

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 18 de enero del 2012

N° 003-2012-CD-OSITRAN

VISTOS:

El Informe N° 017-11-GRE-GAL-OSITRAN de fecha 15 de diciembre de 2011, el "Proyecto de Modificatoria del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN", y su Exposición de Motivos;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, establece que el OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúen las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los Contratos de Concesión, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el artículo 17° del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, Reglamento General de OSITRAN, establece que es objetivo general de OSITRAN regular, normar, supervisar, fiscalizar y solucionar las controversias y reclamos de los usuarios, dentro del ámbito de su competencia, el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, así como el cumplimiento de los Contratos de Concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y del usuario.

Que, el numeral 6.2 de la Ley antes citada establece que es atribución de OSITRAN, la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios.

Que, el literal c) del numeral 3.1 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, establece que dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen, entre otras, la función normativa, que comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, el artículo 22° del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM establece que la función normativa permite al OSITRAN dictar de manera exclusiva, dentro de su ámbito de competencia, reglamentos autónomos, normas que regulen los procedimientos a su cargo y otras normas de carácter general aplicables a todos los administrados que se encuentren en las mismas condiciones;

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

Página 1 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, asimismo, el artículo 23° y 24° de la norma precedente precisa que en ejercicio de la función normativa pueden dictarse reglamentos y normas de carácter general respecto, entre otros, al Sistema tarifario o regulatorio, incluyendo las normas generales para su aplicación. Dicha función es ejercida de manera exclusiva por el Consejo Directivo y se plasma en Resoluciones;

Que, el literal b) del numeral 3.1 de la Ley N° 27332 establece que es función de los Organismos Reguladores, la función reguladora, que comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 de la Ley N° 26917, establece que una de las principales funciones de OSITRAN, entre otras, es la de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites: (i) En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda, (ii) En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene, y (iii) Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN de fecha 27 de setiembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el "Reglamento General de Tarifas de OSITRAN". Sin embargo, dicho Reglamento fue modificado por la Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2006;

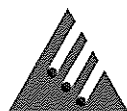
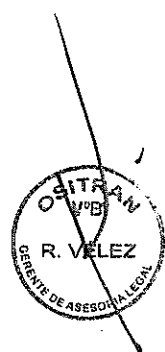
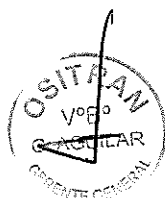
Que, han transcurrido más de seis años desde la entrada en vigencia del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, y en base a la experiencia adquirida en los procesos de revisión tarifaria y las modificaciones normativas existentes, OSITRAN considera necesario realizar algunos cambios que coadyuven a una mejor operación del sistema tarifario relativo a los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 018-2011-CD-OSITRAN de fecha 6 de junio de 2011, OSITRAN autorizó la publicación del Proyecto de Modificatoria del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, así como su Exposición de Motivos, otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados emitan sus comentarios y sugerencias al referido Proyecto;

Que, con fecha 04 de julio de 2011, se realizó la Audiencia Pública en las instalaciones de OSITRAN, habiendo recibido los comentarios correspondientes de los interesados;

Que, hasta el 11 de julio de 2011, se recibieron los comentarios escritos al proyecto de modificación Reglamento General de Tarifas de OSITRAN;

De conformidad con la facultad contenida en el artículo 28° y el inciso c) del artículo 53° del Reglamento General de OSITRAN, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 406 de fecha 18 de enero de 2012, y, sobre la base del Informe del visto que eleva los comentarios



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

Página 2 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

y sugerencias al Proyecto de Modificatoria del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN y su Exposición de Motivos;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Modifíquese el texto de los artículos 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 33, 37, 42, 43, 44, 46, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 59, 61, 62, 63, 73 y la única Disposición Complementaria del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, en los términos siguientes:

"Artículo 2.- Objeto del presente Reglamento

El presente reglamento tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte."

"Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de este Reglamento, los términos que inicien con mayúscula tendrán el significado que les asigna el Reglamento General del OSITRAN, o las Definiciones contenidas en este artículo, según corresponda:

Audiencia privada: Es la instancia dentro de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas a través de la cual el OSITRAN, por medio de sus representantes, se reúne con representantes de las Entidades Prestadoras o con representantes de las Organizaciones Representativas de Usuarios, con el fin de absolver consultas.

