

EL SECTOR AEROCOMERCIAL PERUANO: SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS

DOCUMENTO DE TRABAJO N° 001 – 2007/GEE

GERENCIA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS - INDECOPI

Sandy Boza⁺ – Tilsa Oré⁺⁺

Resumen

El sector aerocomercial se ha caracterizado por ser muy dinámico sobretudo a partir de la liberalización y desregulación de éste en la década de los noventa. Este mercado, en el cual se transan servicios de traslado de pasajeros y/o carga, se caracteriza por tener una demanda derivada de otras actividades como el turismo, negocios y el comercio. La oferta en el sector de transporte aéreo o sector aerocomercial se compone del conjunto de aerolíneas que compiten para brindar el servicio de transporte; no obstante, en la práctica, el mercado suele concentrarse en pocas aerolíneas que ostentan cierto poder de mercado. De ahí la importancia de estudiar la estructura de este mercado y evaluar las condiciones de competencia como parte del análisis de la situación de tal sector. Este documento tiene como objetivo profundizar los aspectos más importantes del mercado de aerolíneas, presentando para ello un análisis de la evolución de este sector durante los últimos seis años.

I.- INTRODUCCIÓN¹

El mercado aerocomercial peruano ha evolucionado de manera significativa a partir de la desregulación del sector a inicios de la década noventa. La alta movilidad de empresas en el mercado (entrada y salida), la concentración temporal en el mercado durante ciertos periodos, así como la fuerte competencia en precios y calidad, han sido algunas de las características más resaltantes del sector.

Hasta 1991, el sector aerocomercial era operado por el Estado, quien además de fijar las tarifas, controlaba el acceso al mercado. Tal estructura fue transformada a fines del año 1991 dentro del marco de los procesos de liberalización y privatización de la economía, a partir del cual se desregula el mercado, permitiéndose que las empresas privadas establezcan libremente sus tarifas de acuerdo a criterios de mercado y admitiéndose la entrada de empresas extranjeras al sector (Indecopi, 2000).

Este documento revisa la situación actual del mercado aerocomercial y se construye sobre la base de estudios anteriores realizados por Indecopi. Así, la primera sección presenta brevemente lo más resaltante del marco legal en el que se desenvuelve el mercado. La segunda sección realiza una descripción de las características del mercado y presenta la evolución de éste en los últimos años. Los aspectos relevantes de la oferta y de la demanda se revisan en las siguientes dos secciones. La quinta sección analiza las condiciones de competencia a partir de la evaluación de índices de concentración y de barreras de entrada, asimismo se estudia el comportamiento de los

⁺ Coordinador Legal de la Gerencia de Estudios Económicos ⁺⁺ Analista de la Gerencia de Estudios Económicos

¹ Se agradece la valiosa colaboración en la elaboración del presente documento de Adela Santillana, Claudia Sánchez, Diego Febrero, Francisco Alcázar, Francisco Taquiri, Julio Aguirre y Stephanie Vargas, miembros de la Gerencia de Estudios Económicos.

precios durante el último año. Luego de presentar ciertos hechos recientes y las perspectivas en la séptima sección, las conclusiones se presentan en la última sección.

II.- MARCO LEGAL Y AUTORIDADES COMPETENTES

2.1.- Marco legal

El mercado de transporte aéreo se encuentra regulado principalmente por la Ley de Aeronáutica Civil (LAC), aprobada por Ley 27261², su respectivo Reglamento (RLAC), aprobado por Decreto Supremo 050-2001-MTC³, y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP). Estas disposiciones declaran la soberanía del Estado peruano sobre su espacio aéreo y regulan lo referente a la Autoridad Aeronáutica Civil, las autorizaciones o permisos, el otorgamiento de derechos aerocomerciales (libertades del aire), aspectos de orden técnico, entre otros.

Asimismo, se debe tener en cuenta los tratados bilaterales que el Perú ha suscrito con diversos países, a fin de reconocerse mutuamente las denominadas libertades del aire, siguiendo en general los principios de reciprocidad y reserva de cabotaje para los nacionales (ver Anexo 1). Ello, en atención a que la política aerocomercial peruana se ha mantenido en líneas generales dentro de lo establecido a nivel internacional (en particular, el Convenio de Chicago) y, en cuanto a los aspectos referidos a tráfico aéreo y derechos aerocomerciales, ha seguido la corriente del bilateralismo.

Ley de Aeronáutica Civil

Esta ley rige al sector de aeronáutica civil, el cual se define como el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles⁴. Como se ha mencionado, en la LAC se hace expresa la soberanía que el Estado peruano ejerce sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta las 200 millas. Además, se manifiesta que las actividades aerocomerciales por parte del Estado se podrán realizar si se justifica la existencia de un alto interés público o conveniencia nacional. En cuanto a la Autoridad Aeronáutica Civil, esta ley nombra al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) como única autoridad aeronáutica del sector y, además, precisa que dicha autoridad es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dependencia especializada de tal ministerio.

La LAC señala que entre los objetivos más resaltantes del Estado figuran (i) incentivar el desarrollo de un sistema de aeronáutica civil segura; (ii) promover la integración del territorio nacional, y de éste con el resto de países mediante la operación de empresas aerocomerciales nacionales y extranjeras; (iii) fomentar la ampliación de la oferta de servicios de transporte aéreo como medio para promover la actividad turística; y (iv) asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y de respeto a las normas técnicas.

² Publicada en el diario oficial El Peruano, el 10 de mayo de 2000.

³ Publicado en el diario oficial El Peruano, el 26 de diciembre de 2001.

⁴ La LAC distingue entre dos tipos de aeronaves: las aeronaves del Estado, que son aquellas utilizadas en servicios militares, de policía y aduanas; y las aeronaves civiles, que son todas aquellas que realizan actividades aeronáuticas civiles (aun si son de propiedad del Estado).

Dentro de la aviación civil, la aviación comercial, a diferencia de la aviación general⁵, es aquella que brinda servicios de transporte aéreo (de pasajeros o carga) y/o de trabajo aéreo (uso de aeronave como herramienta directa de trabajo) a cambio de una contraprestación. El transporte aéreo se denomina especial, siempre que se use una aeronave para el traslado de personas o carga para un fin específico. El servicio brindado se clasifica en: nacional e internacional, dependiendo del rango de acción donde se realicen las operaciones aeronáuticas. El primero se restringe a operaciones realizadas dentro del territorio nacional y el segundo involucra la conexión entre destinos nacionales e internacionales. También, de acuerdo a la periodicidad con que se brinden los servicios, éstos pueden ser regulares y no regulares; mientras los primeros están sujetos a frecuencias, horarios e itinerarios prefijados, los otros no.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 84.1 de la LAC, las tarifas y los fletes son fijados libremente por las empresas del sector de acuerdo a condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

Las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) son el conjunto de normas que son aprobadas, emitidas y publicadas por la DGAC mediante Resolución Directoral, y que son de cumplimiento obligatorio.

Tales normas regulan los aspectos de orden técnico operativo de las actividades aeronáuticas civiles con el fin de garantizar la seguridad de la aviación. Así, las RAP establecen procedimientos a seguir, estándares y niveles mínimos de seguridad que deben ser respetados y conocidos por todos aquellos agentes que se involucran en el sector. Los temas de las RAP se presentan por secciones denominadas “partes”. Actualmente existen 33 partes, siendo por ejemplo, la Parte 121 la referida a la “certificación y requisitos de operación para el transporte aéreo nacional e internacional”.

2.2.- Autoridades competentes

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), es la autoridad competente en el sector.

La DGAC es la entidad responsable de regular (establecer, aplicar y ejecutar normas), supervisar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas civiles. Asimismo, forman parte de sus funciones, la aplicación de la LAC, el RLAC y demás reglamentaciones del sector; el otorgamiento, modificación y revocación de permisos de operación y permisos de vuelo, así como de los certificados de especificaciones técnicas y autorizaciones de funcionamiento de aeródromos, de estaciones reparadoras, escuelas de aviación, etc.

Para cumplir con funciones como las arriba mencionadas, la DGAC goza de autonomía técnica, administrativa y financiera, y tiene la facultad de dictar normas, establecer

⁵ La aviación general comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial. No conlleva el reconocimiento de una contraprestación bajo ninguna forma ni modalidad. Generalmente corresponde a la aviación general las actividades destinadas a fines científicos, deportivos, industriales, privados, etc.

procedimientos, criterios y requerimientos necesarios para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas de la aeronáutica civil (artículo 6 del RLAC).

Adicionalmente, y resulta importante anotar, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) juega un rol importante. Sus funciones se extienden al sector aerocomercial, en tanto es responsable de velar por el funcionamiento del mercado promoviendo y garantizando la leal competencia, y sancionando las prácticas anticompetitivas y/o restrictivas de la competencia. Así mismo, el Indecopi está llamado a cumplir con funciones como las referidas a la eliminación de barreras de acceso al mercado y la protección al consumidor.

III.- DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

3.1.- Características económicas

El sector aerocomercial se constituye del mercado de servicios de transporte aéreo, por el cual se traslada pasajeros y/o carga de un lugar de origen a otro de destino. Este mercado se caracteriza por tener una demanda que se deriva de otras actividades tales como el turismo y/o negocios (transporte de pasajeros) y el comercio (transporte de carga); lo cual se debe al hecho que el transporte no es un bien y/o servicio de consumo final, sino intermedio. De ello se desprende la importancia de los componentes temporal y de seguridad que determinan la calidad del servicio, ya que, como sucede con todo medio de transporte, se espera un servicio rápido y seguro.

En el mercado de servicios de transporte aéreo se demandan servicios por cada ruta de acuerdo a los horarios de vuelo, el itinerario y las tarifas. Debido a que se busca un servicio de transporte origen-destino, la sustituibilidad entre diferentes rutas es inexistente dado que, por lo general, cada una responde a necesidades distintas: cada ruta constituye un mercado diferente.

Del mismo modo, los itinerarios de las diferentes rutas hacia un destino también importan en la medida que la elección entre un itinerario directo y otro indirecto depende básicamente de la diferencia de costos (de dinero y tiempo) entre ellos (Indecopi, 2000). Otra característica propia del sector tiene que ver con la estacionalidad del servicio: hay temporadas altas y bajas. La elasticidad del servicio también varía de acuerdo al mercado objetivo, así quienes viajan por motivos de negocios son menos sensibles al precio que los turistas. Luego, tanto la variabilidad temporal como las preferencias de los usuarios determinan la demanda por el servicio de transporte aéreo.

Asimismo, por el lado de la producción de servicios, la imposibilidad del almacenamiento y la indivisibilidad de los servicios provistos son dos características de la tecnología de producción de servicios. La primera se refiere a que una vez producido el servicio, su consumo es inmediato, y por lo tanto es no acumulable. Por su parte, la segunda consiste en el hecho que al brindarse el servicio en bloques determinados (vehículos con cierta capacidad), se dificulta la provisión del servicio de transporte a una sola unidad de consumo (el costo fijo de hacerlo es el mismo que el incurrido en atender al nivel de la máxima capacidad del vehículo).

Tanto la imposibilidad del almacenamiento y la indivisibilidad del servicio, como las características de la demanda (demanda derivada de otras actividades y preferencias distintas por rutas, horarios y destinos), influyen en la estructura de costos fijos de las empresas, al afectar de manera importante al tamaño y composición de la flota de naves (vehículos) (De Rus et. al., 2003).

Adicionalmente, cabe precisar que el servicio aerocomercial se brinda sobre una red de conexiones, lo cual toma mayor importancia cuanto más grande es el radio de operación (la aerolínea que cuente con más rutas e interconexiones será más atractiva para los pasajeros). Las economías de red se presentan puesto que una mayor adición de usuarios del servicio (en el transporte regular) permite que las aerolíneas aumenten sus frecuencias y sus alternativas de rutas, generando beneficios para el total de usuarios al reducir los tiempos de espera y ofrecer una variedad de horarios que ajustan a las preferencias de los usuarios. Por otro lado, las economías de ámbito se relacionan con que los costos asociados con la producción de un conjunto de servicios –red de rutas- en los que incurre la empresa son menores que si los produjese en forma individual -una ruta-. En efecto, una aerolínea eficiente suele organizar la provisión de sus servicios de transporte aéreo a través de un sistema de red de rutas que le permite diversificar su oferta, manejando costos promedio menores a largo plazo.

Es de resaltar que los importantes costos fijos que enfrenta el sector aerocomercial provienen de los costos por renta y mantenimiento de los aviones, costos de *counter*, personal, etc.; costos que además son independientes de la distancia del viaje a realizarse. Asimismo, existen economías de escala en el sector provenientes del uso de la infraestructura y de la mayor capacidad de las naves, a mayor tráfico, mayor será la necesidad de ampliar la capacidad de las naves y menor será el costo promedio de vuelo, por ello es que en aras de explotar este tipo de economías, habrá incentivos para que un único operador quiera volar cierta ruta altamente demandada.

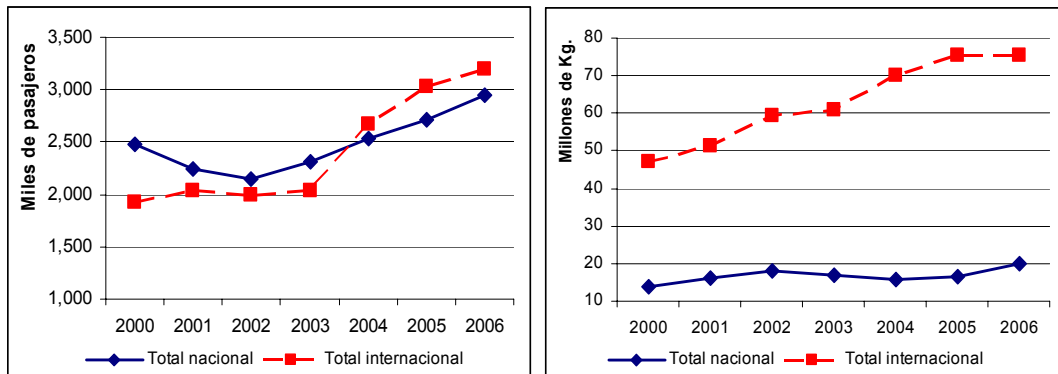
Finalmente, es preciso aclarar, que las operaciones de las aerolíneas se verán afectadas y limitadas por la disponibilidad de infraestructura aeroportuaria y de la existencia de sistemas de seguridad. De ahí que el desarrollo del sector aerocomercial depende de la expansión de la red aeroportuaria.

3.2.- Situación del mercado

El mercado aerocomercial se ha desarrollado de manera significativa a partir de los años noventa con la liberalización de economías y la expansión del comercio internacional. La introducción del sector privado y de la competencia ha redundado en beneficios relacionados a reducciones de precios y mejoras cualitativas del servicio, asimismo este desarrollo se ha impulsado con mayor énfasis con el *boom* del turismo como industria que ha incrementado la movilización de pasajeros.

En el Perú esta tendencia también ha sido importante. El año 2006, se registró un total de 6.1 millones de pasajeros transportados por vía aérea, 39% más que en el año 2000. Del mismo modo, el crecimiento del tráfico de carga también ha mostrado un comportamiento creciente durante el periodo 2000-2006, mostrando un aumento de 56.4% de carga movilizada la cual se ha incrementado a una tasa anual promedio de 7.8%.

