se hace uso de facilidades alternativas (escaleras en una posición remota y traslado en buses desde y hasta el terminal). Ello se encuentra normado en el Reglamento para la Asignación de Puestos de Estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque³⁷.
85. Según dicha normativa, el desembarque y embarque de pasajeros es prioritariamente realizado en puestos de contacto, exclusiva y obligatoriamente a través de los PLBs, siendo los vuelos con mayor cantidad de pasajeros (naves de mayor envergadura) los que tienen prioridad para el uso de esta infraestructura. Además, dicho Reglamento prohíbe realizar embarques o desembarques mediante buses en los puestos de contacto (con excepción de alguna contingencia operativa).
86. De esta manera, las líneas aéreas únicamente acceden a las facilidades alternativas por disposición del operador del aeropuerto, por lo que éstas no tienen discrecionalidad en la decisión de uso o no del servicio de puentes de embarque. En consecuencia, ante un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la tarifa por el servicio de puentes de abordaje, las líneas aéreas no podrían acceder a un servicio alternativo.

Paquete de servicio

87. Si bien para la definición del mercado es importante identificar el producto o servicio provisto por el operador aeroportuario, el enfoque generalmente aceptado para la definición del mercado de productos secundarios es definir un mercado común que

³⁷ Aprobado el 12 de julio de 2013 por el Concesionario y la Dirección General de Aeronáutica Civil.



incluya ambos servicios (el primario y el(los) secundario(s)). (Competition Commission, 2009; Polk y Bilotkach, 2013; CAA (2014)).

88. En particular, de acuerdo con Competition Commission (2009) y CAA (2014), al decidir aterrizar en un aeropuerto, las aerolíneas toman en cuenta el paquete total de tarifas aeroportuarias (estacionamiento, puentes de abordaje y aterrizaje y despegue), en lugar de concentrarse en una sola tarifa de forma aislada (aun cuando los servicios puedan tener una tarifa individualizada). En consecuencia, consideran que existe un único mercado de producto para todos los servicios cubiertos por estas tarifas a la nave.
89. Por tanto, para efectos del presente análisis, se considerará un único mercado de producto relevante conformado por el paquete de servicios a la nave.

c) Servicio a la carga

90. De acuerdo al Contrato de Concesión, la contraprestación por el servicio de **Uso de instalaciones de carga aérea** es un derecho que se aplica a la carga aérea nacional e internacional, por concepto de uso de las instalaciones en el aeropuerto. En tal sentido, la demanda por este servicio es una demanda derivada del servicio de transporte aéreo de carga.
91. Al respecto, el AIJCh cuenta con un área de seguridad operacional asignada debidamente demarcada y señalizada para las operaciones de transferencia de carga ubicadas en el Centro de Carga y Correo Aéreo, en la cual se realizan las operaciones de carga y descarga:
- i) Desde y hacia los vehículos motorizados (*trailers*, furgones y montacargas); y,
 - ii) Desde y hacia la plataforma para cargar y descargar las aeronaves a través de los operadores de servicios especializados aeroportuarios.
92. De acuerdo con MINCETUR (2015), dicha área de transferencia de carga, es donde se realizan los respectivos controles aduaneros y está conformada por las siguientes instalaciones:
- **Centro de Operaciones de Carga (COC):** infraestructura donde se localiza la torre de control, lugar en el que se centralizan todas las comunicaciones, coordinaciones, supervisión y control de las operaciones de carga y correo aéreo; con la finalidad de facilitar las operaciones de carga y correo aéreo nacional e internacional. El Centro de Carga y Correo Aéreo del AIJCh tiene una capacidad instalada de 8 000 toneladas en 24 horas¹⁸.
 - **Posiciones de estacionamiento:** cuenta con 60 posiciones de estacionamientos que consisten en espacios y/o áreas demarcadas dentro del Centro de Carga, destinadas a la ubicación y el estacionamiento de los vehículos motorizados (*trailers*, furgones, camiones) y/o equipos terrestres utilizados en las operaciones de carga (tractores, *dollies*, porta contenedores, porta pallets).



¹⁸ Memoria Anual de LAP 2015.