Audiencia Pública: Es la instancia dentro de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas a través de la cual el OSITRAN somete a consulta pública los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que servirán de justificación en la fijación y revisión de las tarifas, con el fin de permitir a los agentes del sector regulado bajo su ámbito de competencia, una participación efectiva en el proceso regulatorio.

Autoridad Portuaria Nacional: Es un Organismo Público Descentralizado creado por Ley N° 27943, encargado del Sistema Portuario Nacional. Adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Canasta Regulada de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sujetos al régimen de regulación tarifaria que el regulador agrupa para efectos de la aplicación del factor de productividad u otra regulación tarifaria.

Contratos de asociaciones público privadas autosostenibles: Contratos que definen modalidades de participación de la inversión privada, en las que las demandas de garantías financieras o no financieras emitidas por parte del Estado, sean nulas o presenten una



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

Página 3 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

probabilidad mínima de ser ejecutadas, conforme se establezca en el Reglamento de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas.

Contratos de asociaciones público privadas cofinanciados: Contratos que definen modalidades de participación de la inversión privada, en las que se requiere del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras, o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos conforme se establezca en el Reglamento de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas.

Desregulación tarifaria: Procedimiento administrativo por el cual, el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que el regulador considere que exista condiciones de competencia, tales que disciplinen el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen.

Días: Son los días hábiles.

Entidad Prestadora: Empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de Infraestructura de Transporte de Uso Público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios.

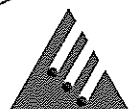
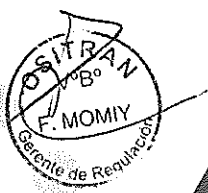
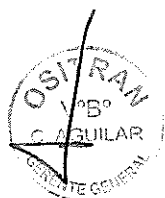
Fijación de Tarifas: Es el procedimiento administrativo que lleva a cabo el OSITRAN, conducente a la determinación de las Tarifas, peajes o cobros similares, aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por parte de las Entidades Prestadoras, cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión no se prestan en condiciones de competencia en el mercado.

Infraestructura de Transporte de Uso Público: Es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o se permite el intercambio modal, y por el cual se cobra una contraprestación. La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, vial u otras infraestructuras públicas de transporte.

Organización Representativa de Usuarios: Es la persona jurídica inscrita en los Registros Públicos, que tiene la representatividad legal para velar por los intereses de los usuarios, que reciben de forma permanente algún servicio derivado de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

OSITRAN: Es el Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, creado por Ley N° 26917.

Paquete de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que una Entidad Prestadora agrupa como parte de su política comercial.



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

Página 4 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Procedimiento: Es el conjunto de actos y diligencias conducentes a la emisión del acto administrativo relativo al procedimiento de fijación, revisión o desregulación de tarifas.

Reajuste de Tarifas: Es el procedimiento mediante el cual se aplica una fórmula tarifaria que ha sido preestablecida en un proceso de fijación o de revisión tarifaria, o en el Contrato de Concesión.

Revisión de Tarifas: Es el procedimiento administrativo que lleva a cabo el OSITRAN, para la modificación de tarifas, peajes o cobros similares aplicables a la prestación de servicios; las cuales han sido previamente fijadas o revisadas, a través de la aplicación de metodologías o reglas preestablecidas en el contrato o determinadas por el regulador.

Servicios Nuevos: Son aquellos servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que por primera vez son prestados a los usuarios de una determinada infraestructura.

Sistema Tarifario: Es el conjunto de reglas, principios y elementos que aprueba el OSITRAN, que constituyen el marco de establecimiento y aplicación de las Tarifas por parte de las Entidades Prestadoras. Comprende la estructura tarifaria, la unidad de cobro y el nivel tarifario máximo que debe ser considerado.

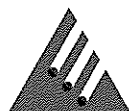
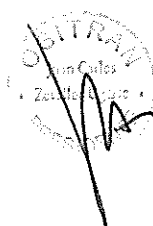
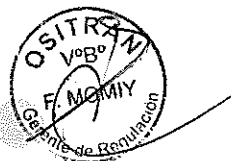
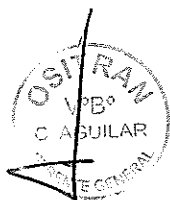
Tarifa: Es la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Su denominación puede ser también, tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza.