**GRÁFICO 1
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y CARGA (2000-2006)**



Notas: 1/ los datos de tráfico incluyen lo correspondiente a transporte aéreo regular y no regular
 2/Tráfico de pasajeros no incluye transporte especial (ex-turístico)
 3/Tráfico de carga no incluye tráfico de carga exclusiva

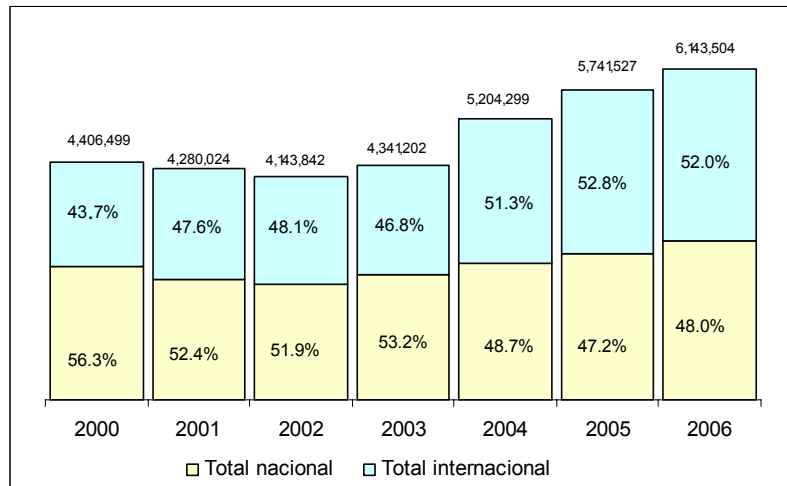
Fuente: MTC – DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPÍ

Si bien el tráfico de pasajeros y carga ha ido en aumento, éste ha crecido de manera distinta entre segmentos. Durante el periodo 2000-2006, la demanda de transporte aéreo nacional de pasajeros se ha ido incrementando continuamente; por su parte, el crecimiento de movilización de pasajeros en el segmento internacional se desaceleró sustantivamente luego de alcanzar su tasa más alta en el 2004, año en el que Perú fue sede del evento deportivo Copa América. Por otro lado, el tráfico de carga en vuelos nacionales ha mostrado un acelerado crecimiento en los últimos tres años, a diferencia de lo ocurrido en el segmento de vuelos internacionales, donde la movilización de carga ha ido creciendo a tasas cada vez menores (Anexo 2).

Tal como se aprecia en el Gráfico 2 la participación del tráfico de pasajeros de vuelos internacionales ha ido en aumento, representando el 52% del tráfico total de pasajeros en el 2006, porcentaje que fue de 24% en el primer quinquenio de los ochenta, y que aumentó al 26% en el último quinquenio de los noventa, según Indecopi (2000). Esto se explicaría por la creciente afluencia de turistas a nuestro país, así como a la creciente ola migratoria de peruanos al extranjero.

GRÁFICO 2
TRÁFICO DE PASAJEROS DE VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES
(En N° de pasajeros, 2000-2006)*

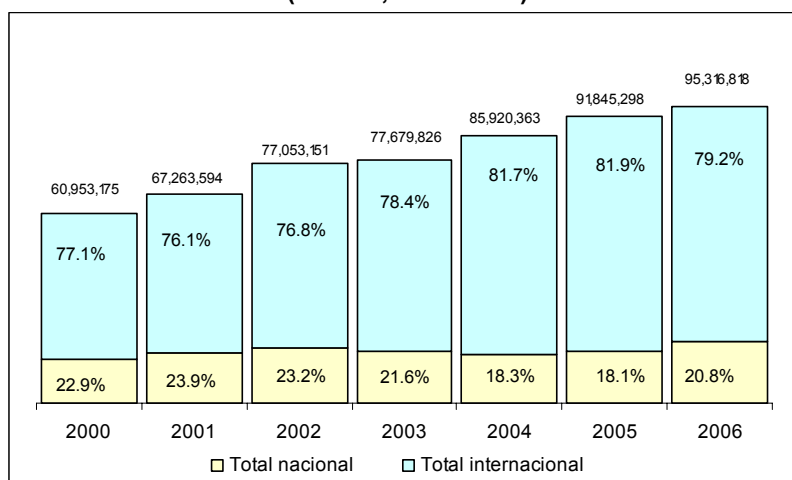


*Incluye transporte aéreo regular y no regular
 **No incluye transporte especial (ex-turístico)
 Fuente: MTC-DGAC
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

De manera más detallada, entre los años 2000 y 2006 el número total de pasajeros transportados por vía aérea creció a una tasa anual promedio de 5.8% (Anexo 2). Para ese mismo periodo el crecimiento acumulado de pasajeros de vuelos internacionales ha sido más significativo que el correspondiente a vuelos nacionales (65.9% y 18.9% respectivamente), debido al mayor dinamismo mostrado por el segmento de vuelos internacionales que ha crecido a una tasa anual promedio de 9.3%, frente al 3.2% registrado por el segmento de vuelos nacionales. Asimismo, es de destacar el impresionante crecimiento de la movilización de pasajeros por medio de servicios no regulares: al 2006 respecto del año 2000, la cantidad de pasajeros transportados del segmento internacional creció en más de 450%, y 350% en el caso del segmento internacional y nacional, respectivamente.

Por otro lado, tal como se presenta en el Gráfico 3, el tráfico de carga movilizada en vuelos internacionales ha aumentado su participación en el total, pasando de representar el 77% en el año 2000 al 79% en el 2006, lo que se relaciona con el crecimiento y expansión del comercio internacional (exportaciones e importaciones).

GRÁFICO 3
TRÁFICO DE CARGA DE VUELOS NACIONAL E INTERNACIONAL
(En KG., 2000-2006)



*Incluye transporte aéreo regular y no regular

** No incluye tráfico de carga exclusiva

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

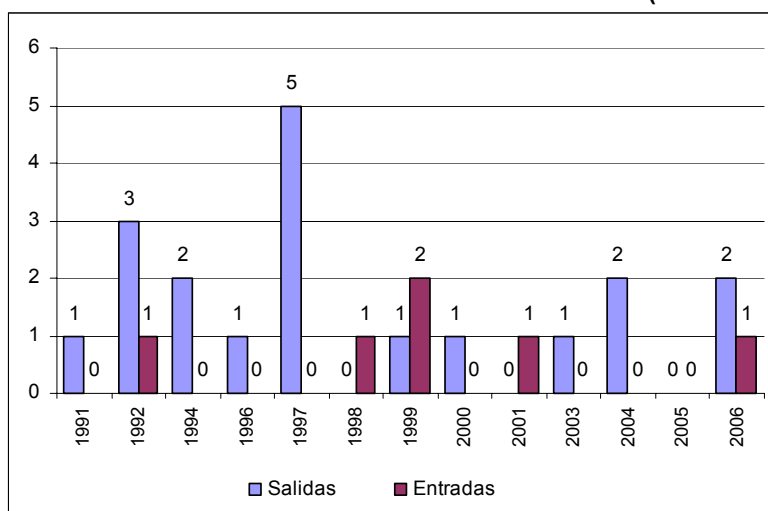
En los siete años estudiados, el mayor crecimiento lo muestra la carga transportada en vuelos internacionales (60.8%) frente al tráfico de carga de vuelos nacionales (41.7%), mostrando tasas anuales promedio de 8.4% y 6.4% respectivamente. Para ambos tipos de vuelo, se aprecia, nuevamente, que el tráfico de carga del segmento de servicios no regulares es el que más se ha incrementado: en cinco años, el tráfico de carga no regular de vuelos nacionales se ha triplicado, mientras que el correspondiente a vuelos internacionales es 28 veces mayor (Anexo 2).

IV.- CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA

El sector aerocomercial ha desarrollado un importante dinamismo a partir de la liberalización del mercado a inicios de los noventa, más específicamente en 1991 con la promulgación del Decreto Legislativo N° 670 que facilitó el acceso de las empresas (nacionales e internacionales) al mercado, tal como lo reporta Indecopi (2000).

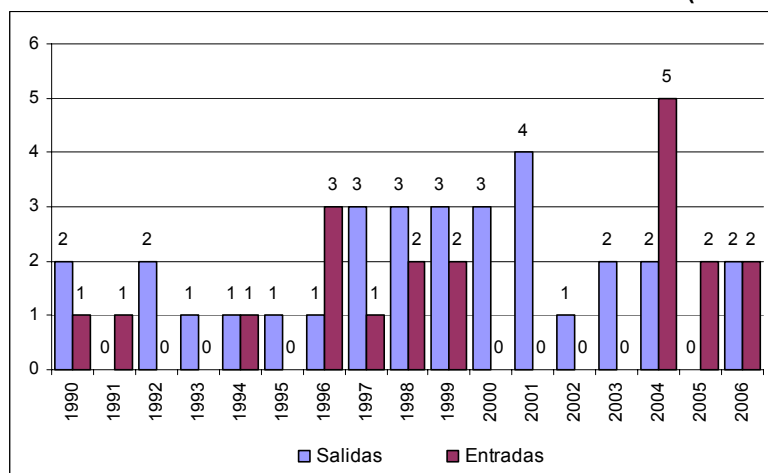
Así, dicho dinamismo puede ser caracterizado en términos de acceso y salida de empresas. Esto último se observa más claramente en el mercado de vuelos internacionales con operaciones regulares durante el periodo 2000-2006, en el que se han registrado nueve entradas al mercado (Air Madrid, Air Canada, Air Plus Comet, Cielos Del Perú, Tampa, Florida West, Aerolinhas Brasileiras – ABSA, Varig logístico y Aerosur) y 14 salidas del mismo (entre los que destacan United Airlines, Luthansa, Continental Airlines, Varig y Air Madrid). Por otro lado, para el mismo periodo, en el mercado interno de líneas con operaciones regulares, se observaron cinco salidas (resaltan las salidas de Aviandina, Aerocontinente y TANS en el 2003, 2004 y 2006 respectivamente) y dos entradas (LC Busre en el año 2001 y Wayra Perú en 2006); es preciso recordar que Wayra Perú entró en marzo de 2006 y salió ocho meses después durante ese mismo año). Abajo, los gráficos 4 y 5 muestran la movilidad de las empresas del mercado a través del tiempo en el periodo 1990-2006.

GRÁFICO 4
EVOLUCIÓN DE ENTRADAS Y SALIDAS DE AEROLÍNEAS AL
MERCADO DE VUELOS NACIONALES REGULARES (1991-2006)



Fuente: CORPAC – Área de Planeamiento y Proyectos /Estadísticas
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPÍ

GRÁFICO 5
EVOLUCIÓN DE ENTRADAS Y SALIDAS DE AEROLÍNEAS AL
MERCADO DE VUELOS INTERNACIONALES REGULARES (1991-2006)



Fuente: CORPAC – Área de Planeamiento y Proyectos /Estadísticas
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPÍ

A julio de 2006, según datos del MTC, existían 35 empresas operadoras que brindaban servicios de aviación comercial⁶, de las cuales 18 proveían sólo servicios de vuelos internacionales. En general, 24 empresas brindaban servicios regulares y 25, no regulares. De manera más desagregada, siete empresas ofrecían servicios de aviación comercial nacional regular y 14, de aviación comercial nacional no regular; asimismo, 19

⁶ Cabe mencionar que en abril del año 2006, Aero Negocios JLE dejó de operar. Asimismo, cuatro meses después, TANS hizo lo propio, y luego en noviembre de 2006 todos los permisos de Wayra fueron revocados, dejando de operar en todas las ramas de servicios en las que competía (comunicación telefónica con la DGAC-MTC, realizada el 15 de febrero de 2007).

brindaban servicios de aviación comercial internacional regular y 9, servicios no regulares en vuelos internacionales.

El Cuadro 1 muestra de manera más detallada el número de empresas que compiten en cada tipo de servicio a diciembre del año 2006; en el mismo cuadro se observa que la oferta de servicios aerocomerciales presenta una estructura altamente concentrada principalmente en los servicios regulares de vuelos nacionales y en los servicios no regulares de vuelos internacionales, donde existen relativamente menos empresas compitiendo y la mayor participación en el tráfico se aproxima e incluso supera el 90% del total. La estructura se presenta menos concentrada para los casos en que existen mayor número de competidores, donde la mayor participación en el tráfico se reduce a menos del 50% del total; esto es más claro en el caso de los servicios regulares de pasajeros en vuelos internacionales, en el cual la mayor participación es de 20%.

Resalta claramente la presencia de LAN Perú como dominante en todas las líneas de servicios regulares tanto de vuelos nacionales e internacionales – LAN Perú maneja alrededor del 88% del tráfico en el mercado de vuelos nacionales –. En el rubro de servicios no regulares de vuelos internacionales, destaca la empresa Austral Línea-Cielos del Sur S.A. con altas participaciones en el tráfico mayores al 85%, el cual inclusive alcanza a representar el 92% del tráfico total de pasajeros en servicios no regulares de vuelos internacionales. Empresas como Aero Cóndor se encuentra bien posicionada en el mercado de servicios no regulares en vuelos nacionales en servicios de pasajeros y carga.

**CUADRO 1
ESTRUCTURA DE LA OFERTA AEROCOMERCIAL POR TIPO DE SERVICIO Y TIPO DE VUELO (2006)**

Tipo de servicio		Aviación Comercial Nacional				Aviación Comercial Internacional			
		Nro. de empresas	Tráfico Total*	Empresas con mayor participación (%)		Nro de empresas	Tráfico Total*	Empresa con mayor participación (%)	
				1ra.	2da.			1ra.	2da.
Servicio Regular	Pasajeros	8	1,969,396	LAN PERÚ (87.17%)	STAR UP (4.28%)	20	3,166,798	LAN PERÚ (20.35%)	LAN CHILE (12.08%)
	Carga	7	11,357,955	LAN PERÚ (88.14%)	STAR UP (5.23%)	20	75,441,752	LAN PERÚ (32.93%)	KLM CIA. REAL H. DE AVIACION (14.05%)
Servicio No Regular	Pasajeros	15	977,432	Aero Cóndor (45.24%)	STAR UP (32.06%)	12	29,878	Austral Línea - Cielos del Sur S.A. (91.86%)	AERO CONDOR (2.21%)
	Carga	14	8,445,067	Aero Cóndor (44.47%)	STAR UP (36.86%)	7	72,044	Austral Línea - Cielos del Sur S.A. (85.02%)	COPA (4.67%)

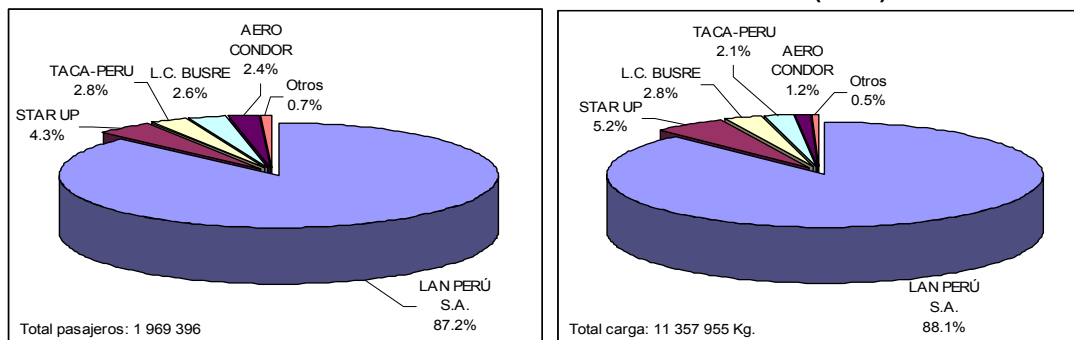
Nota: (*) En unidades en el caso de pasajeros y medido en Kilogramos en el caso de carga.

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

De forma más detallada, los gráficos abajo presentados muestran la distribución del mercado (medido en participación en el tráfico de pasajeros y carga) entre las empresas que brindan servicios regulares. Es notoria la fuerte concentración del mercado de vuelos nacionales en una aerolínea, LAN Perú (la misma que, además, lidera el mercado de vuelos internacionales regulares); le siguen en orden Taca Perú, L.C. Busre y Aero Cóndor con participaciones menores al 5% cada una (Gráfico 6).