- **Equipos de transferencia de carga:** entre estos se incluyen: *Moving Truck Doc* (MTD), *Transfer Docks* (TD), área para las mercancías peligrosas, sistema de señalización horizontal, balanza digital, circuito cerrado de televisión (CCTV), consola de posiciones de estacionamiento, entre otros.
93. Considerando la infraestructura específica provista en el AIJCh, para los dueños de la carga, sustituir el servicio de uso de instalaciones de carga prestado por el Concesionario implicaría sustituir el transporte aéreo de carga. En tal sentido, convendría analizar qué tan factible resultaría que los usuarios sustituyan el transporte aéreo por otros medios de transporte (marítimo o terrestre).
 94. Entre 2001 y 2016 se ha observado una tendencia creciente del tráfico de carga en el AIJCh, a una tasa promedio anual de 7,1%, alcanzando cerca de 300 000 toneladas en el último año. Al respecto, cabe señalar que las características que han hecho especialmente atractivo el transporte aéreo de carga son básicamente la rapidez para mercancías urgentes, perecibles y de elevado valor unitario, la facilidad de control y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio, la facilidad de transbordo, entre otros. Así, de acuerdo con MINCETUR (2015), por su alto costo y sus limitaciones de capacidad, el transporte aéreo es apropiado para: envíos de pequeño tamaño, mercancías perecederas, mercancías de alto valor, envíos urgentes.
 95. Con relación a lo anterior, cabe indicar que alrededor del 88% de la carga movilizada a través del AIJCh, corresponde a vuelos internacionales, 9% a vuelos nacionales y 3% a carga en tránsito. (OSITRAN, 2016) Asimismo, OSITRAN (2015) observó que el 75% del valor de los productos exportados por vía aérea corresponde a piedras preciosas y semi preciosas (principalmente, joyas de oro y plata); mientras que el porcentaje restante corresponde a artículos elaborados con fibras naturales, raíces perecibles y otros bienes que requieren un tratamiento especial para su movilización (por ejemplo, materiales bituminosos y sustancias radiactivas).
 96. En tal sentido, el tamaño de los productos exportados y el alto valor comercial de estos harían inviable la utilización de la vía marítima como medio de transporte. De esta manera, ante un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la tarifa por el servicio de uso de instalaciones de carga aérea, no existiría un sustituto cercano para los dueños de la carga. Por tanto, el mercado de servicio relevante se encuentra delimitado por el uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCh.

VI.2.2. Análisis del mercado geográfico relevante

97. Siguiendo con lo establecido por el Decreto Legislativo 1034, delimitar el mercado geográfico relevante equivale a determinar el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante. Para ello debe evaluarse, entre otros factores, los costos de adquirir el servicio relevante proveniente de otra zona geográfica, así como las barreras existentes; es decir, el análisis se centra en determinar qué oferta satisface las necesidades de demanda por el servicio.
98. Para tal efecto, resulta importante considerar que el Contrato de Concesión suscrito entre las Partes estableció una garantía del Estado en los siguientes términos:



2.5 Garantía del Estado. (...)

Asimismo el Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

99. Como puede advertirse, con la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente garantizó al Concesionario que no autorizaría ningún aeropuerto comercial (nacional o internacional) que pudiera competir con el AIJCh en un radio de 150 km de su ubicación durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión; es decir, hasta el año 2021. Durante ese tiempo el Concesionario gozaría de la exclusividad para operar en 150 km a la redonda; área que comprende, de manera referencial, la región Lima¹⁹ y 150 km mar adentro.
100. Posteriormente, a través de la Adenda N° 6 suscrita el 8 de marzo de 2013, la vigencia de dicha garantía fue ampliada de acuerdo a los siguientes términos:

2.5. "Garantía del Estado. (...)

Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

101. Así, con la suscripción de la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, el Concedente ha garantizado al Concesionario que no se autorizará ningún aeropuerto comercial que

¹⁹ Cabe indicar que la región Lima posee alrededor de la tercera parte de la población total del país, con cerca de 11 millones de habitantes; destacándose que aproximadamente 9 millones se concentran en la provincia del mismo nombre.



podiera competir con el AIJCh en un radio de 150 km de su ubicación hasta los siete (7) años posteriores al inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje; tiempo durante el cual, el Concesionario goza de la exclusividad para operar en dicha zona geográfica, garantizando de esta manera sus ingresos.