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

Tarifa Provisional: Tarifa, peaje u otro cobro similar aprobado por el OSITRAN, para la prestación de servicios por parte de las Entidades Prestadoras, que serán aplicables hasta que se produzca la aprobación de la tarifa definitiva.

Tarifario: Es el documento de la Entidad Prestadora que contiene la lista de Tarifas y precios establecidos por ésta, que serán cobradas a los Usuarios por los servicios, derivados de la explotación de las Infraestructura de Transporte de Uso Público, que les sean prestados. Adicionalmente, este documento deberá contener la política comercial de la Entidad Prestadora.

Tipo de Cambio: Será la "Cotización de Oferta y Demanda - Tipo de Cambio Promedio Ponderado Venta" referido a Nuevos Soles u otra moneda extranjera publicada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP en la fecha que corresponda.



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

Página 5 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Usuario Final: Utiliza de manera final los servicios prestados por una Entidad Prestadora o por los Usuarios Intermedios, según sea el caso. Se considera usuario final entre otros, al dueño de la carga y a los pasajeros de los distintos servicios de transporte que utilicen la Infraestructura de Transporte de Uso Público."

"Artículo 4.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento es de aplicación al procedimiento de fijación, revisión y desregulación de las tarifas de las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea en virtud a título legal o contractual."

"Artículo 5.- Competencia exclusiva del OSITRAN

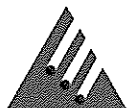
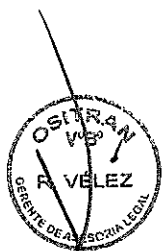
La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transportes de Uso Público es competencia exclusiva del OSITRAN, conforme lo establece el Literal b) del numeral 7.1 de la Ley 26917. En tal sentido, corresponde al OSITRAN disponer: i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y iii) el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan las reglas para la aplicación de tarifas."

"Artículo 6.- Unidades Orgánicas

En cumplimiento de lo que establece el artículo 2 del Reglamento de la Ley N° 27332, aprobado por D.S. N° 042-2005-PCM, la función reguladora del OSITRAN es ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo. Sin embargo, de acuerdo a lo que establece el Reglamento General del OSITRAN, el Consejo Directivo encargará a la Gerencia de Regulación, la preparación de los informes y proyectos que sean necesarios para ejercer dicha función.

Las unidades orgánicas del OSITRAN que tienen competencia en materia de fijación, revisión y desregulación de tarifas son las siguientes:

- 1. El Consejo Directivo: ejerce la función reguladora de tarifas a través de Resoluciones.*
- 2. La Gerencia General: es el órgano que lidera y coordina las propuestas emitidas por la Gerencia de Regulación u otra documentación vinculada a la fijación, revisión o desregulación tarifaria que emitan otras Gerencias.*
- 3. Gerencia de Regulación: es la Gerencia que elabora el informe técnico respecto a la fijación, desregulación y/o revisión de tarifas.*
- 4. Gerencia de Asesoría Legal: es la Gerencia que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de fijación, desregulación y/o revisión tarifaria.*
- 5. Oficina de Relaciones Institucionales: es la Oficina que tiene a su cargo la organización de las Audiencias Públicas y de la difusión de los documentos correspondientes."*



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

Página 6 de 37



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

"Artículo 7.- Sujeción a normas de libre y leal competencia"

El establecimiento y aplicación de Tarifas, ofertas, descuentos y promociones en general, por parte de las Entidades Prestadoras, deberá sujetarse a las normas sobre libre y leal competencia establecidas en el Decreto Legislativo N° 1034 - Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y el Decreto Legislativo N° 1044 - Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal y sus respectivas modificatorias."

"Artículo 8.- Sujeción a normas sobre derechos de los usuarios"

Las Entidades Prestadoras deberán aplicar sus Tarifas, así como sus ofertas, descuentos y promociones en general, respetando los derechos de los usuarios establecidos en la Ley N° 29571 - Código de Protección al Consumidor y sus respectivas modificatorias."

"Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria"

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

"Artículo 14.- Desregulación"

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

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

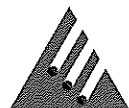
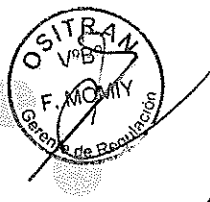
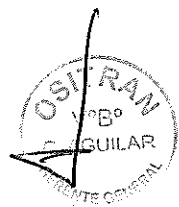
"Artículo 16.- Solución de reclamos y controversias en materia tarifaria"

Los reclamos y controversias referidas a materias tarifarias serán resueltos de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN."

"Artículo 17.- Alcances de la fijación y revisión tarifaria"

OSITRAN llevará a cabo procedimientos de fijación y revisión tarifaria de acuerdo a los siguientes alcances:

- 1. Corresponde al OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las Tarifas para servicios nuevos.*



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

Página 7 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

2. Se llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del OSITRAN. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el OSITRAN podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las Tarifas.

3. Es facultad del OSITRAN llevar a cabo una revisión integral del Sistema Tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del OSITRAN se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en el Título V.

4. En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, se podrá llevar a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del OSITRAN, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas."

"Artículo 18. Principios

El ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:

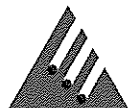
1. Libre Acceso: La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora, deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.

2. Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura: La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.

3. Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.

4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.



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

Página 8 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

La eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras.

5. Equidad: Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.

6. No discriminación: La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora deberá orientarse a evitar que las Entidades Prestadoras otorguen injustificadamente a los Usuarios, un trato diferenciado frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.

7. Principio de Costo-Beneficio: La intervención regulatoria del OSITRAN, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros.

8. Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.

9. Consistencia. En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario.

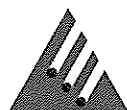
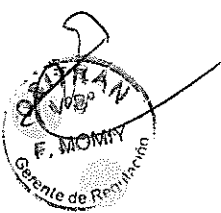
10. Transparencia. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el OSITRAN garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el OSITRAN buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.

Las entidades prestadoras deberán cumplir con estos principios, en lo que corresponda."

"Artículo 19. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

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

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



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

Página 9 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

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

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

Los conceptos y metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II que forman parte integrante del presente Reglamento.

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

"Artículo 20. Tarifa Provisional

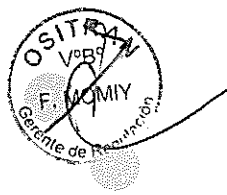
20.1. En el proceso de fijación de tarifas de servicios nuevos, el OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 del presente Reglamento.

20.2. Excepcionalmente, el OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales en aquellos procedimientos de fijación o revisión tarifaria, en que se sustente y acredite debidamente la ocurrencia de hechos o eventos de fuerza mayor, y que puedan afectar la calidad y/o continuidad del servicio durante el período de fijación o durante períodos posteriores a la culminación del proceso de fijación o revisión tarifaria."

"Artículo 21. Resoluciones

Mediante Resoluciones que aprueban la fijación, revisión o desregulación tarifaria, el OSITRAN puede aprobar, entre otras, disposiciones que establezcan lo siguiente:

1. Procedencia de la solicitud respectiva;
2. Sistemas Tarifarios;
3. Tarifas Máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, así como las normas generales para su aplicación;



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

Página 10 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

4. Disponer la fijación y la revisión de las Tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el Contrato de Concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el período de vigencia o el período de revisión regular o extraordinario, de ser el caso;

5. Disponer la desregulación de Tarifas, incluyendo el régimen de supervisión del mercado desregulado, o las condiciones de desregulación aplicables, de estimarlo pertinente

6. Establecer el conjunto de reglas y disposiciones a que deberán sujetarse las Entidades Prestadoras en el establecimiento y aplicación de sus Tarifas, de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable. En el caso de empresas públicas, la resolución podrá contener mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones."

"Artículo 22.- Emisión y publicación de las Resoluciones

La fijación, revisión o desregulación tarifaria se aprobará mediante Resolución del Consejo Directivo del OSITRAN, siendo aplicables para su emisión los procedimientos previstos en el presente Reglamento y en el marco normativo correspondiente.

Las resoluciones que emita el OSITRAN, así como las modificaciones de las mismas, se publicarán en el diario oficial El Peruano y en la página web del OSITRAN. Dichas Resoluciones deberán señalar el plazo de entrada en vigencia de las tarifas correspondientes, el cual no podrá iniciarse antes de vencido el plazo para la interposición del recurso impugnativo correspondiente."