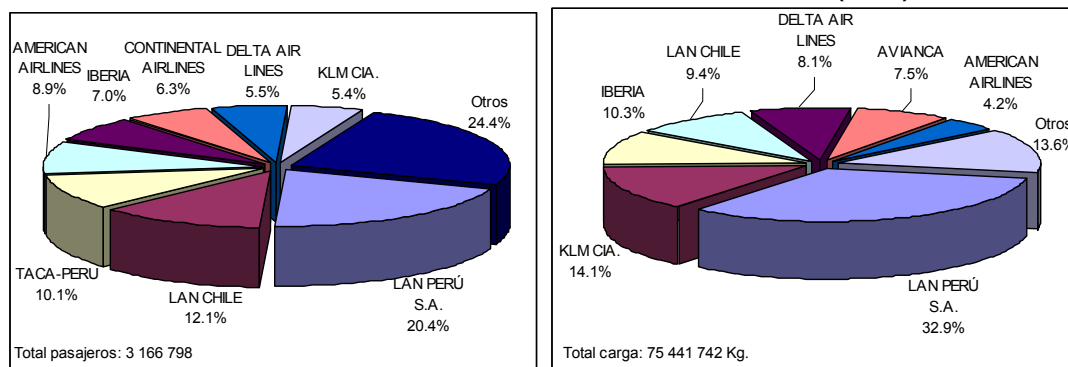
GRÁFICO 6
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y DE CARGA POR EMPRESAS DE
AVIACIÓN COMERCIAL NACIONAL REGULAR (2006)



Fuente: MTC-DGAC
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

En contraste al segmento de vuelos nacionales, la provisión de servicios regulares de vuelos internacionales no se muestra concentrada. Sin embargo, es preciso mencionar que, tal como se aprecia en el Gráfico 7, las dos empresas con mayor participación en el tráfico de pasajeros están vinculadas a la gran empresa LAN Airlines (de capitales chilenos), la cual cuenta con una participación total de 32.5% en el mercado peruano. Taca Perú y American Airlines son las siguientes dos empresas con mayor participación en el mercado de pasajeros en líneas regulares; por otro lado, KLM e Iberia se muestran como la segunda y tercera empresas con mayor participación de tráfico de carga en los vuelos internacionales.

GRÁFICO 7
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y DE CARGA POR EMPRESAS DE
AVIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR (2006)



Fuente: MTC-DGAC
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

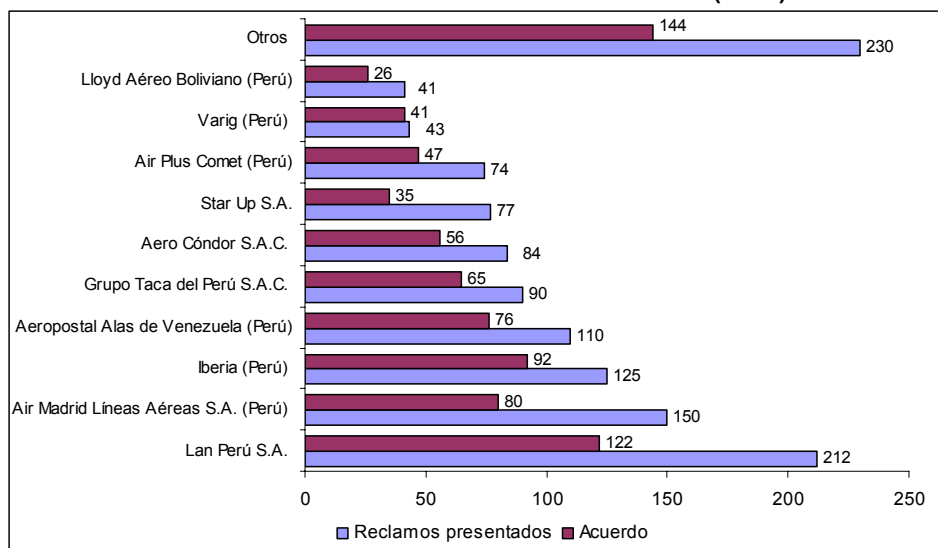
4.1.- Calidad del servicio

Por otro lado, un aspecto importante a considerar en los mercados de servicios de transporte es el nivel de calidad. Si bien la participación del mercado es un referente del relativo éxito de las empresas en la captación del mercado, la calidad de sus servicios puede incluso ser visto como un mecanismo relevante de competencia frente a los precios.

Efectivamente, se ha debatido mucho sobre los efectos de la desregulación en el mercado aerocomercial, puesto que aunque un mercado liberalizado incentiva a las empresas a competir en precios y a reducir costos, puede llevarlas a sacrificar la calidad de sus servicios y descuidar incluso su seguridad operacional (Indecopi, 2000).

Desde la perspectiva del usuario y tomando en cuenta el número de reclamos presentados sobre transporte aéreo durante el año 2006, en el Gráfico 8 se aprecia que LAN Perú ha sido la empresa más reclamada, 57% de los reclamos se resolvieron vía acuerdos entre partes. Le siguen en orden Air Madrid e Iberia, esta última ha solucionado el 74% de los reclamos vía acuerdos.

**GRÁFICO 8
RECLAMOS SOBRE TRANSPORTE AÉREO (2006)**

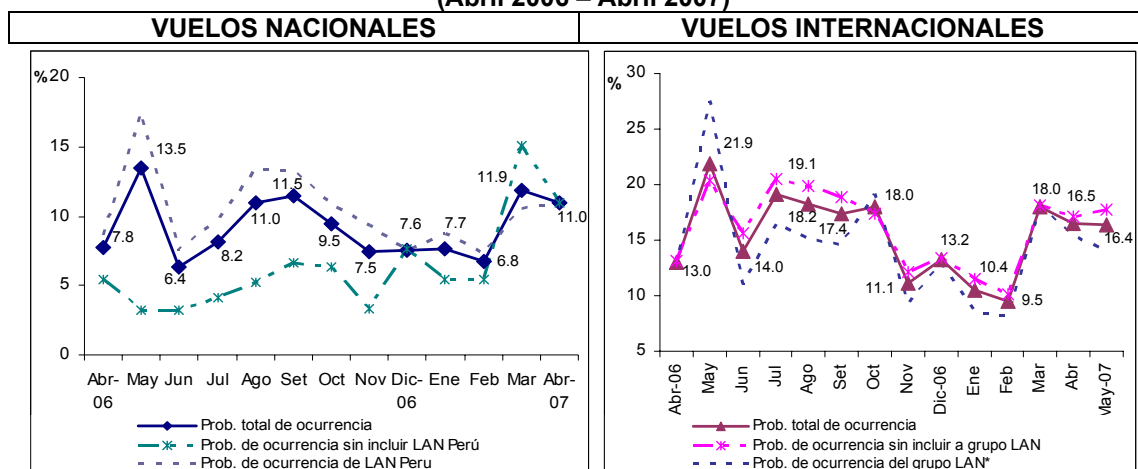


Fuente: Boletín mensual de INDECOPI, diciembre 2006
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

Mayoritariamente, los reclamos se relacionan con problemas de equipaje, incumplimiento de condiciones inicialmente ofrecidas y retrasos. Los retrasos y, en general, los contratiempos en las salidas de los vuelos son un motivo bastante relevante que afecta la calidad del servicio. Por ello, la probabilidad de ocurrencia de vuelos con contratiempos en su salida es tomada como indicador de este aspecto de la calidad. Así, el Gráfico 9 muestra la evolución mensual de las probabilidades de ocurrencia de vuelos con contratiempos en el segmento nacional e internacional para el periodo abril 2006 – abril 2007.

En el caso de vuelos nacionales, se observa que durante el periodo analizado, dicha probabilidad, para el conjunto de aerolíneas, presenta una tendencia ligeramente creciente (aumentando a una tasa mensual promedio de 9% durante el periodo analizado) y fue de 11% en el mes de abril de 2007, 41% mayor a lo presentado en abril de 2006. Sin embargo, es de resaltar que LAN (la aerolínea con mayor participación de mercado) se ha mostrado como la aerolínea más propensa a enfrentar problemas en la salida de sus vuelos respecto al resto de aerolíneas (salvo en marzo de 2007). Sin incluir a la empresa LAN, el resto de aerolíneas presentan un mejor menores probabilidades de ocurrencia de eventos desventajosos.

GRÁFICO 9
EVOLUCIÓN DE LA PROBABILIDAD DE OCURRENCIAS DE CONTRATIEMPOS
(Abril 2006 – Abril 2007)



Notas: 1/ Se considera ocurrencias a los retrasos, cancelaciones y reprogramaciones

(*) Grupo LAN incluye LAN Perú y LAN Chile

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

La probabilidad de ocurrencia de contratiempos de vuelos en el caso de rutas internacionales se muestra un poco más volátil presentando una tendencia moderadamente decreciente durante el periodo de análisis (las probabilidades más bajas se presentaron durante el cuatrimestre noviembre 2006-febrero 2007); no obstante en abril de 2007 tal probabilidad fue de 16.5%, la cual es 27.6% mayor que cifra presentada en abril de 2006. Por otro lado, cabe resaltar que las probabilidades de ocurrencia son mayores que en el caso nacional, sin embargo, la brecha entre las probabilidades de ocurrencia del grupo dominante del mercado y la correspondiente a la del resto de aerolíneas es menor. En efecto, las empresas del grupo LAN han mostrado tener menor probabilidad de problemas que el conjunto de todos sus competidores durante el periodo de análisis (a excepción de los meses de mayo y octubre de 2006).

A pesar de la pronunciada reducción de dicha probabilidad en los vuelos internacionales sobretudo a fines del año 2006 (tiempo en que se anunciara la entrada de la aerolínea de bajo costo GOL), la probabilidad de vuelos con contratiempos se ha incrementado considerablemente en marzo de 2007 para mantenerse por encima del 15% desde entonces, y contrarrestando la mejora presentada en los meses previos. Cabe mencionar que aunque la entrada de empresas de bajo costo ha sido favorable en términos de precios, las desventajas se presentan en el aspecto de la puntualidad en la salida de sus vuelos: GOL inició sus operaciones con una probabilidad de vuelos con contratiempos por encima del promedio (probabilidad acumulada que fue de 22.5% en su primer trimestre de operaciones, febrero-abril) y presentando tiempos promedio de retraso elevados (de 19.2 minutos de retraso en promedio durante el mismo trimestre) (mayor detalle en Anexo 3).

Esto último refleja la existencia de un *trade-off* entre precios y calidad, no obstante los consumidores deben ser conscientes de lo que compran, y en ese aspecto, los rankings de puntualidad pueden servir de herramienta útil para mantenerlos informados sobre los servicios de las aerolíneas y así puedan tomar mejores decisiones, proceso que puede ayudar a promover la competencia al incentivar la mejora de la calidad y de la eficiencia.

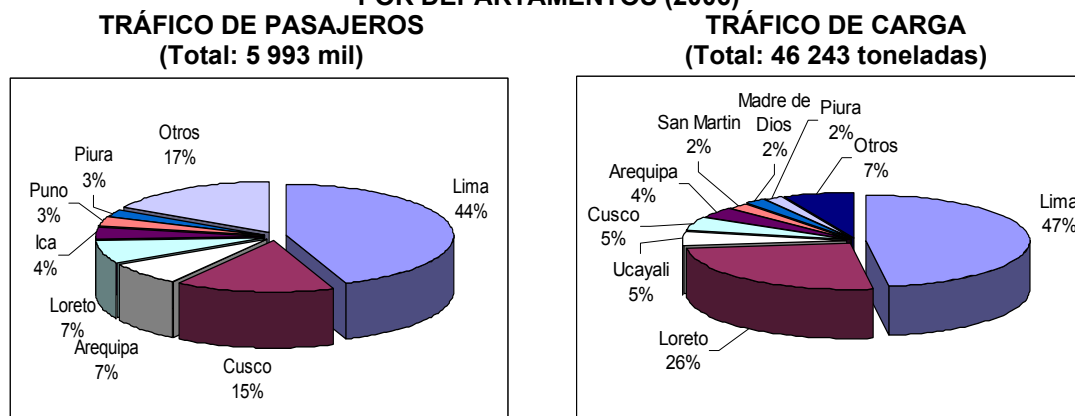
V.- CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA

La demanda por el servicio de transporte aéreo depende del precio, de las restricciones presupuestarias de los consumidores, de sus preferencias en lo referido al tiempo y calidad por ejemplo, y de las alternativas de transporte que tengan (competencia intermodal). No obstante, otro importante factor se relaciona con la extensión de la red de conexiones (rutas y destinos) y la disponibilidad de infraestructura aeroportuaria que influyen significativamente en la oferta de servicios y en la demanda efectiva por el servicio de aerolíneas.

En el mercado peruano, el creciente tráfico de pasajeros y de carga muestra un aumento de la demanda efectiva por el servicio. Es importante mencionar que dicha demanda se compone de manera significativa del tráfico de pasajeros y de carga cursado en vuelos internacionales (más del 50% del total de pasajeros y cerca del 80% de la carga fue movilizada a través de vuelos internacionales en el 2006), lo cual se explica por el crecimiento de las actividades de comercio exterior y turismo (principalmente de extranjeros hacia el Perú).

Otro aspecto de la demanda tiene que ver con la alta concentración de tráfico en unos pocos aeropuertos. Esto se puede explicar principalmente por dos factores: la carencia de una red adecuada de infraestructura aeroportuaria y la centralización de la economía peruana. El Gráfico 10 muestra la alta concentración de tráfico en Lima, donde se registra el 44% y 47% del tráfico de pasajeros y de carga de vuelos nacionales respectivamente. En el ámbito de tráfico de pasajeros, Cuzco, Arequipa y Loreto son los que presentan una mayor participación después de Lima, debido en gran manera a la actividad turística que se desarrollan con más énfasis en tales departamentos. En el ámbito del tráfico de carga, destaca Loreto como segundo departamento que movilizó el 26% de la carga en vuelos nacionales en el año 2006.

GRÁFICO 10
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y DE CARGA EN VUELOS NACIONALES
POR DEPARTAMENTOS (2006)



Notas: Se incluye a los vuelos comerciales, no regulares, de aviación general y vuelos militares
Fuente: CORPAC – Área de Planeamiento y Proyectos / Estadísticas
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

Para el caso de vuelos internacionales, el panorama se muestra altamente concentrado en Lima, lo cual es razonable debido a que el aeropuerto internacional de mayor envergadura está localizado en la ciudad capital. El aeropuerto Jorge Chávez funciona

como *hub* en el Perú y es el principal aeropuerto que conecta el exterior con los destinos nacionales; de ahí que Lima concentre casi el 100% tanto del tráfico de pasajeros como de carga, tal como se muestra en el Cuadro 2.

**CUADRO 2
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y CARGA EN VUELOS INTERNACIONALES
POR DEPARTAMENTOS (2006)**

Departamento	Tráfico de pasajeros		Departamento	Tráfico de carga	
	Número	(%)		(Kg.)	(%)
Lima	3,193,801	99.90%	Lima	169,944,313	99.64%
Cusco	1,945	0.061%	Loreto	507,740	0.30%
Ucayali	356	0.011%	Ucayali	74,155	0.04%
Arequipa	220	0.007%	Lambayeque	36,713	0.02%
Loreto	214	0.007%	Cusco	3,154	0.00%
Tacna	186	0.006%	Total	170,566,075	100.00%
Otros*	323	0.010%			
Total	3,197,045	100.00%			

Notas: Para ambos casos se incluye a los vuelos comerciales, no regulares, de aviación general y vuelos militares

(*) Incluye tráfico de pasajeros de Arequipa, Lambayeque, La Libertad, Piura, Madre de dios, Ica y Puno.