- 102. En tal sentido, las Partes han determinado a través del Contrato de Concesión que los 150 km de radio desde la ubicación del AIJCh es la zona geográfica relevante para determinar la existencia de competencia que podría afectar los ingresos del Concesionario.
- 103. En ese contexto, a continuación, se definirán los mercados geográficos para los servicios materia de análisis.

a) Servicios al pasajero (TUUA nacional e internacional)

- 104. Independientemente de si el vuelo es nacional o internacional, la elección del aeropuerto dependerá esencialmente de la localización geográfica de los demandantes (pasajeros). Así, los usuarios de la zona de influencia²⁰ del AIJCh no tienen otra opción más que utilizar dicho aeropuerto debido a la garantía del Estado establecida en el Contrato de Concesión. En tal sentido, el mercado geográfico en el que LAP opera se limita a los servicios al pasajero provistos en el AIJCh.

b) Servicios a la nave

- 105. Sobre el particular, es necesario entender en primer lugar que, en la mayoría de sectores, el análisis del mercado geográfico relevante implica determinar los costos para una empresa de mover parte o la totalidad de sus negocios entre proveedores competidores de un producto sustituible, donde todos los proveedores producen un producto similar (o incluso idéntico). Sin embargo, en el contexto aeroportuario, para una aerolínea, el cambio puede implicar el movimiento de rutas entre aeropuertos que son escasamente sustitutos en términos del mercado local o zona de influencia a la que sirven.
- 106. Las líneas aéreas necesitan servir aeropuertos y mercados donde estas puedan generar niveles sostenibles de tráfico e ingresos; por lo que tienen fuertes incentivos a optimizar sus redes de rutas en términos de mayor rendimiento. (IATA, 2013). Así, para que una aerolínea sustituya al AIJCh, debe ser comercialmente viable hacerlo. Al respecto, es poco probable que los aeropuertos regionales constituyan una fuente alternativa de aprovisionamiento a un aeropuerto del tamaño del AIJCh debido a restricciones de capacidad.
- 107. En efecto, la mayoría de aeropuertos regionales no posee pistas de aterrizaje que puedan acomodar naves de gran envergadura para vuelos *long-haul*, lo que significa que no podrían prestar sus servicios de transporte aéreo con su actual flota sin alterar la carga útil del pasajero y/o sus capacidades de transporte de carga. Del mismo modo, los aeropuertos regionales no tienen la capacidad de terminal ni las instalaciones adecuadas para que las aerolíneas puedan operar servicios regulares de larga distancia.

²⁰ De acuerdo a IATA (2013), el área de influencia de un aeropuerto es el área o población desde la cual se espera que el aeropuerto genere la mayor parte de su tráfico.



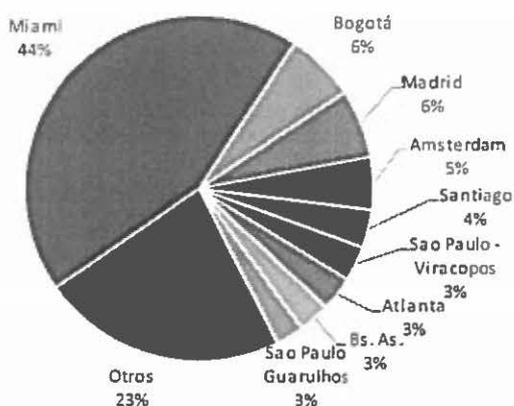
108. En ese sentido, la capacidad de generar niveles rentables de ingresos en aeropuertos alternativos representaría para las líneas aéreas la barrera más importante para la sustitución del AIJCh. Por tanto, el mercado geográfico en el que LAP opera se limita a los servicios a la nave provistos en el AIJCh.

c) Servicio a la carga

109. Como fue señalado, alrededor del 88% del tráfico de carga en el AIJCh en el año 2016 tuvo origen o destino internacional; resaltándose que este aeropuerto concentra el 100% del total de carga de importación/exportación movilizada en toda la Red Aeroportuaria del país. De dicho volumen, el 44% tuvo como origen/ destino la ciudad de Miami, seguido de lejos por Bogotá y Madrid con 6% cada una.

Gráfico N° 12

Origen/destino de la carga de tráfico internacional movilizada en el AIJCh, año 2016



Fuente: LAP

110. Así, considerando que en todo el territorio nacional no existe un aeropuerto alternativo que pueda satisfacer la demanda mostrada, el mercado geográfico en el que opera LAP está limitado al servicio de uso de instalaciones de carga aérea provisto en el AIJCh.