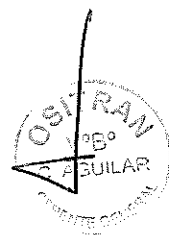
"Artículo 23. Establecimiento de Tarifas

Corresponde a las Entidades Prestadoras el establecimiento de las Tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Las Entidades Prestadoras tendrán la libertad de establecer las Tarifas aplicables a los servicios que presten, siempre que no excedan la Tarifa Máxima establecida por el OSITRAN o por el Contrato de Concesión, lo que deberá ser especificado expresamente en su respectivo Tarifario.

En el caso de Contratos de Concesión Cofinanciados, la Entidad Prestadora deberá comunicar, con veinte (20) Días previos a su aplicación, al OSITRAN y al CONCEDENTE, las ofertas, los descuentos y promociones. Dicha comunicación deberá contener por lo menos la motivación de las prácticas, así como el plazo de vigencia de las mismas. El concedente de considerarlo pertinente podrá limitar la aplicación de estas tarifas y/o promociones.

"Artículo 24.- Aplicación o revisión de las Tarifas establecidas contractualmente

Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las Tarifas por los servicios que presten, derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el presente Reglamento, salvo que dicho contrato contenga normas específicas diferentes.



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

Página 11 de 37

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

En consecuencia, el presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos.

En estos casos la fijación o revisión tarifaria se iniciará siempre de oficio, mediante aprobación del Consejo Directivo del OSITRAN

La actualización de tarifas establecidas en los Contratos de Concesión mediante la aplicación de fórmulas o tarifas definidas en los referidos contratos no requerirá de un procedimiento o resolución por parte del OSITRAN. La actualización la efectuará directamente la Entidad Prestadora, respetando lo dispuesto en el artículo 29, correspondiendo al OSITRAN verificar la correcta aplicación del índice de reajuste aplicable."

"Artículo 26. Establecimiento de Paquetes por Servicios

En el marco de su política comercial las Entidades Prestadoras podrán establecer Paquetes de Servicios. Los servicios que conforman dichos paquetes deberán ser ofrecidos también de forma separada."

"Artículo 27.- Cumplimiento del ordenamiento regulatorio aplicable

Las Entidades Prestadoras están obligadas a cumplir con la normativa legal y contractual en materia tarifaria, en la aplicación de las Tarifas, Tarifario y política comercial correspondiente, acorde con los principios a que se refiere el artículo 18.

De conformidad con lo señalado en el párrafo precedente, el OSITRAN podrá efectuar observaciones, disponer medidas correctivas, y de ser el caso, imponer las sanciones que correspondan, dentro del marco de lo establecido en el ordenamiento regulatorio.

"Artículo 30.- Contenido mínimo del Tarifario

1. El Tarifario de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de infraestructura aeroportuaria y portuaria deberá contener como mínimo lo siguiente:

- a. Nombre comercial del servicio;*
- b. Descripción y características generales de la prestación del servicio para el cual se establece la tarifa;*
- c. Unidad de medida o cobro;*
- d. Tarifa Máxima autorizada por el OSITRAN cuando corresponda;*
- e. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV) cuando corresponda;*



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

Página 12 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

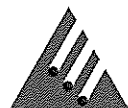
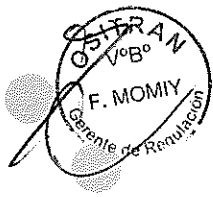
- f. Tipo de Cambio utilizado y fecha de conversión cuando corresponda;*
- g. Servicios exonerados del IGV;*
- h. Unidad monetaria de la tarifa;*
- i. Fecha de entrada en vigencia de la tarifa;*
- j. Ofertas, descuentos y bonificaciones que correspondan a prácticas generalmente aceptadas, así como las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación;*
- k. Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa;*
- l. Referencia a las modificaciones efectuadas en el contenido del tarifario, cuando corresponda.*

2. El Tarifario de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de infraestructura ferroviaria incluirá:

- a. Tarifa por derecho de uso de vía sin incluir el Impuesto General a las Ventas;*
- b. Unidad de medida;*
- c. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV) cuando corresponda;*
- d. Tipo de Cambio utilizado y fecha de conversión cuando corresponda;*
- e. Exoneraciones del pago de derecho de uso de vía;*
- f. Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa;*
- g. Información sobre política comercial aplicable;*
- h. Referencia a las modificaciones efectuadas en el contenido del tarifario, cuando corresponda.*