Fuente: CORPAC – Área de Planeamiento y Proyectos /Estadísticas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPÍ

En términos de crecimiento de tráfico, éste se muestra de manera distinta para todos los departamentos. Así, para el año 2006, Moquegua, Cajamarca y Arequipa incrementaron en mayor proporción el tráfico aéreo nacional de pasajeros (49%, 20% y 18%, respectivamente); asimismo Piura y Tumbes fueron los departamentos con mayor crecimiento en el tráfico de pasajeros de vuelos internacionales (232% y 139%, respectivamente). Por su parte, para el caso de tráfico aéreo de carga, Lambayeque, Junín y Madre de Dios en el segmento de vuelos nacionales y Ucayali en el segmento de vuelos internacionales fueron los que presentaron mayores tasas de crecimiento de movilización de tráfico de carga en el 2006 (60%, 51%, 49%, y 4989% respectivamente (Anexo 2).

La poca participación de los departamentos (salvo Lima) en el tráfico de pasajeros y carga de transporte aéreo se explica por lo poco desarrollado del sector aerocomercial en el mercado interno, la poca accesibilidad del servicio debido a que las tarifas superan la capacidad de pago del poblador promedio de esos departamentos, y debido a que existen medios de transporte mucho más baratos y populares como el transporte terrestre.

Todo lo anterior redundaría en la existencia de una sobreoferta del servicio; así por ejemplo, en el mercado interno de pasajeros, se estima que la demanda diaria de vuelos nacionales oscila entre 7500 a 8000 pasajeros, mientras que la oferta alcanza a 15 936 asientos⁷. Esta poca demanda haría menos atractivo el mercado interno peruano para las empresas; no obstante, las altas tarifas estarían inhibiendo la demanda. Una rebaja en los precios podría impulsar la demanda local por el transporte aéreo, en efecto, una reducción del 50% de los precios de vuelos de LAN con destino a Trujillo, habría influido en un incremento de pasajeros en el mismo porcentaje⁸. Desde fines del

⁷ Artículo "LAN y GOL: El cielo es el límite", publicado en el Diario La República. Disponible en online en: [http://www.larepublica.com.pe/content/view/140235/] accedido el 16 de febrero de 2007.

⁸ Ibid.

año 2006, LAN, y luego TACA Perú, han venido ofreciendo precios promocionales de vuelos hacia destinos nacionales y en algunos casos para destinos internacionales.

VI.- CONDICIONES DE COMPETENCIA

6.1.- Concentración del mercado

Una revisión de indicadores de concentración de mercado, como el índice Herfinthal-Hirschman (IHH) muestra una mayor concentración del mercado en el año 2006 respecto del año 2000. En el Cuadro 3, se evidencia una alta concentración sobretodo en el mercado de transporte aéreo nacional (regular y no regular para ambos segmentos: pasajeros⁹ y carga) y en el mercado de transporte aéreo internacional de líneas no regulares. Esto contrasta, sin embargo, con el menor índice registrado para el mercado de servicios regulares de vuelos internacionales, el cual se presenta como un mercado no concentrado.

CUADRO 3
ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN IHH* DE LOS MERCADOS DE
TRANSPORTE AÉREO NACIONAL E INTERNACIONAL (2006)

Tipo de servicio		Aviación Comercial Nacional		Aviación Comercial Internacional	
		2000	2006	2000	2006
Servicio Regular	Pasajeros	3198	7638	818	961
	Carga	2774	7810	1269	1641
Servicio No Regular	Pasajeros	1123	3279	8637	8451
	Carga	1976	3385	6450	7281

Nota: (*) IHH<1000 indica mercado no concentrado, 1000<IHH<1800 indica mercado medianamente concentrado e IHH>1800 indica alta concentración de mercado

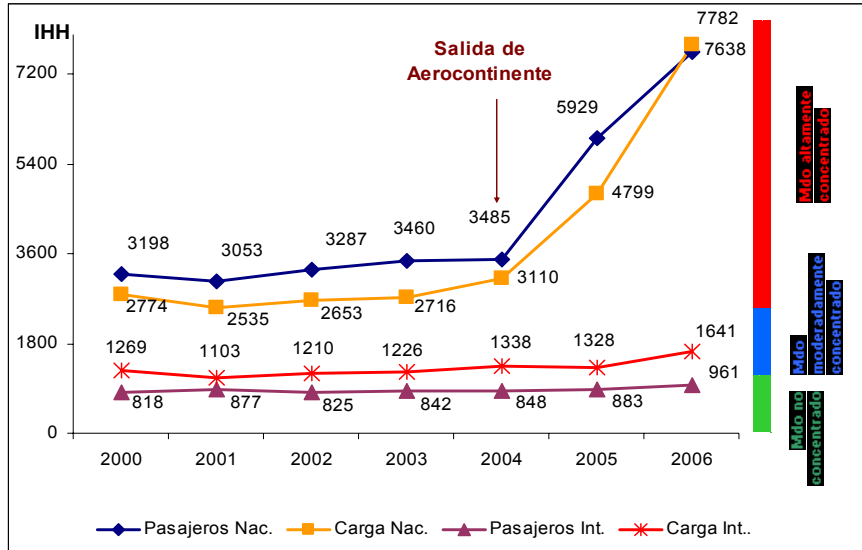
Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

Según lo mostrado en el Gráfico 11, se encuentra que hasta el año 2004 el índice de concentración en el mercado de aviación comercial nacional regular se muestra estable, para luego incrementarse, pasando así de una concentración alta a una muy alta en el año 2006. Tal cambio coincide con la salida de Aerocontinente en el año 2004, y la absorción de casi toda su porción de mercado (bastante significativa) por parte de LAN Perú. Por otra parte, el mercado de vuelos internacionales se ha mostrado no concentrado en el segmento de tráfico de pasajeros y se ha mantenido con una concentración moderada en el segmento de tráfico de carga.

⁹ Es relevante notar que el mercado aerocomercial nacional de pasajeros pasó de ser medianamente concentrado a un mercado de alta concentración en 6 años; diferencia que podría explicarse por el menor número de competidores y la mayor porción de mercado por parte de las tres grandes empresas en el año 2006: en el año 2000 existían 25 empresas y las dos mayores empresas reunían el 39% del tráfico de pasajeros, en 2006, 15 empresas competían en el mercado y 2 de ellas reunían el 77% del mercado (Aero Cónдор pasó a liderar el mercado al elevar su participación de 17% a 45% en esos años).

GRÁFICO 11
EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE IHH DEL MERCADO DE AVIACIÓN COMERCIAL
REGULAR DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA (2000-2006)



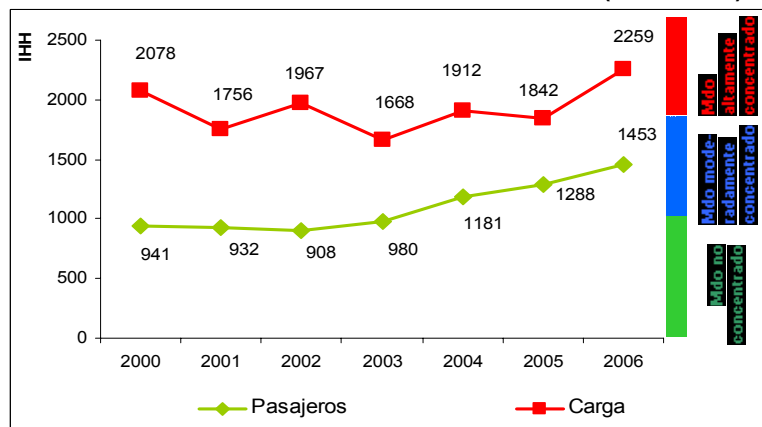
Nota: IHH<1000 indica mercado no concentrado, 1000<IHH<1800 indica mercado medianamente concentrado e IHH>1800 indica alta concentración de mercado.

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

No obstante, el bajo IHH en el segmento internacional de transporte de pasajeros considera de manera separada a las dos empresas con mayor participación (LAN Perú y LAN Chile) que están vinculadas a una sola compañía: LAN Airlines (Anexo 4). En efecto, el índice de concentración varía de manera significativa si se evalúa a ambas empresas de forma integrada y no separada; tal como se muestra en el Gráfico 12, el nivel de concentración pasa a ser moderado en el segmento de tráfico de pasajeros y alta en el segmento de carga.

GRÁFICO 12
IHH DEL MERCADO DE AVIACIÓN COMERCIAL REGULAR DE TRANSPORTE
INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA (2000-2006)



Nota: IHH<1000 indica mercado no concentrado, 1000<IHH<1800 indica mercado medianamente concentrado e IHH>1800 indica alta concentración de mercado.

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

6.2. Barreras a la entrada

Hasta ahora se ha visto que el mercado de aerolíneas se ha presentado concentrado en una o pocas aerolíneas. La tendencia a la concentración puede deberse a varias razones, entre tales razones cabe evaluar la existencia o no de barreras a la entrada que podrían estar dificultando el acceso al mercado.

Las barreras a la entrada pueden ser de tres tipos: barreras legales, barreras estructurales y barreras impuestas por las conductas estratégicas de las empresas establecidas para evitar la entrada de nuevos competidores.

Barreras legales

Bajo la legislación aeronáutica peruana, las empresas que deseen iniciar actividades de aviación comercial requieren de un permiso de operación y/o de vuelo (dependiendo del tipo de operación en el que se quiera incursionar) y del certificado de “Explotador de Aviación Comercial” (documento que acredita la comprobación y verificación por parte de la DGAC de la capacidad económico-financiera, legal y técnica de las personas o empresas para realizar actividades de aviación comercial). Ambos documentos son otorgados por la DGAC.

Así, las empresas del sector pueden operar siempre que obtengan una autorización o permiso de operación (con vigencia de 4 años) o de vuelo (con vigencia de un año) de la DGAC. En general, con tal permiso, las aeronaves civiles, ya sean peruanas como extranjeras, pueden transitar en el espacio aéreo del territorio nacional. El permiso de operación o vuelo no importa exclusividad ni preferencia para realizar la operación autorizada.

Las rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales internacionales son otorgados, a criterio de la DGAC, mediante asignación directa, distribución proporcional o concurso público; pero si son menores a los que solicitan dos o más empresas aéreas se asignarán obligatoriamente por concurso público. Los permisos de operación que asignan derechos aerocomerciales respecto a rutas y frecuencias sujetas a limitación podrán ser renovados por las empresas aéreas que los ostentan, hasta en tres (3) oportunidades, sin que sea necesario convocar a concurso público para su asignación¹⁰.

Según el artículo 79 de la LAC, la aviación comercial nacional está reservada a personas naturales o jurídicas peruanas (lo que implica tener domicilio principal en el territorio peruano, que la mayoría de los directores sea de nacionalidad peruana y que el accionariado sea mayoritariamente peruano). Por su parte, el artículo 82º de la misma ley establece que la actividad aerocomercial internacional puede ofrecerse por empresas nacionales y extranjeras, para lo cual junto a las autorizaciones otorgadas por la DGAC, se requiere de la celebración de actas o memorandos de entendimiento (acuerdos bilaterales) sobre transporte aéreo que deben ser ratificadas por el MTC.

¹⁰ Párrafo adicionado al artículo 99 de la Ley 27261 por el Art. 4º de la Ley N° 28525 (publicada el 25 de mayo de 2005).

Entre los principales requerimientos solicitados para la obtención del permiso de operación por parte de las empresas entrantes se pueden mencionar a los siguientes (artículos 172 y 173 del RLAC):

- a) Para permiso de operación de transporte aéreo por parte de empresas nacionales:
- Presentación de la solicitud para obtención del permiso de vuelo, detallando el tipo de servicio solicitado; las rutas, frecuencias (de ser el caso), zonas de operación y sus bases (y sub-bases) de operación; los tipos y marcas de las aeronaves; el plazo de operación solicitado y contar con el capital social acorde con la magnitud del tipo de servicio que se quiere brindar.
 - Presentación de documentos que certifiquen la identidad o constitución social de la persona natural o jurídica, la relación de accionistas y la composición del accionariado, la relación de miembros del directorio y sus respectivos documentos de identidad, y la relación del personal aeronáutico y sus respectivos documentos de identidad.
 - Pago de los derechos correspondientes. El derecho de trámite está fijado en 1 UIT.
- b) Para permiso de operación de transporte aéreo internacional por parte de empresas extranjeras:
- Adicionalmente a lo requerido para el caso empresas nacionales, se pide la presentación de las licencias y certificados de aptitud de la tripulación técnica.
 - Presentación del poder legal del representante, del certificado de explotador de servicios aéreos (o equivalente) del país correspondiente al solicitante, de documentos que acrediten que la empresa están debidamente autorizada por su respectiva autoridad aeronáutica para prestar servicios de transporte aéreo, así como los certificados de matrícula de su flota de vehículos que además se encuentren debidamente registradas por tal autoridad; y de los certificado de aeronavegabilidad vigentes otorgados por la autoridad competente de su país.
 - Pago de los derechos correspondientes. El derecho de trámite está fijado en 1 UIT.

Asimismo, el marco legal exige que para cualquier caso, el titular del permiso de operación para la realización de actividades aerocomerciales debe constituir una garantía global por el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la solicitud del servicio que se solicita operar; garantías que se establecen en 1 UIT para servicios de trabajo aéreo, 2 UIT's para servicios de transporte aéreo especial y 4 UIT's para los de transporte aéreo (artículos 199 y 200 del RLAC). Cabe recordar que la DGAC otorga permisos de operación y/o vuelo para el servicio de transporte aéreo internacional de acuerdo a la disponibilidad de derechos aerocomerciales¹¹ establecidos previamente en

¹¹ Estos derechos se otorgan sobre determinadas libertades de aire de acuerdo a lo acordado en el convenio de los países involucrados. Seis son los tipos de libertades del aire que se reconocen mutuamente los Estados contratantes con respecto a los servicios aéreos regulares internacionales:

- 1ra. Libertad, cuando se otorga el privilegio de volar a través del territorio de otro Estado sin aterrizar;
- 2da. Libertad, cuando se da el privilegio de aterrizar en otro Estado para fines no comerciales;
- 3ra. Libertad, se da el privilegio de desembarcar en otro Estado pasajeros, carga y correo embarcados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave o la línea aérea;
- 4ta. Libertad, se da el privilegio de embarcar en otro Estado pasajeros, carga y correo destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave o la línea aérea;

los acuerdos o convenios internacionales. Ahora bien, la revocatoria parcial o total del permiso de operación puede darse como consecuencia de faltas o incumplimientos de las leyes y normas establecidas, falta de reciprocidad por parte del otro Estado sobre los derechos aerocomerciales acordados y otorgados por el Perú, y a solicitud del propio operador previa aceptación de la DGAC.

De la revisión anterior, se puede llegar a la conclusión de que no existen barreras a la entrada, de hecho, el marco legal se muestra favorable para la entrada y salida de empresas del mercado. Esto se hace visible con el importante flujo de entradas y salidas del mercado mostrado en gráficos anteriores.

Barreras estructurales

El mercado aerocomercial, como ya se explicó anteriormente, presenta un componente importante de costos fijos relacionados, principalmente, a los costos en los que se incurre por la flota de vehículos (renta y mantenimiento de las naves), los pagos por uso de infraestructura aeroportuaria y los costos laborales de *counter*.