Conclusión

111. Los mercados relevantes están compuestos por los servicios al pasajero (TUUA nacional e internacional), los servicios a la nave (aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento nacional e internacional, y uso de puentes de embarque), y el servicio de uso de instalaciones de carga aérea (mercados de servicios relevantes), prestados en el AIJCh (mercado geográfico relevante).



VI.3. Análisis de condiciones de competencia

112. El análisis que exige el RETA en su artículo 11 tiene por finalidad determinar si existen condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado²¹. Así, luego de haber definido los mercados relevantes, es necesario determinar si existen condiciones de competencia dentro de estos o si, por el contrario, el Concesionario posee una posición dominante en los mismos. Sobre el particular, es importante señalar que la legislación peruana define este concepto en el artículo 7 del Decreto Legislativo 1034, de la siguiente manera:

"Artículo 7.- De la posición de dominio en el mercado.-

7.1. Se entiende que un agente económico goza de posición de dominio en un mercado relevante cuando tiene la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar en forma sustancial las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que sus competidores, proveedores o clientes puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad, debido a factores tales como:

- (a) Una participación significativa en el mercado relevante.*
- (b) Las características de la oferta y la demanda de los bienes o servicios.*
- (c) El desarrollo tecnológico o servicios involucrados.*
- (d) El acceso de competidores a fuentes de financiamiento y suministro así como a redes de distribución.*
- (e) La existencia de barreras a la entrada de tipo legal, económica o estratégica.*
- (f) La existencia de proveedores, clientes o competidores y el poder de negociación de éstos.*

7.2. La sola tenencia de posición de dominio no constituye una conducta ilícita."

113. Al respecto, tal como se mencionó anteriormente, a través del Contrato de Concesión, el Estado ha otorgado al Concesionario una garantía de exclusividad en un radio de 150 km de la ubicación del AIJCh hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje. Así, pueden identificarse dos factores que alimentan la posición dominante de LAP:

- i) Posee una participación absoluta dentro de los mercados relevantes identificados; y,
- ii) El cumplimiento por parte del Estado de la referida garantía constituye una barrera a la entrada de tipo legal durante el plazo indicado.

114. Adicionalmente, cabe resaltar que de la descripción realizada en la sección V del presente Informe, se observa una tendencia creciente de las tarifas cobradas por el Concesionario, específicamente, en los servicios de uso de puentes de abordaje, TUUA nacional y uso de instalaciones de carga, en línea con los incrementos anuales de las Tarifas Máximas permitidas por canasta de servicio (naves, pasajeros y carga, respectivamente). Esto

²¹ El poder de mercado es un concepto clave en el análisis económico del Derecho de la Competencia, el cual se refiere a la capacidad de una firma para incrementar su precio por encima de un nivel competitivo, sin que disminuyan sus ventas tan rápido que el aumento del precio no resulte rentable y deba ser revertido.



muestra la existencia de una demanda inelástica, pues como se ha visto el tráfico de pasajeros, carga y naves sigue en aumento pese a los incrementos tarifarios.

115. Del análisis efectuado, es posible concluir que actualmente no existen condiciones de competencia que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios materia de análisis; por lo que, siguiendo con lo establecido en el artículo 11 del RETA, es necesario que dichos servicios sigan sujetos a regulación tarifaria. En tal sentido, en cumplimiento del Contrato de Concesión y la normativa vigente, es preciso que se inicie el procedimiento de revisión del Factor de Productividad, aplicable a los siguientes servicios:

- Aterrizaje y despegue nacional e internacional
- Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional
- Uso de puentes de abordaje
- TUUA nacional e internacional y
- Uso de instalaciones de carga aérea

VII. Metodología y determinación del factor de productividad

116. El numeral 6.1 del Contrato de Concesión establece la obligación del Regulador de revisar las Tarifas Máximas del AIJCh, a partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, conforme a lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5, según el cual dichas tarifas se reajustarán mediante el mecanismo "RPI-X", donde el primer componente (RPI) corresponde a la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, mientras que el segundo componente (X) corresponde al factor de productividad.
117. Asimismo, el Apéndice 5 del Anexo 5 (incorporado al Contrato de Concesión mediante la Adenda N° 7) establece unos Lineamientos Metodológicos que deberá seguir el Regulador exclusivamente para el cálculo del Factor de Productividad que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajero o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026.
118. Por su parte, el RETA establece las reglas que se aplicarán de manera supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión. Así, en este Reglamento se señala que el factor de productividad se calculará utilizando la siguiente expresión:

$$X = [(\Delta W^* - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^*)]$$

Donde

ΔW^* : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF^* : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.