Además, se ha señalado que existen economías de escala (asociados a los altos costos fijos mencionados) relacionadas a la estructura de la producción de servicios por flotas de vehículos con cierta capacidad por vuelo. También existen economías de ámbito, de redes y de coordinación que influyen en la estructura de mercado tendiente a la concentración, y que influyen en la configuración de una estructura de mercado oligopólica.

Cabe precisar también que no existen barreras de salida, ya que aunque existan costos fijos altos, no existen costos hundidos relevantes por lo que existe la posibilidad de la recuperación parcial de la inversiones cuando una empresa decida salir. Esto debido a que la inversión más importante en activos está constituida por el equipamiento de naves, las que al ser equipos móviles, pueden ser usadas en otras rutas, dejar de rentarse, o, en el caso de haber sido compradas, ser vendidas en el mercado de segunda mano (De Rus et. al., 2003).

Barreras estratégicas

Usualmente una de las herramientas usadas por las aerolíneas para enfrentarse a la competencia es la reducción de precios, la cual tiende a aumentar cuando el grado de competencia se reduce. En efecto, Indecopi (2000) encuentra una relación directa entre los periodos de mayor concentración y el incremento de precios, se observa también un esfuerzo por diferenciar precios con tarifas promocionales que ha servido como mecanismo de competencia para las empresas del sector. Así, el establecimiento de tarifas promocionales ha permitido crear mayor dispersión y discriminar precios entre los consumidores, constituyéndose en un mecanismo de competencia. No obstante, se

-
- 5ta. Libertad, se da el privilegio de que una línea aérea /aeronave matriculada en un Estado y en una ruta hacia o desde dicho Estado embarque pasajeros, carga y correo de pago en un segundo Estado y los desembarque en un tercer Estado. La quinta libertad se concede prácticamente en todos los casos para ambas direcciones del vuelo en cuestión; y
 - 6ta. Libertad, que refleja la situación en que una o varias líneas aéreas registradas o aeronaves matriculadas en un Estado pueden embarcar pasajeros, carga y correo de pago en un segundo Estado, transportarlos a través del Estado de matrícula o registro y desembarcarlos en un tercer Estado.

hace énfasis en la importancia de controles de calidad, puesto que en el esfuerzo por competir en precios, la reducción de costos puede ser tal que las empresas pueden sacrificar calidad para lograr sus objetivos.

La estrategia de las aerolíneas se inclina por el establecimiento de un esquema de tarifas promocionales, que sumado a las estrategias de fidelización del cliente (a través de descuentos ofrecidos por la acumulación de puntos por cada viaje realizado en la aerolínea) han sido parte de las estrategias de las aerolíneas con mayores ventajas competitivas (en número de conexiones internacionales por ejemplo). Si bien ello no es suficiente para disuadir completamente la entrada de nuevos competidores, si la dificulta como para que existan pocas empresas con presencia en el mercado.

Además, mucho se argumenta respecto a las prácticas de precios predatorios, pero Indecopi (2000) concluye que las condiciones que normalmente podrían hacer exitosa una política de precios predatorios en el mercado aerocomercial no existen, ya que las barreras de acceso al mercado no resultan tan importantes para evitar el ingreso de nuevos competidores después de la predación.

6.3.- Comportamiento de los precios

El sector aerocomercial se caracteriza por presentar una gran variedad de precios (o tarifas) debido a los diversos servicios de transporte que brindan de acuerdo a la ruta, el tipo de pasaje (ida y vuelta o sólo ida), el itinerario, el tipo de servicio (económico, turista, etc.) y la temporada en la que se realiza el viaje (alta o baja).

Adicionalmente, es importante mencionar que como parte de la estrategia de las empresas, éstas ofrecen una serie de precios promocionales pero que están sujetas a un determinado número de asientos según la capacidad del avión; asimismo, a fin de fidelizar a los clientes, las empresas ofrecen descuentos a sus clientes u opciones de obtener puntos *bonus* por las distancias recorridas. En el caso de rutas nacionales, las promociones se ofrecen también según el horario de viaje, así lo mostraron las campañas “viaje de noche”, en principio, ofrecidas por LAN y luego por TACA la cual extendió tal promoción a ciertas rutas internacionales.

Durante el último año, las promociones de pasajes aéreos han ido en aumento; asimismo se ha observado un creciente número de frecuencias, tendencia acentuada durante el primer trimestre de 2007¹². Tales cambios habrían influido en el incremento del tráfico de pasajeros observado durante el año 2006.

De acuerdo al siguiente cuadro, que muestra precios promedios de cotizaciones de pasajes de vuelos nacionales durante el año 2006 hasta abril de 2007, en promedio (para todas las rutas presentadas), los precios se han reducido con mayor notoriedad para pasajes en temporada baja (17.5% frente a 3.6% hallado en temporada alta).

Destacan reducciones de más de 30% para la ruta Lima-Cuzco en temporada baja, y la reducción de 20% para la ruta Lima-Iquitos en temporada alta. Tales reducciones, sin embargo, reflejan en gran manera las reducciones de precios de LAN Perú (7.5% y 18%

¹² Particularmente, en el ámbito de rutas nacionales el incremento de las frecuencias y las rutas por parte de aerolíneas más sólidas, puede estar afectando favorablemente a la competencia y por ende a los precios. Ver Chevarría (2007).

de reducción promedio de precios en temporada alta y baja respectivamente), esto ya que esta aerolínea moviliza más del 80% del tráfico de pasajeros y opera en casi todos los destinos más importantes.

**CUADRO 4
PRECIOS DE PASAJES AÉREOS NACIONALES SEGÚN TEMPORADA, RUTA Y
AEROLÍNEA
(En US\$; Enero 2006 – Abril 2007)**

Ruta / aerolínea	2006					2007 ^{2/}				Precio promedio ^{3/}		Variación 2007/2006	Variación Lan Perú
	Lan	Aero	Star	Wayra	LC	Lan	Aero	Star	LC	2006	2007		
	Perú ^{1/}	Cóndor ^{1/}	Perú ^{1/}	Perú ^{1/}	Busre ^{1/}	Perú ^{1/}	Cóndor ^{1/}	Perú ^{1/}	Busre ^{1/}				
Temporada alta													
Lima-Arequipa	222.3	n.d.	n.d.	n.d.		215.1	n.d.	n.d.		222.3	215.1	-3.2%	-3.2%
Lima-Cusco	222.6	n.d.	n.d.			225.0	n.d.	n.d.		222.6	225.0	1.1%	1.1%
Lima-Iquitos	222.1	n.d.	n.d.	n.d.		176.1	n.d.	n.d.		222.1	176.1	-20.7%	-20.7%
Lima Cajamarca		221.0			238.0		n.d.		238.0	229.5	238.0	3.7%	
Lima-Pucallpa	n.d.	n.d.	192.1	n.d.	n.d.	199.9	n.d.	n.d.		192.1	199.9	4.1%	-
Lima-Trujillo	219.6		200	n.d.		210.1		n.d.		209.8	210.1	0.1%	-4.3%
Lima-Chiclayo	231.1		n.d.			207.6		n.d.		231.1	207.6	-10.2%	-10.2%
Temporada baja													
Lima-Arequipa	201.5	199.9	177.3	150.0		159.6	128.5*	152.3*		182.2	146.8	-19.4%	-20.8%
Lima-Cusco	226.1	n.d.	n.d.			157.1	138.0*	152.3*		226.1	149.1	-34.0%	-30.5%
Lima-Iquitos	217.4	n.d.	n.d.	n.d.		203.7	200.0	138.8*		217.4	180.8	-16.8%	-6.3%
Lima Cajamarca		n.d.			238.0		230.9*		238.0	238.0	234.4	-1.5%	
Lima-Pucallpa	n.d.	n.d.	210.6	180.9	n.d.	145.0	128.5*	159.0		195.8	144.2	-26.3%	-
Lima-Trujillo	221.5		n.d.	n.d.		171.7*		192.8*		221.5	182.2	-17.7%	-22.5%
Lima-Chiclayo	191.5		n.d.			171.7*		185.6*		191.5	178.7	-6.7%	-10.3%

Notas: El cuadro de precios se construye sobre la base de 97 cotizaciones de vuelos nacionales realizadas para Indecopi por las agencias Travel Time y DomiRuth Travel Service durante el año 2006 y lo transcurrido del año 2007. Los precios corresponden a pasajes ida y vuelta para cabina turista, sin conexión con otras sedes e incluyen impuestos y descuentos. Las cotizaciones fueron obtenidas con dos o tres días previos al viaje.

Temporada baja: 15/MAR-15/JUN y 20/SET-15/NOV

Temporada alta: 16/JUN-19/SET y 16NOV-14/MAR

(*) Precios (o tarifas) obtenidos de Internet y comunicación telefónica con las aerolíneas el día 20 de abril de 2007, para un viaje programado el 23 de abril de 2007 y con retorno el 27 del mismo mes.

(**) Las áreas sombreadas indican que la aerolínea no opera en la ruta presentada.

1/ Precios promedio de las cotizaciones registradas por aerolíneas.

2/ Precios promedio de cotizaciones realizadas hasta abril de 2007.

3/ Promedio simple de precios de aerolíneas.

Fuente: Travel Time y DomiRuth Travel Service, páginas electrónicas de las respectivas aerolíneas y comunicación telefónica con ellas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

En el caso de transporte aéreo internacional, donde la concentración de mercado es menor, la entrada de la transnacional brasilera GOL, ha favorecido de manera importante a la reducción de precios impuestos por LAN para rutas en las que compite con GOL, tarifas que en promedio se han reducido en un poco más de 25% (Cuadro 5).

La mayor reducción se aprecia para vuelos con destino a Santiago de Chile, los precios de LAN disminuyeron en más del 50% para temporada baja y alta; a pesar de ello, los precios de GOL siguen siendo ligeramente inferiores a los ofrecidos por LAN.

**CUADRO 5
PRECIOS DE PASAJES AÉREOS ANTES Y DESPUÉS DE LA
ENTRADA DE GOL**

Ruta	Antes (US\$)		Después (US\$)		Variación precio de LAN
	LAN		LAN	GOL	
Temporada alta					
Lima - Santiago	570		280	250	-50.88%
Lima - Buenos Aires	480		320	350	-33.33%
Lima - Río de Janeiro	700		630*	580	-10.00%
Temporada baja					
Lima - Santiago	480		231	215	-51.98%
Lima - Buenos Aires	320		270	280*	-15.63%
Lima - Río de Janeiro	500		544*	450**	8.80%

Nota: Los precios incluyen impuestos y descuentos, de ida y vuelta, para clase turista, sin conexión con otras sedes, horario nocturno.

* Incluye conexión con Santiago

** Incluye conexión con Sao Paulo

Temporada baja: 15/MAR-15/JUN y 20/SET-15/NOV

Temporada alta: 16/JUN-19/SET y 16NOV-14/MAR

GOL ingresó al mercado peruano a partir del 12 de febrero de 2007

Fuente: Agencia de viaje Turismo Arqueológico, LAN y GOL

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

Dado lo anterior, de la evaluación de las condiciones de competencia a partir de la presencia de barreras de entrada al mercado, se encuentra que no existen barreras a la entrada del tipo legal. Tampoco existen barreras a la salida, puesto que no existen costos hundidos relevantes. Existen barreras estructurales derivadas de la existencia de economías de escala, ámbito y economías de red. No obstante ello, la presencia de empresas de bajo costo estaría mostrando que los altos costos fijos pueden ser superados en tanto se aproveche al máximo los activos fijos (frecuencia, uso de naves, aprovechamiento del Internet en la venta de pasajes, etc.) y se promueva el mayor tráfico de pasajeros y de carga. Asimismo, se han observado barreras estratégicas producto de precios promocionales y campañas de fidelización del cliente.

VII.- HECHOS RECIENTES Y PERSPECTIVAS

GOL, Líneas Aéreas Inteligentes, es la segunda línea aérea más importante del Brasil. Esta aerolínea es una empresa de bajo costo que opera desde hace seis años en Brasil donde posee el 37% del mercado aerocomercial con la tasa de ocupación más alta, 74%; además es importante anotar que la entrada de GOL al mercado brasileño permitió reducir las tarifas locales en un 25% en promedio¹³.

El éxito de la empresa le ha permitido incurrir en nuevos mercados, a partir de 2004 empezaron a operar con destino a Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Chile. En este último país, GOL provocó la reducción de los precios de pasajes con destino a Buenos Aires y Sao Paulo en alrededor de 50%¹⁴.

¹³ Artículo "LAN y GOL: El cielo es el límite", publicado en el Diario La República. Disponible en online en: [http://www.larepublica.com.pe/content/view/140235/] accedido el 16 de febrero de 2007.

¹⁴ Ibid.

Lo que hace a GOL tan competitiva en precios es su estructura de costos. La empresa es altamente ahorradora en costos, ya que reduce, por ejemplo, los costos laborales y costos asociados al despliegue de oficinas de ventas (cerca del 88% de sus pasajes se compran vía Internet), aumentando la frecuencia de sus vuelos. A su vez, cada aeronave vuela alrededor de 14 horas al día, el promedio es de 10 horas al día y las aeronaves de LAN vuelan a aproximadamente 7 horas al día; opera con aeronaves que consumen menos combustible que los tradicionales; y, ofrece refrigerios ligeros durante el viaje.

Además, GOL a diferencia de otras empresas aerocomerciales, ofrece un único servicio sin diferenciar las clases económica, ejecutiva, etc. Su estrategia se enfoca en captar la mayor cantidad de pasajeros puesto que así se reducen sus costos unitarios, para ello GOL busca popularizar el transporte aéreo y ofreciendo tarifas menores a las ofrecidas por otras aerolíneas.

Recientemente, esta aerolínea ha empezado a operar en Perú el pasado 12 de febrero de 2007. Con su entrada, se espera que las tarifas de los vuelos con destinos internacionales disminuyan. De hecho, antes de iniciar sus operaciones GOL ya había anunciado los precios promocionales con que se lanzaría al mercado peruano, los cuales son incluso menores a la mitad de los precios que LAN ha estado ofreciendo. En respuesta, LAN ya ha rebajado las tarifas de sus pasajes con destino a Santiago y Sao Paulo, en 15.5% y 17% respectivamente.

En el ámbito de vuelos nacionales, LAN sigue liderando el mercado con altas tasas de participación de mercado y si bien GOL no estaría interesada en incursionar en el mercado interno por el momento, estaría planeando hacerlo a fines del año 2007, por lo menos en vuelos con destino a Cusco¹⁵. La entrada de GOL al mercado interno favorecería a la reducción de precios y con ello beneficiaría a los usuarios; a su vez esa posible entrada serviría para paliar el poder de dominio que actualmente ostenta LAN.

VIII.- CONCLUSIONES

1. El mercado aerocomercial exhibe importantes economías de escala, ámbito y de red. Esto estaría asociado a los altos costos fijos que tienen que enfrentar las empresas, costos que estarían explicados por la renta/compra de la flota de aeronaves, *counter* (costos laborales), pagos por uso aeroportuario, etc.
2. Existen barreras estructurales derivadas de las características económicas del mercado. No obstante, la existencia de empresas de bajo costo estarían mostrando que los altos costos fijos pueden ser superados en tanto se aproveche al máximo los activos fijos (frecuencia, uso de naves, aprovechamiento del Internet en la venta de pasajes, etc.) y se promueva el mayor tráfico de pasajeros y de carga.
3. No existen barreras legales a la entrada, en efecto el mercado aerocomercial se ha caracterizado por presentar un importante nivel de movilidad de las empresas, sobretudo en el mercado de vuelos internacionales. Tampoco existen barreras a la salida, puesto que no existen costos hundidos relevantes.

¹⁵ Suplemento "Día_1", p. 4, del diario El Comercio, publicado el día 19 de febrero de 2007.

4. No obstante la movilidad de las empresas, se ha observado una importante tendencia a la concentración en una o pocas empresas, lo cual se muestra de manera más notoria en el mercado interno, en la que LAN Perú presenta una posición dominante. Tal estructura es algo menos concentrada en el caso de vuelos internacionales, pero sí se observa cierta concentración de tráfico por parte del grupo LAN Airlines (LAN Perú y LAN Chile).
5. La predación de precios no es una práctica que se pueda validar en el mercado aerocomercial, dado que no se dan las condiciones que normalmente podrían hacer exitosa una política de precios predatorios debido a que las barreras de acceso al mercado no resultan tan importantes para evitar que el ingreso de nuevos competidores después de la predación.
6. La entrada de la transnacional brasilera, GOL, ha favorecido de manera importante a la reducción de tarifas impuestas por LAN para rutas en las que compite con GOL, tarifas que en promedio se han reducido en un poco más de 25%. La mayor reducción se aprecia, sin embargo, para vuelos con destino a Santiago de Chile, los precios de LAN disminuyeron en más del 50% para temporada baja y alta; no obstante, los precios de GOL siguen siendo ligeramente inferiores a los ofrecidos por LAN.
7. La entrada de empresas de bajo costo, como GOL prometen grandes avances en el nivel de competencia por lo menos en el mercado internacional, impulsando la reducción de tarifas en operadores líderes como LAN. Cambios similares se esperarían en el mercado interno si es que una empresa de ese estilo entra a tal mercado.
8. Sin embargo, existe un *trade-off* entre precios y calidad, y a fin de que la calidad sea vista como un factor diferenciador realmente importante en el mercado de aerolíneas, se requiere que los consumidores sean conscientes del servicio que esperan recibir por el precio que están dispuestos a pagar. Consumidores informados conllevan a mejores decisiones y finalmente ayudan a promover la competencia al incentivar la mejora de la calidad y la eficiencia. En este sentido la publicación de rankings de puntualidad pueden servir de herramienta útil para brindarles información relevante sobre los servicios de las aerolíneas.

REFERENCIAS

- CHEVARRÍA, Fernando (2007) “Vuelan más”, En: *Día_1*, Suplemento semanal de economía y negocios del diario El Comercio, pp. 14-15, publicado el día 23 de abril de 2007.
- DE RUS, Ginés, Javier CAMPOS y Gustavo NOMBELA (2003) *Economía del Transporte*, Antoni Bosch editor, España.
- INDECOPI (2000) *Situación y perspectivas del mercado aerocomercial peruano*, Documento de Trabajo N° 012-2000, Instituto Nacional de la Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi, Área de Estudios Económicos, Lima.
- INDECOPI (2007) “Boletín estadístico”, Boletín mensual de Indecopi, marzo 2007, año 7. Disponible en:
<http://www.indecopi.gob.pe/ArchivosPortal/boletines/estadistico/2007/Mar2007.pdf>.
Accedido el 10 de abril de 2007.
- EL COMERCIO (2007) “Sección En Off”, En: *Día_1*, Suplemento semanal de economía y negocios del diario El Comercio, p. 4, publicado el día 19 de febrero de 2007.
- LOAYZA, Jorge (2007) “LAN y GOL: El cielo es el límite”, publicado en el diario *La República*. Disponible en online en:
[<http://www.larepublica.com.pe/content/view/140235/>] accedido el 16 de febrero de 2007.

Normas Legales

Ley N° 27261 Ley de Aeronáutica Civil, publicada en el diario El Peruano el 10 de mayo de 2000.

D.S 050-2001-MTC, Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, publicado en El Peruano el 26 de diciembre de 2001.

Páginas electrónicas

Corporación de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC, Área de Planeamiento y Proyectos – Estadísticas

URL: [<http://www.corpac.gob.pe/estad/estad.asp>]

Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC, Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC

URL: [<http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/aeronauticacivil/contenido.htm>]

ANEXO 1
ACUERDOS BILATERALES EN MATERIA DE AERONÁUTICA CIVIL

Contraparte	Norma de Aprobación	Rutas y Derechos		Frecuencias	Acceso al Mercado
		Perú	Contraparte		
Alemania	R. Legislativa N° 14713	Perú – Alemania vía puntos intermedios y puntos más allá.	Alemania, puntos intermedios en Canadá, USA, el Caribe, Venezuela, Colombia y Ecuador, Lima y más allá.	No precisa	Múltiple designación
Argentina	- R.M. N° 885-2003-MTC/02 - R.M. N° 816-2005-MTC/02	Puntos anteriores, puntos en el Perú e intermedios en el Continente Americano, puntos en Argentina y más allá.	Puntos anteriores, puntos en Argentina e intermedios en el Continente Americano, puntos en Perú y más allá.	Desde el 01.03.2006, 28 frecuencias semanales en la ruta troncal Buenos Aires – Lima y vv. En rutas regionales, 07 frecuencias.	Múltiple designación
Brasil	- R. Legislativa N° 11987 - R.M. N° 586-2005 MTC/02	Plenos derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertades. Puntos en Perú vía puntos en Bolivia, puntos en Brasil y puntos más allá.	Derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertades. Puntos en Brasil vía puntos en Bolivia y otros dos puntos en la región para Iquitos, Cuzco y Lima, y más allá.	- 28 frecuencias semanales en los servicios regionales. - 08 frecuencias semanales en servicios de largo recorrido. - 05 frecuencias semanales para los servicios de carga.	Múltiple designación
Bolivia	Conforme a lo dispuesto en la Decisión N° 582 de la Comunidad Andina.				
Canadá	R. Legislativa N° 12157 del 21.10.1954	De Lima vía puntos intermedios a Vancouver, Montreal y puntos más allá.	De Vancouver, Toronto, Montreal, cualquier otro punto al Este de Canadá, puntos intermedios, Lima y más allá.	No precisa	Una aerolínea designada
Chile	- R.M. N° 099-98-MTC/15.16.P - R.D. N° 025-98-MTC/15.16.P	a) Lima – Santiago – Lima y viceversa. b) Puntos al sur del Perú, puntos en el norte de Chile y v.v. pudiendo prolongar hasta Lima y/o Santiago, con al menos 1 escala intermedia.	a) Lima – Nueva York – Lima. b) Lima – Los Ángeles – Lima. c) Lima – Santiago – Lima.	Perú: a) 14 frecuencias. b) Sin límite Chile ¹⁶ : a) 3 frecuencias. b) 4 frecuencias. c) 14 frecuencias.	Múltiple designación
China	D.S. N° 077-2001-RE del 27.09.2001	Puntos en el Perú, dos puntos Intermedios, Beijing o Shangai o Guangzhou y puntos más allá.	Puntos en China, dos puntos intermedios a ser acordados, Lima y puntos más allá a ser acordados.	No precisa	Una o dos aerolíneas
Colombia	Conforme a lo dispuesto en la Decisión N° 582 de la Comunidad Andina.				
Costa Rica	- R.M. N° 301-1997 MTC/15.16 - R.M. N° 178 – 2004 MTC/02	Lima, punto intermedio, San José de Costa Rica, puntos más allá en Norteamérica y v.v. Derechos de 3era, 4ta y 5ta. Libertad.	San José de Costa Rica, un punto intermedio, Lima, más allá en Sudamérica (Santiago de Chile y Buenos Aires, 3 frec.) y v.v.	Siete (07) frecuencias	Múltiple designación
Cuba	R. Legislativa N° 28064	Plenos derechos de tercera, cuarta y quinta libertad. Desde puntos en Perú vía puntos intermedios a puntos en Cuba y puntos más allá.	Plenos derechos de tercera, cuarta y quinta libertad. Desde puntos en Cuba vía puntos intermedios a puntos en Perú y puntos más allá.	Diez (10) frecuencias semanales para cada Parte Contratante.	Hasta tres (03) líneas aéreas de su propio país.

¹⁶ Mediante Resolución Ministerial N° 147-2007-MTC-02, el Perú ratificó el nuevo acuerdo celebrado con la República de Chile, respecto a las frecuencias y otorgamiento de libertades aéreas entre ambos países que rige a partir del 31 de mayo de 2007. Conforme a este nuevo acuerdo, las frecuencias con derechos aerocomerciales de quinta libertad otorgadas a Chile (vuelos que pueden parar a recoger pasajeros en Lima y continuar viaje a otro destino) se reducirán de 14 a 8 por semana durante el año 2007, las mismas que se incrementarán a 11 en el 2008 y a 14 en el 2009.

Dinamarca	R. Legislativa N° 13707 del 15.09.1961	Puntos en Perú, puntos intermedios, Copenhague y más allá.	Puntos en Dinamarca, puntos intermedios, Lima y más allá.	No precisa	Una aerolínea designada
Ecuador	Conforme a lo dispuesto en la Decisión N° 582 de la Comunidad Andina.				
Emiratos Árabes Unidos	R.M. N° 264-2005-MTC/02 del 28.04.2005	En servicio de carga exclusiva derechos de tercera, cuarta y quinta libertad.	En servicio de carga exclusiva derechos de tercera, cuarta y quinta libertad.	Sin restricción respecto al número de frecuencias, tipo de aeronave.	Múltiple designación
España	- R.M. N° 215-2003-MTC/01 - R.M. N° 309-2005-MTC/02 del 24.05.2005	Perú, puntos intermedios los cuales se fijarán por la Autoridad Peruana, Madrid y puntos más allá de España y viceversa.	Desde puntos de España, puntos intermedios, Lima y puntos más allá del Perú y viceversa.	Veintiocho (28) frecuencias semanales. Régimen de libertad de los vuelos de carga.	Múltiple designación
Estados Unidos	D.S. N° 038-1998-RE del 02.12.1998	Desde puntos anteriores al Perú, puntos intermedios, puntos en los Estados Unidos y más allá. En los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.	Desde puntos anteriores a los Estados Unidos, puntos intermedios, puntos en el Perú y más allá. En los servicios exclusivamente de carga entre el Perú y cualquier punto o puntos.	No hay ningún tipo de restricciones.	Múltiple designación
Francia	R. Legislativa N° 13289 Del 09.12.1959	Desde Perú, puntos intermedios, París y más allá, en ambos sentidos.	Desde Francia, puntos intermedios, Lima y más allá, en ambos sentidos. Desde las Antillas Francesas, puntos intermedios, Lima y más allá, en ambos sentidos.	No precisa	Una aerolínea designada
Gran Bretaña	- R. Legislativa N° 13708 del 15.19.1961 - R.M. N° 485-2004 MTC/02	Las Líneas Aéreas del Perú podrán ejercer derechos de tráfico aéreo en quinta libertad entre el Reino Unido y seis puntos intermedios o puntos más allá.	No se muestra información	No se muestra información	No se muestra información
Holanda	- R. Legislativa N° 12490 del 09.12.1955 - R.M. N° 392-2001-MTC/15.16	De Lima vía puntos intermedios a Ámsterdam y otros puntos más allá.	Del Reinos de los Países Bajos, puntos intermedios, Lima, puntos más allá, en ambas direcciones.	No precisa	Una aerolínea designada
Honduras	R. Legislativa N° 12411 Del 31.10.1955	Vía puntos en Ecuador, Panamá y/o Nicaragua o Tegucigalpa y más allá.	Tegucigalpa, puntos intermedios, Lima y más allá.	Acorde a la demanda del tráfico	Una aerolínea designada
México	- D.S. 005-RE del 29.03.1990 - R.M. N° 913-2003 MTC/02 del 31.10.2003	Puntos en Perú, puntos intermedios, Ciudad de México o Acapulco, y más allá a puntos en los Estados Unidos de América y más allá y viceversa. Las aerolíneas gozan de derechos de tercera y cuarta libertad del aire.	Puntos en Estados Unidos Mexicanos, puntos intermedios, Lima y más allá y viceversa. Las aerolíneas gozan de derechos de tercera y cuarta libertad del aire.	- Diez (10) frecuencias semanales en los servicios de pasajeros, carga y correo. - Dos (2) frecuencias semanales en el servicio de carga.	Dos aerolíneas para servicio de pasajeros, carga y correo y una designación para carga.
Noruega	R. Legislativa N° 14006 del 08.02.1962	Puntos en el Perú, puntos intermedios, Oslo y más allá.	Puntos en Noruega, puntos intermedios, Lima y más allá.	Acorde con la demanda del tráfico.	Una designación
Panamá	- R. Legislativa N° 13464 del 18.11.1947 - R.M. N° 912-2003 MTC/02	Derechos de tercera y cuarta libertad en servicio de pasajeros, carga y correo. En servicio de carga, derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad.	Derechos de tercera y cuarta libertad en servicio de pasajeros, carga y correo. En servicio de carga, derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad.	Sin restricciones de frecuencias y capacidad.	Múltiple designación de aerolíneas

Paraguay	D.S. N° 065-2001-RE del 01.09.2001	De puntos en Perú a puntos en Paraguay y viceversa.	Desde puntos en Paraguay vía puntos intermedios a puntos en Perú y viceversa.	Sin límites	Múltiple designación
Sudáfrica	R.M. N° 926-2004-MTC/02, del 09.12.2004	Plenos derechos de tercera y cuarta libertad en servicio de pasajeros, carga y correo.	Plenos derechos de tercera y cuarta libertad en servicio de pasajeros, carga y correo.	En servicio de pasajeros, carga y correo cuatro (04) frecuencias semanales. En servicio de carga, tres (03) frecuencias semanales.	Múltiple designación
Suecia	R. Legislativa N° 13709	Puntos en Perú, puntos intermedios, puntos en Europa a Estocolmo y vv. Y más allá.	Puntos en Suecia, puntos intermedios, Lima, Santiago de Chile y más allá.	Acorde a la demanda del tráfico.	Una línea aérea
Suiza	D.S. N° 005-200-RE Del 14.02.2000	Puntos en Perú, puntos intermedios, Suiza y puntos más allá.	Puntos en Suiza, puntos intermedios, Perú y puntos más allá.	Acorde a la demanda del tráfico.	Múltiple
Tailandia	R.M. N° 630-2005-MTC/02 del 13.09.2005	Derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire en servicio de pasajeros, carga y correo. Igualmente, en servicio de carga exclusiva.	Derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire en servicio de pasajeros, carga y correo. Igualmente, en servicio de carga exclusiva.	Sin restricción	Múltiple designación
Uruguay	D.S. N° 039-2003-RE del 19.03.2003	Lima, puntos intermedios, Montevideo y más allá.	Montevideo, puntos intermedios, Lima y puntos más allá.	Siete (07) frecuencias semanales.	Múltiple designación
Venezuela	Conforme a lo dispuesto en la Decisión N° 582 de la Comunidad Andina.				