119. En este contexto, la nueva tarifa máxima debe calcularse de la siguiente manera:

$$P_t = (1 + (RPI - X)) * P_{t-1}$$

Donde

P_t: nivel tarifario en el año t.

P_{t-1}: nivel tarifario en el año anterior, t-1.

RPI: medida de la inflación establecida en el Contrato de Concesión mediante la que se produce el reajuste tarifario.

X: factor de productividad.

120. Es necesario mencionar que el mecanismo de precios tope o "price cap" puede aplicarse de manera individual a los servicios sujetos a regulación o mediante canastas reguladas de servicios. En tal sentido, en concordancia con lo establecido en el RETA, el Regulador podrá conformar canastas de servicios considerando para ello los siguientes criterios:

- Las canastas estarán conformadas por servicios sujetos a regulación tarifaria;
- El número de canastas estará en función del tipo de usuarios y la estructura del sistema tarifario; y,
- La conformación de las canastas estará en función a la naturaleza y complementariedad de los servicios regulados.

VII.1. Criterios para calcular el Factor de Productividad (X)

121. Para la determinación del factor de productividad (X) que entrará en vigencia en el año 2019, se emplearán los Lineamientos Metodológicos señalados en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en concordancia con los criterios utilizados en las revisiones anteriores. De esta forma, tal como indicó el Consejo Directivo en la opinión emitida sobre la Adenda N° 7, se garantiza la predictibilidad del Regulador.²²

122. A continuación, se explican dichos criterios:

- a. **Productividad Total de Factores (PTF):** Para estimar el factor de productividad del AIJCh se utilizará el enfoque "primal"; es decir, la medición de la productividad se hará por el lado del producto y no de los costos.

²² Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, aprobado por Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN de fecha 18 de enero de 2017:

^{34B.} De la revisión de los Lineamientos Metodológicos propuestos en el proyecto de Adenda N° 7, se advierte que estos guardan concordancia con la mayor parte de criterios y metodologías utilizados por OSITRAN en anteriores pronunciamientos⁴⁴ relacionados a la determinación del Factor de Productividad⁴⁵. De esta forma, la inclusión de los Lineamientos Metodológicos otorga predictibilidad al Concesionario y a los usuarios respecto a la forma de determinación del factor de productividad (...)

⁴⁴ Ver la Resolución (...)

⁴⁵ Ninguno de los cuales ha sido impugnado antes ni por LAP ni por los usuarios. Al respecto, se debe considerar que OSITRAN ha fijado hasta la fecha dos Factores de Productividad para el AIJCh

[El subrayado es nuestro]



- b. **Cálculo del Factor de Productividad Histórico:** El factor de productividad del AIJCh se estimará utilizando la información estadística histórica de la empresa; es decir, la correspondiente al periodo 2001-2017.
- c. **Selección del Número Índice:** Para la agregación de los productos e insumos, se utilizará el índice de Fisher, el cual es considerado como un índice superlativo y exacto (Diewert, W. E., 1976), que satisface las dos condiciones utilizadas para evaluar los números índices: la axiomática y la económica. La primera exige que el número índice cumpla con veinte (20) propiedades matemáticas; y la segunda requiere que con dicho índice se pueda aproximar a una función de producción con la que se determine las cantidades y precios óptimos a partir de la aplicación del enfoque primal o dual.
- d. **Caja única (single till) vs. Caja doble (dual till):** Para la determinación del factor de productividad del AIJCh, se empleará el enfoque *single till*; es decir, se considerarán los ingresos regulados y no regulados del Concesionario.
- e. **Cálculo del índice de producto:** Para el cálculo del índice de producto se seguirán los siguientes criterios:
- La unidad de medida de cada uno de los servicios corresponderá a las unidades de venta de los mismos.
 - El ingreso de cada uno de los servicios debe excluir impuestos, tasas, contribuciones, entre otros.
- f. **Cálculo del índice de cantidades de insumos:** Para efectos de este cálculo, los insumos se categorizarán en tres (3) tipos: mano de obra, productos intermedios y capital.
- **Mano de obra:** La cantidad corresponderá a las horas trabajadas por la fuerza laboral incluida en la planilla del Concesionario. El gasto laboral incluirá sueldos, salarios, contribuciones sociales, AFP, otros gastos de personal y participación de trabajadores.
 - **Productos intermedios:** Se empleará el gasto consignado en las cuentas Gastos operativos y Gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, *fee* pagado al operador del aeropuerto; sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport, de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión.
- La cantidad se obtendrá deflactando dicha serie de gasto por el Índice de Precios al Consumidor, excluyendo de dicho índice los rubros que no guardan relación con el gasto en materiales en el AIJCh y corrigiéndolo por la variación del tipo de cambio.
- **Capital:** El stock de capital del Concesionario excluirá las obras en curso y el activo "terrenos"; se recalculará sobre la base de la fórmula del inventario