Nota: v.v.= viceversa

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

ANEXO 2

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES (En N° de pasajeros, 2000-2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Crecimiento anual promedio	Crecimiento total (2006/2000)
A. Nacional*	2,479,121	2,244,335	2,149,854	2,311,193	2,534,636	2,707,377	2,946,828	3.2%	18.9%
Servicio regular	2,263,860	2,035,715	1,713,240	1,837,920	2,238,732	2,166,177	1,969,396	-1.5%	-13.0%
Servicio no regular	215,261	208,620	436,614	473,273	295,904	541,200	977,432	40.1%	354.1%
B. Internacional	1,927,378	2,035,689	1,993,988	2,030,009	2,669,663	3,034,150	3,196,676	9.3%	65.9%
Servicio regular	1,922,205	2,019,961	1,967,531	2,016,389	2,640,087	3,006,058	3,166,798	9.2%	56.4%
Servicio no regular	5,173	15,728	26,457	13,620	29,576	28,092	29,878	57.0%	477.6%
TOTAL (A+B)	4,406,499	4,280,024	4,143,842	4,341,202	5,204,299	5,741,527	6,143,504	5.8%	39.4%

*No incluye transporte especial (ex-turístico)

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPÍ

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA DE VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES* (En Kg., 2000-2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Crecimiento anual promedio	Crecimiento total (2006/2000)
A. Nacional**	13,978,821	16,042,813	17,879,467	16,766,150	15,708,174	16,583,070	11,357,955	6.4%	41.7%
Servicio regular	11,345,556	12,452,282	11,594,072	12,584,965	12,841,693	11,573,299	8,445,067	0.3%	0.1%
Servicio no regular	2,633,265	3,590,531	6,285,395	4,181,185	2,866,481	5,009,771	19,803,022	31.6%	220.7%
B. Internacional	46,974,354	51,220,781	59,173,684	60,913,676	70,212,189	75,262,228	75,441,752	8.4%	60.8%
Servicio regular	46,971,884	51,125,079	58,965,219	60,774,907	69,973,520	74,724,335	72,044	8.4%	59.1%
Servicio no regular	2,470	95,702	208,465	138,769	238,669	537,893	75,513,796	661.6%	2816.8%
TOTAL (A+B)	60,953,175	67,263,594	77,053,151	77,679,826	85,920,363	91,845,298	86,799,707	7.8%	56.4%

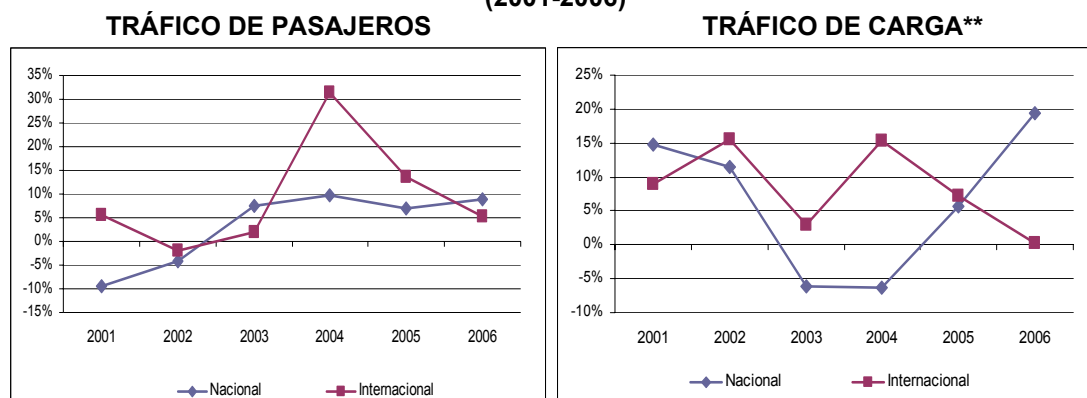
*Incluye transporte aéreo regular y no regular

** No incluye tráfico de carga exclusiva

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOPÍ

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE CRECIMIENTO DE TRÁFICO* DE PASAJEROS Y DE CARGA (2001-2006)



*Incluye transporte aéreo regular y no regular

** No incluye tráfico de carga exclusiva

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOPÍ

DISTRIBUCIÓN Y VARIACIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR DEPARTAMENTO (2005-2006)

Departamento	Número de aeropuertos	Vuelos Nacionales				Vuelos Internacionales			
		2005	2005/2004	2006	2006/2005	2005	2005/2004	2006	2006/2005
Lima	1	2,402,880	8.0%	2,653,355	10.4%	3,027,594	16.2%	3,193,801	5.5%
Cusco	1	881,536	8.6%	907,096	2.9%	14,359	3.2%	1,945	-86.5%
Loreto	2	392,983	11.7%	431,882	9.9%	2,143	0.9%	214	-90.0%
Arequipa	1	377,944	6.7%	445,025	17.7%	248	-1.6%	220	-11.3%
Ica	2	225,240	24.4%	238,069	5.7%	0	-	5	-
Puno	1	152,155	11.9%	162,443	6.8%	403	1731.8%	8	-98.0%
Ucayali	2	148,677	12.2%	150,125	1.0%	201	1.5%	356	77.1%
Piura	2	143,745	8.5%	152,404	6.0%	41	-72.1%	136	231.7%
Madre de Dios	1	142,156	-0.4%	147,300	3.6%	49	88.5%	14	-71.4%
San Martín	7	131,553	10.2%	142,226	8.1%	0	-	0	-
Tacna	1	126,695	19.5%	141,376	11.6%	1,830	-81.8%	186	-89.8%
La Libertad	1	121,088	-5.3%	136,916	13.1%	50	-58.0%	46	-8.0%
Lambayeque	1	108,980	0.2%	114,021	4.6%	71	-63.4%	98	38.0%
Cajamarca	1	56,395	-10.7%	67,902	20.4%	0	-	-	-
Tumbes	1	45,278	16.5%	53,323	17.8%	7	-92.6%	16	128.6%
Ayacucho	1	24,262	-16.2%	23,700	-2.3%	0	-100.0%	0	-
Junín	2	10,679	107.7%	6,773	-36.6%	0	-	-	-
Huanuco	2	7,985	5.5%	7,983	0.0%	0	-	-	-
Apurímac	1	7,726	-10.7%	6,394	-17.2%	0	-	-	-
Ancash	2	4,938	-12.9%	4,317	-12.6%	0	-	-	-
Moquegua	1	223	-28.8%	333	49.3%	0	-100.0%	0	-
Amazonas	2	61	13.0%	63	3.3%	0	-	-	-
TOTAL	36	5,513,179	8.4%	5,993,026	8.7%	3,046,996	15.7%	3,197,045	4.9%

Notas: Se incluye a los vuelos comerciales, no regulares, de aviación general y vuelos militares

Fuente: CORPAC – Área de Planeamiento y Proyectos / Estadísticas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

DISTRIBUCIÓN Y VARIACIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA POR DEPARTAMENTO (2004-2005)

Departamento	Número de aeropuertos	Vuelos Nacionales				Vuelos Internacionales			
		2005 (Kg)	2005/2004	2006 (Kg)	2006/2005	2005 (Kg)	2005/2004	2006 (Kg)	2006/2005
Lima	1	16,872,304	0.3%	22,068,904	30.8%	155,530,343	15.1%	169,944,313	9.3%
Loreto	2	11,701,625	19.6%	11,830,878	1.1%	550,756	56.1%	507,740	-7.8%
Ucayali	2	2,393,442	63.8%	2,378,946	-0.6%	1,457	10.3%	74,155	4989.6%
Cusco	1	1,908,658	-12.3%	2,088,309	9.4%	50,291	-31.7%	3,154	-93.7%
Arequipa	1	1,528,694	-12.7%	1,785,431	16.8%	70	-	0	-100.0%
San Martín	7	1,012,125	-0.7%	1,050,601	3.8%	0	-	0	-
Tacna	1	919,263	65.8%	813,172	-11.5%	67,381	-65.1%	0	-100.0%
Piura	2	679,035	22.3%	876,248	29.0%	0	-	0	-
Madre de Dios	1	620,387	-27.6%	927,008	49.4%	0	-	0	-
Puno	1	585,650	-8.3%	816,197	39.4%	0	-	0	-
Cajamarca	1	469,312	12.8%	443,435	-5.5%	0	-	-	-
Lambayeque	1	436,087	-35.5%	697,028	59.8%	0	-100.0%	36,713	-
La Libertad	1	167,963	-49.2%	179,431	6.8%	0	-	0	-
Ayacucho	1	91,207	16.1%	116,026	27.2%	0	-	-	-
Tumbes	1	84,819	-5.3%	92,438	9.0%	0	-100.0%	0	-
Junín	2	49,384	25.4%	74,498	50.9%	0	-	-	-
Ancash	2	20	-	0	-100.0%	0	-	-	-
Huanuco	2	2	-	0	-100.0%	0	-	-	-
Ica	2	0	-	0	-	0	-	-	-
Moquegua	1	0	-	0	-	0	-	-	-
Apurímac	1	0	-	4,220	-	0	-	-	-
Amazonas	2	0	-100.0%	0	-	0	-	-	-
TOTAL	36	39,519,977	14.5%	46,242,770	17.0%	156,200,298	-50.6%	170,566,075	9.2%

Notas: Se incluye a los vuelos comerciales, no regulares, de aviación general y vuelos militares

Fuente: CORPAC – Área de Planeamiento y Proyectos / Estadísticas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOP

**EVOLUCIÓN DE PARTICIPACIONES DEL MERCADO SEGÚN TRÁFICO DE PASAJEROS EN
EL MERCADO DE AVIACIÓN COMERCIAL NACIONAL REGULAR
(2000-2006)**

Líneas aéreas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
LAN PERU	12.96%	15.50%	24.14%	25.73%	41.78%	74.64%	87.17%
STAR UP	-	-	-	-	-	-	4.28%
TACA PERU	6.43%	4.54%	1.65%	1.54%	1.55%	3.14%	2.80%
L.C. BUSRE	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.19%	1.87%	2.58%
AERO CONDOR	1.06%	1.26%	0.90%	0.02%	1.24%	1.54%	2.44%
WAYRA PERU S.A.C.	-	-	-	-	-	-	0.38%
TANS	22.26%	19.91%	17.81%	13.68%	15.05%	18.49%	0.23%
AERO TRANSPORTES S.A. ATSA	0.00%	0.00%	0.00%	0.34%	0.37%	0.32%	0.12%
AERO CONTINENTE	49.27%	47.64%	48.28%	50.39%	38.83%	-	-
AVIANDINA	8.02%	11.15%	7.22%	8.30%	0.00%	-	-

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOP

**EVOLUCIÓN DE PARTICIPACIONES DEL MERCADO SEGÚN TRÁFICO DE CARGA EN EL
MERCADO DE AVIACIÓN COMERCIAL NACIONAL REGULAR
(2000-2006)**

Líneas aéreas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
LAN PERU	20.52%	13.04%	22.64%	22.49%	34.39%	59.98%	88.14%
STAR UP	-	-	-	-	-	-	5.23%
L.C. BUSRE	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.03%	2.11%	2.85%
TACA PERU	9.84%	8.10%	1.37%	0.83%	0.83%	1.99%	2.08%
AERO CONDOR	0.72%	0.39%	0.33%	0.01%	0.19%	0.69%	1.16%
TANS	29.88%	29.29%	28.90%	27.06%	29.24%	34.53%	0.31%
AERO TRANSPORTES S.A. ATSA	0.00%	0.00%	0.00%	0.50%	0.65%	0.70%	0.23%
AERO CONTINENTE	36.86%	35.35%	33.62%	36.19%	32.67%	-	-
AVIANDINA	2.18%	13.84%	13.14%	12.92%	0.00%	-	-

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOP

EVOLUCIÓN DE PARTICIPACIONES DEL MERCADO SEGÚN TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL MERCADO DE AVIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR (2000-2006)

Líneas aéreas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
LAN PERÚ S.A.	3.98%	3.64%	5.46%	6.78%	13.97%	17.27%	20.35%
LAN CHILE	18.35%	14.11%	16.37%	16.02%	12.13%	11.72%	12.08%
TACA-PERU	4.40%	11.52%	10.02%	12.00%	10.43%	9.89%	10.15%
AMERICAN AIRLINES INC.	12.97%	16.40%	9.67%	9.92%	12.49%	11.86%	8.85%
IBERIA, LINEAS A. DE ESPAÑA	4.85%	5.13%	5.91%	6.35%	7.32%	6.78%	6.98%
CONTINENTAL AIRLINES INC.	9.89%	9.84%	10.08%	9.10%	6.91%	6.05%	6.33%
DELTA AIR LINES INC.	4.30%	3.48%	4.35%	4.30%	5.63%	5.26%	5.49%
KLM CIA. REAL H. DE AVIACION	3.64%	3.96%	4.11%	3.79%	4.96%	5.28%	5.39%
COPA	3.12%	3.22%	3.28%	3.63%	4.75%	4.13%	5.12%
AVIANCA	4.91%	3.61%	2.22%	2.13%	3.80%	3.87%	4.09%
AIR COMET S.A.	-	-	-	-	0.00%	2.01%	2.98%
AEROVÍAS DE MEXICO S.A. DE C.V	1.53%	1.18%	1.58%	2.09%	1.92%	1.76%	2.09%
AERO LINEAS ARGENTINAS S.A.	4.22%	2.31%	3.40%	3.79%	3.25%	2.49%	1.72%
AEROPOSTAL A. DE VENEZUELA C.A	2.25%	2.21%	3.72%	2.24%	2.09%	1.85%	1.69%
AIR CANADA	-	-	-	-	0.00%	1.49%	1.66%
VARIG S.A.	2.92%	2.54%	3.35%	3.64%	3.53%	3.52%	1.52%
AIR MADRID LINEAS AEREAS S. A	-	-	-	-	0.00%	1.29%	1.28%
LLOYD AEREO BOLIVIANO S.A.	4.41%	2.89%	2.62%	2.62%	1.93%	1.86%	1.25%
LACSA	3.89%	3.82%	1.85%	1.02%	2.45%	1.62%	0.86%
AEROSUR	-	-	-	-	-	-	0.57%
AERO CONDOR	0.03%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
AERO CONTINENTE	3.32%	6.53%	9.65%	8.65%	2.44%	-	-
AEROFLOT	0.50%	0.08%	-	-	-	-	-
ACES	1.88%	0.00%	0.83%	1.81%	0.00%	0.00%	0.00%
ALITALIA	0.02%	-	-	-	-	-	-
CUBANA DE AVIACION	0.37%	0.12%	-	-	-	-	-
LUFTHANSA	2.21%	1.35%	-	-	-	-	-
SAETA	0.14%	-	-	-	-	-	-
SERVIVENSA	1.55%	0.23%	-	-	-	-	-
LINEA AEREA DEL ECUADOR TAME	0.36%	1.81%	1.53%	0.13%	-	-	-

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOP

EVOLUCIÓN DE PARTICIPACIONES DEL MERCADO SEGÚN TRÁFICO DE CARGA EN EL MERCADO DE AVIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR (2000-2006)

Líneas aéreas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
LAN PERÚ S.A.	17.48%	15.99%	19.46%	17.95%	25.51%	26.84%	32.93%
KLM CIA. REAL H. DE AVIACION	13.38%	13.29%	12.58%	11.68%	12.44%	14.43%	14.05%
IBERIA, LINEAS A. DE ESPAÑA	10.42%	10.55%	11.07%	12.26%	12.73%	10.64%	10.25%
LAN CHILE	23.52%	20.42%	19.47%	12.34%	11.26%	9.58%	9.39%
DELTA AIR LINES INC.	1.16%	1.53%	9.32%	19.25%	12.23%	8.68%	8.07%
AVIANCA	3.53%	3.89%	1.90%	1.26%	4.94%	6.01%	7.52%
AMERICAN AIRLINES INC.	7.22%	7.55%	1.99%	2.22%	5.93%	6.62%	4.23%
TACA-PERU	1.12%	4.02%	4.29%	4.10%	2.89%	3.15%	3.16%
AIR CANADA	-	-	-	-	0.00%	2.98%	3.01%
COPA	1.22%	1.76%	1.69%	1.70%	1.62%	1.45%	1.48%
CONTINENTAL AIRLINES INC.	3.94%	2.71%	2.92%	2.47%	1.94%	3.22%	1.27%
AEROVÍAS DE MEXICO S.A. DE C.V	1.24%	1.14%	0.81%	0.11%	0.09%	0.08%	0.90%
AIR COMET S.A.	-	-	-	-	0.00%	0.34%	0.89%
LLOYD AEREO BOLIVIANO S.A.	1.70%	1.31%	0.77%	0.96%	1.04%	0.88%	0.73%
AIR MADRID LINEAS AEREAS S. A	-	-	-	-	0.00%	0.73%	0.66%
VARIG S.A.	2.15%	1.65%	2.79%	6.38%	3.65%	1.26%	0.51%
AERO LINEAS ARGENTINAS S.A.	0.64%	2.68%	0.11%	0.53%	0.81%	1.92%	0.45%
LACSA	0.75%	0.75%	0.29%	0.10%	0.47%	0.64%	0.25%
AEROPOSTAL A. DE VENEZUELA C.A	0.81%	3.21%	2.97%	1.35%	0.55%	0.53%	0.20%
AEROSUR S.A.	-	-	-	-	-	-	0.02%
AERO CONDOR	0.02%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
AERO CONTINENTE	0.26%	2.83%	5.05%	4.14%	1.90%	-	-
AEROFLOT	0.13%	0.07%	-	-	-	-	-
ACES	3.63%	0.00%	0.90%	1.05%	0.00%	0.00%	0.00%
CUBANA DE AVIACION	0.12%	0.02%	-	-	-	-	-
LUTHANSA	3.30%	1.79%	-	-	-	-	-
SAETA	0.07%	-	-	-	-	-	-
SERVIVENSA	2.00%	0.26%	-	-	-	-	-
LINEA AEREA DEL ECUADOR TAME	0.19%	2.56%	1.63%	0.16%	-	-	-