perpetuo, utilizando para ello la inversión acumulada, las adiciones y la tasa de depreciación económica, obtenidos a partir de información de los Estados Financieros del Concesionario.

Las cantidades de capital se obtendrán deflactando la serie de stock de capital promedio por el Índice de Precios al Por Mayor, excluyendo de dicho índice los rubros que no guardan relación con el gasto en capital en el AIJCh, y corrigiéndolo por la variación del tipo de cambio en lo que resulte aplicable.

Para obtener el precio del capital se utilizará la fórmula que *Christensen Associates* propuso para la primera revisión tarifaria de Telefónica del Perú.

Para el cálculo del costo de oportunidad que forma parte del precio del capital se utilizará el costo promedio ponderado del capital, estimado sobre la base del modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM).

- g. Productividad de la economía:** La Productividad Total de Factores de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles por *The Conference Board* y/o alguna referencia de entidades especializadas de alto prestigio (el Banco Central de Reserva del Perú, por ejemplo). Para los periodos en que dicha información no esté disponible, el Regulador efectuará la estimación respectiva.
- h. Índice de precios de los insumos de la empresa:** Se obtendrá con la misma información que la Productividad Total de Factores de la empresa.
- i. Índice de precios de los insumos de la economía:** Se considerará un indicador que contenga el precio de los insumos capital y trabajo. En caso dicho indicador no exista, se realizará las estimaciones correspondientes para su cálculo.

VIII. CRONOGRAMA

- 123. El cronograma se muestra en el Anexo del presente Informe. Cabe precisar que el objetivo es que el Consejo Directivo emita la Resolución final en el mes de julio de 2018, tomando en cuenta que el nuevo Factor (correspondiente al periodo que inicia en el 2019) deberá regir a partir del 1 de enero de dicho año y que, de conformidad con el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1361-386-11-CD-OSITRAN, el primer ajuste anual de Tarifas Máximas (con el nuevo Factor) se realizará para la TUUA nacional e internacional, el cual tendría que ser presentado por LAP en el mes de agosto de 2018.

IX. CONCLUSIONES

- 1. El Contrato de Concesión establece la obligación de revisar periódicamente las Tarifas Máximas permitidas en el AIJCh mediante el mecanismo RPI-X, donde el primer componente (RPI) corresponde a la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, y el segundo componente (X) corresponde al factor de productividad.



2. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad de +0,05%, cuya vigencia comprende el periodo que va desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2018 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión).
3. El artículo 53 del RETA establece que, para dar inicio al procedimiento de oficio de revisión tarifaria, se requiere verificar las condiciones a las que hace referencia el artículo 11 de dicho Reglamento, las cuales están referidas a la inexistencia de condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado por parte de la Entidad Prestadora.
4. Del análisis realizado en el presente Informe, se concluye que los mercados relevantes correspondientes a los servicios de Aterrizaje y Despegue nacional e internacional, Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje, TUUA nacional e internacional y uso de instalaciones de carga aérea, no presentan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado que ostenta LAP; por lo que de acuerdo con el RETA, la regulación tarifaria debe mantenerse.
5. En tal sentido, en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde iniciar de oficio el procedimiento de revisión del Factor de Productividad del AIJCh, aplicable a los servicios de TUUA nacional e internacional, Aterrizaje y despegue nacional e internacional, Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, Uso de puentes de abordaje y Uso de instalaciones de carga, durante el periodo que va desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026.
6. Exclusivamente para dicho procedimiento, OSITRAN seguirá los lineamientos metodológicos señalados en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en concordancia con los criterios empleados por el Regulador en las dos revisiones anteriores.

X. RECOMENDACIONES

En virtud de lo expuesto en el presente Informe, y de conformidad con lo establecido en el marco contractual y normativo aplicable, se recomienda al Consejo Directivo del OSITRAN lo siguiente:

1. Disponer el inicio del procedimiento de oficio para la Revisión del Factor de Productividad del AIJCh que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, y será aplicable a las tarifas de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga.
2. Establecer que la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. podrá presentar su propuesta tarifaria, en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados



a partir del día siguiente a la fecha de recepción de la notificación de la Resolución de Consejo Directivo que aprueba el inicio del procedimiento.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FÉLIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Jurídica

Se adjunta: Proyecto de Resolución

AQuispe/mee
REG. SAL. 45306-17

OSITRAN
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO N° :
PARA :SCD
ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO
FECHA : 15/12/17

2017-2018-66



ANEXO 1 Cronograma: Revisión de tarifas AIJCh

| ACTIVIDADES | 2017 | | | | 2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|----|-------|---|------|----|---------|---|----|----|-------|---|----|----|-------|---|---|----|------|----|---|----|-------|----|---|----|-------|----|---|---|----|----|----|--|--|--|--|
| | Diciembre | | Enero | | | | Febrero | | | | Marzo | | | | Abril | | | | Mayo | | | | Junio | | | | Julio | | | | | | | | | | |
| Semana que empieza... | 18 | 25 | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | 5 | 12 | 19 | 26 | 5 | 12 | 19 | 26 | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | 7 | 14 | 21 | 28 | 4 | 11 | 18 | 25 | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | | | | |
| Aprobación del inicio del procedimiento de Revisión Tarifaria por el Consejo Directivo. | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Notificación de inicio y requerimiento de propuesta tarifaria del Concesionario. | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Presentación de propuesta tarifaria del Concesionario. | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elaboración de informe con la Propuesta Tarifaria de OSITRAM. | | | | | | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Evaluación de la Gerencia General. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aprobación de publicación de la Propuesta Tarifaria por Consejo Directivo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| Publicación de Propuesta Tarifaria. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recepción y evaluación de comentarios. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X | X | X | | | | | | | | | | | | |
| Realización de Audiencia Pública. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| Elaboración de Informe Final. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X | X | | | | | | | | | | |
| Evaluación de la Gerencia General. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | |
| Aprobación de Factor de Productividad ("X") por el Consejo Directivo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | |
| Publicación y notificación al Concesionario. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | |
| Entrada en vigencia de nuevo X: 01-ene-2019 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



ANEXO 2

Referencias Bibliográficas

BERNSTEIN, J. y D. SAPPINGTON (1999). Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans. *Journal of Regulatory Economics*. Vol. 16.

CIVIL AVIATION AUTHORITY – CAA (2013). *Appendix D: Evidence and analysis on market definition of CAP 1134 (Market power determination in relation to Gatwick Airport: statement of reasons)*.

COMPETITION COMMISSION (2009). *BAA Airports market investigation*.

DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). *Economía del transporte*. Antoni Bosch, editor.

DIEWERT, W. E. (1976). Exact and superlative index numbers. *Journal of Econometrics*. Vol. 4, Issue 2, 115-145

EUROPEAN COMMISSION (1997). *Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia*. Disponible en: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN). Último acceso: 6 de noviembre de 2017.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA (2013). *IATA Economics Briefing N° 11: Airport Competition*.

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO – MINCETUR (2015). *Guía de Orientación al Usuario del Transporte Aéreo*. Segunda edición.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL – OACI (2009). *Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Volumen I: Diseño y operaciones de aeródromos*.

OSITRAN (2015). *Informe "Propuesta de Revisión Tarifaria en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao 2015-2020"* que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2015-CD-OSITRAN de fecha 29 de abril de 2015.

OSITRAN (2016). *Informe de Desempeño 2016: Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*. Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

POLK, A. y BILOTKACH, V. (2013). The assessment of market power of hub airports. *Transport Policy*. Vol 29, 29-37.

PROMPERÚ (2016). *Perfil del Vacacionista Nacional 2015*. Lima: Grupo Editorial Comunica 2.

PROMPERÚ (2017). *Perfil del Vacacionista Nacional 2016*. Lima.

U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>. Último acceso: 6 de noviembre de 2017.