Fuente: MTC-DGAC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOP

ANEXO 3

PROBABILIDADES DE VUELOS CON CONTRATIEMPOS^{1/} EN LA SALIDA DE VUELOS NACIONALES SEGÚN AEROLÍNEA

Aerolíneas	2006	2007				Var. PCV Abr2007/ Abr2006
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	
TACA PERU	18.4%	18.5%	12.5%	27.8%	18.5%	-3.7%
AERO CONDOR	0.0%	0.0%	2.1%	26.4%	18.2%	n.d.*
STAR UP S.A.	12.7%	10.0%	13.3%	19.5%	15.5%	n.d.*
LAN PERU	10.9%	8.8%	7.3%	10.6%	11.0%	26.6%
L.C.BUSRE	2.6%	2.3%	0.0%	3.9%	1.4%	-69.9%
ATSA	6.4%	10.0%	0.0%	-	-	n.d.
WAYRA PERU	12.5%	-	-	-	-	n.d.*
Total	9.2%	7.7%	6.8%	11.9%	11.0%	40.9%

Notas: 1/ PCV: porcentaje de vuelos con contratiempos en su salida (incluye retrasos, cancelaciones, y reprogramaciones) respecto del total de vuelos efectuados

* No presentaron vuelos con problemas y/o no operaron en abril de 2006.

Fuente: DGAC-MTC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

PROBABILIDADES DE VUELOS CON CONTRATIEMPOS^{1/} EN LA SALIDA DE VUELOS INTERNACIONALES SEGÚN AEROLÍNEA

Aerolíneas	2006	2007				Var.PCV Abr2007/ Abr2006
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	
AEROVIAS DE MEXICO	18.4%	22.6%	10.7%	24.2%	37.3%	272.9%
AEROLINEAS ARGENTINAS	18.2%	19.8%	16.1%	37.5%	34.0%	127.0%
AIR CANADA	18.0%	11.5%	12.5%	14.3%	31.3%	35.4%
AMERICAN AIRLINES	23.1%	15.3%	8.0%	27.6%	27.5%	106.3%
CONTINENTAL AIRLINES	30.1%	22.6%	10.7%	22.0%	27.5%	18.8%
AIR COMET	34.9%	15.4%	20.8%	28.1%	25.0%	-35.0%
GOL	-	-	10.3%	26.6%	22.3%	n.d.*
AERO POSTAL	26.0%	16.7%	26.3%	32.6%	21.4%	-30.8%
DELTA AIRLINES	30.6%	24.2%	14.3%	25.8%	20.0%	71.4%
LAN PERU	16.1%	7.5%	8.7%	18.4%	15.7%	17.8%
LAN CHILE	12.9%	10.3%	7.6%	17.0%	14.9%	26.6%
LACSA	15.1%	5.0%	6.5%	9.8%	14.4%	-38.5%
IBERIA	22.9%	19.4%	10.7%	16.1%	13.3%	-50.0%
AERO SUR	11.7%	0.0%	12.5%	19.2%	12.5%	n.d.*
KLM	10.9%	6.5%	1.8%	6.3%	12.0%	-0.6%
TACA PERU	11.5%	6.0%	5.7%	11.6%	10.6%	19.0%
AVIANCA	10.2%	5.0%	3.6%	11.7%	7.3%	-2.8%
COPA	7.1%	3.2%	4.5%	2.5%	1.7%	-50.0%
AIR MADRID	32.6%	-	-	-	-	n.d.
LLOYD AEREO BOLIVIANO	19.8%	22.7%	71.1%	36.7%	-	n.d.
VARIG	21.8%	-	-	-	-	n.d.
Total	16.1%	10.4%	9.5%	18.0%	16.5%	27.6%

Notas: 1/ PCV: porcentaje de vuelos con contratiempos en su salida (incluye retrasos, cancelaciones, y reprogramaciones) respecto del total de vuelos efectuados

* No presentaron vuelos con problemas y/o no operaron en abril de 2006.

Fuente: DGAC-MTC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOPI

**TIEMPO PROMEDIO DE RETRASO^{1/} EN VUELOS
NACIONALES SEGÚN AEROLÍNEA**
(minutos)

Aerolínea	2006	2007				Variación Abr.2007/ Abr.2006
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	
Star Up	5.5	2.6	6.3	9.4	7.5	n.d.*
Aero Cónдор	0.0	0.0	0.7	14.4	5.9	n.d.*
Taca	9.3	20.1	7.5	22.4	3.3	-80.1%
Lan Perú	3.5	2.3	1.6	2.6	3.0	-26.9%
L.C. Burse	1.6	0.7	0.0	2.3	0.2	-91.8%
Atsa	2.1	3.6	0.0	-	-	n.d.
Wayra	3.2	-	-	-	-	n.d.
Total	3.2	2.4	1.9	4.3	3.3	-15.0%

1/ Total de minutos de diferencia entre las horas programadas y las horas de partida en el mes entre total de vuelos efectuados en el mes.

* No presentaron vuelos con problemas y/o no operaron en abril de 2006.

Fuente: DGAC-MTC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos – INDECOPI

**TIEMPO PROMEDIO DE RETRASO^{1/} EN VUELOS
INTERNACIONALES SEGÚN AEROLÍNEA**
(minutos)

Aerolínea	2006	2007				Variación Abr.2007/ Abr.2006
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	
Gol	-	-	5.2	24.4	18.3	n.d.*
American Airlines	13.9	6.7	3.3	6.9	16.3	105.2%
Aerolíneas Argentinas	8.9	14.4	7.8	23.8	15.3	296.8%
Aerovías Mexicanas	7.6	6.9	1.5	7.8	11.0	377.5%
Continental Airlines	19.5	7.5	5.4	13.8	9.9	-27.8%
Aero Postal	16.1	4.0	9.9	22.9	9.8	-41.2%
Air Canadá	8.6	7.3	4.6	12.4	6.9	25.9%
Air Comet	26.9	5.4	4.8	7.9	6.6	-76.7%
Lan Chile	6.9	3.0	1.9	8.0	6.1	2.5%
Delta Airlines	12.9	8.0	17.4	11.2	5.9	27.0%
Lan Perú	7.4	1.8	3.4	8.7	5.7	8.1%
Aero Sur	4.1	0.0	3.4	14.4	5.2	n.d.*
Taca	5.8	2.2	1.3	7.0	4.5	-31.1%
Iberia	12.6	6.5	4.6	12.9	4.2	-59.0%
Lacsa	4.8	0.7	1.4	1.4	3.1	-64.7%
KLM	6.3	18.5	0.1	3.5	3.0	16.0%
Avianca	4.9	8.8	1.6	8.8	2.3	-37.1%
Copa	3.3	1.4	0.6	0.7	0.2	-82.1%
Air Madrid	20.5	-	-	-	-	n.d.
Lloyd Aero Boliviano	10.6	16.2	29.3	67.1	-	n.d.
Varig	10.5	-	-	-	-	n.d.
Total	8.4	4.4	3.6	10.4	7.0	4.0%

1/ Total de minutos de diferencia entre las horas programadas y las horas de partida en el mes entre total de vuelos efectuados en el mes.

* No presentaron vuelos con problemas y/o no operaron en abril de 2006.

Fuente: DGAC-MTC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

ANEXO 4
REPRESENTANTES Y ACCIONARIADO DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO

Nombre Comercial	Razón Social	Representantes			Accionariado
		Nombre	Cargo	D.I. ¹⁷	
LAN PERU S.A.	LAN PERU S.A.	- Aranda Fernández Baca, Luis Enrique	Contador	DNI	1.- LAN AIRLINES S.A. (70%) ¹⁸ . 2.- OTROS (30%) ¹⁹
		- Kruger Sayán, Juan Luis Alfredo	Gerente General	DNI	
		- Rodríguez Larraín Salinas, Cesar Emilio	Presidente del Directorio ²⁰	DNI	
LAN CHILE S.A.	LAN AIRLINES S.A. SUCURSAL PERU	- Rodríguez Larraín Salinas, Cesar Emilio	Mandatario	DNI	1.- GRUPO CUETO: (27.0%). ²¹ 2.- PIÑERA GROUP: (27.0%) ²² 3.- OTRO ACCIONISTA PRINCIPAL: (10.0%) 4.- OTROS: 36.00%. ²³
		- Gálvez de la Puente, Luis Enrique	Mandatario Nacional	DNI	
		- Arroyo Portocarrero, Luis Armando	Mandatario Nacional	DNI	
		- Schacht Rotter, Carlos	Apoderado	CE	
TACA – PERU	GRUPO TACA DEL PERU S.A.C. ²⁴	- Ferradas Platas, Julio Mariano	Gerente General	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
AMERICAN AIRLINES	AMERICAN AIR LINES INC.	- Palmero Muñoz, José	Apoderado	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
		- Ferro Delgado, Víctor	Mandatario	DNI	
		- Páez Cárdenas, Adriana Noemí	Apoderado	DNI	
		- Jiménez Stoll Ramón Ignacio	Apoderado	PSP	
IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA	IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A.	Muñoz Zignaigo, Gina Brenda Cecilia	Gerente General	DNI	1.- ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS ²⁵ : (42.16%). 2.- ACCIONISTAS MENORES Y AUTOCARTERA: (57.84%). ²⁶
		Velaochaga Miranda, Jorge Guillermo	Mandatario	DNI	
		Alarcón Revilla, Juan Carlos	Mandatario	DNI	
		Pérez López, Juan Carlos	Administrador	CE	

¹⁷ Documento de Identidad. De acuerdo al tipo de documento podemos saber si el representante es peruano (su documento será el DNI) o extranjero (su documento será el Pasaporte - PSP o el Carné de Extranjería - CE).

¹⁸ De acuerdo a los Estados Financieros Consolidados de LAN AIRLINES S.A.A., su participación en LAN PERU S.A. está estructurada de la siguiente manera: 49% en forma directa y 21% en forma indirecta.

¹⁹ Información disponible al 26.04.07 en la URL: http://www.lan.com/about_us/info_inversionistas/memoria.html.

²⁰ Información disponible al 26.04.07 en la URL: http://www.lan.com/about_us/info_inversionistas/memoria.html.

²¹ La participación del Grupo Cueto se da a través de Inversiones Costa Verde Limitada y Compañía en Comandita por Acciones.

²² La participación del Grupo Piñera se da a través de Inversiones Santa Cecilia S.A. (6.4%) y Axxion S.A. (20.6%).

²³ Este 36% está distribuido de la siguiente forma: 18% de propiedad de inversionistas no chilenos y 18% de inversionistas minoritarios que son propietarios de acciones comunes. Información actualizada al 31.05.06. Disponible al 26.04.07 en: http://www.lan.com/about_us/info_inversionistas/informes.html y http://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1047716/000119312506140463/d20f.htm#tx52663_11.

²⁴ De acuerdo al sistema de consulta en línea de la SUNAT, el Registro Único de Contribuyente (R.U.C.) del Grupo TACA del Perú S.A.C. se encuentra en la situación de "Baja de Oficio". No se ha podido encontrar razón social con R.U.C. vigente, vinculada al Grupo TACA. Esta información se encontró disponible en línea el 18.04.07 en: <http://www.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/jcrS00Alias>.

²⁵ Los Accionistas Significativos son: British Airlines and American Airlines Holdings B.V (9.95%), Caja Madrid (9.63%), BBVA (7.33%), Logista (6.45%), Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (5.19%), El Corte Inglés S.A. (2.89%), Ibercaja (0.34%), Caja Castilla-La Mancha (0.16%), Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla (0.12), Unicaja (0.11%).

²⁶ Información disponible al 26.04.07 en: <http://grupo.iberia.es/portal/site/grupoiberia/menuitem.69ac1065b0fd6ba239bf93ead21061ca/>.

CONTINENTAL AIRLINES	CONTINENTAL AIRLINES INC. SUCURSAL PERU	Halperin Grobman, Jorge	Mandatario	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
		Sabogal De Motte, María Pía	Gerente General	DNI	
		Deustua Landázuri, Carlos José	Mandatario	DNI	
DELTA AIR LINES	DELTA AIR LINES INC. SUCURSAL PERU	La Torre Rodríguez, Jenner Miguel	Gerente	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
		Rosselló De la Puente, Rafael María	Otros - Persona Jurídica	DNI	
		Scheuch Correa, Úrsula María	Gerente	DNI	
		Ortega Valderrama, Delia María	Gerente	DNI	
KLM REAL HOLANDESA DE AVIACION	KLM CIA. REAL HOLANDESA DE AVIACION	Gonzáles Aguilar de Luque, Clara Luz	Gerente	DNI	1.- KLM N. V.: (49%). 2.- SAK I: (31.9%). 3.- SAK II: (11.3%). 4.- STATE OF NETHERLANDS: (5.9%). ²⁷
		Grau Malachowski, Miguel	Mandatario	DNI	
		Piedra Tosso, María Francisca	Gerente	DNI	
		Franco Pérez, Rita Edith	Apoderado	DNI	
		De Cola Matteis, Domingo	Gerente General	CE	
AVIANCA	AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA) SUCURSAL PERU	- Granados Del Cairo, Martha Patricia	Gerente General	PSP	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
STAR PERU	STAR UP S.A.	- Cruzalegui Flores, Omar Roberto	Gerente General	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
		- Kasianov, Valentín	Presidente Ejecutivo	CE	
LC BUSRE	L.C. BUSRE S.A.C.	- Carmona Aguilar, Carlos Alberto Martín	Gerente General	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
AEROCONDOR PERU	AEROCONDOR S.A.C.	- Gallegos Bustios, Hernán Alfredo	Director	DNI	A la fecha no se ha podido acceder a esta información
		- Palacín Fernández, Carlos Alberto	Presidente de Directorio	DNI	
		- Palacín Corcuera, Martine Jackeline Rossana	Director	DNI	
		- Doimi Gerskes, Carlos Alberto	Gerente General	DNI	

Fuentes: SUNAT y otros (ver notas a pie de página)

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos - INDECOPI

²⁷ En el caso de la información brindada por KLM, los porcentajes corresponden a derechos de votación. Tomada el 26.04.07 de: http://www.klm.com/travel/corporate_en/facts_figures/annual_reports/annual_report_2004_2005/index.htm.