3. El Tarifario de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de infraestructura vial incluirá:

- a. Tarifa por peaje;*
- b. Unidad de medida;*
- c. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV) cuando corresponda;*
- d. Tipo de Cambio utilizado y fecha de conversión cuando corresponda;*



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

Página 13 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

- e. Vehículos exonerados del pago de peaje;
- f. Otras tarifas de servicios obligatorios u opcionales;
- g. Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa;
- h. Información sobre política comercial aplicable;
- i. Referencia a las modificaciones efectuadas en el contenido del tarifario, cuando corresponda."

"Artículo 33.- Obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones

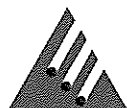
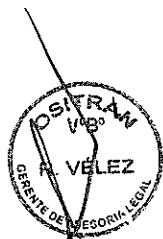
Las Entidades Prestadoras deberán contar, mantener actualizado y publicar en su página web, un Tarifario que contenga la lista de todas las Tarifas aplicables a todos y cada uno de los servicios regulados que prestan, incluyendo las ofertas, canastas, descuentos y promociones en general que aplicará en el marco de su política comercial. Los anuncios de modificación del tarifario a que hace referencia el último párrafo del presente artículo deberán indicar adicionalmente la página web que contenga el íntegro del tarifario propuesto y el vigente.

Los Tarifarios y sus modificaciones deberán estar disponibles en todas las oficinas comerciales y los locales de las Entidades Prestadoras, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo.

En los casos en que la Entidad Prestadora tenga a su cargo más de una infraestructura de transporte de uso público, deberá publicar las tarifas y políticas comerciales correspondientes, en cada uno de los locales en donde se brinda o paga el servicio.

El tarifario actualizado a que hace referencia el artículo 32 o en su caso, las tarifas y políticas comerciales aplicables a una infraestructura en particular, de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, deberá ser publicado por la Entidad Prestadora en un diario de amplia circulación dentro del área en donde está ubicada la infraestructura a su cargo.

En los casos en que modifique el Tarifario, la Entidad Prestadora deberá publicar la materia de modificación en su página web y en un diario de amplia circulación. Adicionalmente, la publicación en el diario debe contener la dirección de la página web del tarifario actualizado. Dicha publicación deberá efectuarse con una anticipación no menor a diez (10) Días a la fecha de entrada en vigencia correspondiente. Del mismo modo, la publicación deberá efectuarse dentro del área en donde está ubicada la infraestructura, en la que se aplica la tarifa o la política comercial que es materia de modificación."



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

Página 14 de 37



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

"Artículo 37. Aplicación de ofertas, descuentos y promociones en general

En los casos en que existan condiciones equivalentes, las Entidades Prestadoras podrán ofrecer como parte de su política comercial, con carácter general y de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos y promociones en condiciones económicas más ventajosas a las normalmente aplicadas. Para tal efecto las ofertas, los descuentos y bonificaciones deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras.

Las políticas comerciales de las Entidades Prestadoras que incluyan las ofertas, descuentos y promociones deberán indicar el plazo de vigencia previsto para su aplicación, así como las prácticas generalmente aceptadas o las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación, con la suficiente descripción que permita a los Usuarios y al OSITRAN conocer sus características y condiciones.

En el caso de las Concesiones Cofinanciadas, la Entidad Prestadora deberá cumplir con la publicación en el plazo diez (10) Días previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia."

"Artículo 42. Publicación de la propuesta tarifaria

OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante.

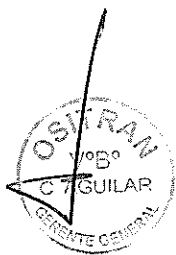
Una vez publicada la Resolución que incluya la Propuesta Tarifaria del OSITRAN resultante de un proceso iniciado a solicitud de parte, la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo."

"Artículo 43.- Contenido mínimo de la publicación de la propuesta tarifaria

La publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

- 1. Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que apruebe la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente;*
- 2. Exposición de Motivos;*
- 3. Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria;*
- 4. Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria;*
- 5. Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencias Pública(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes*

El plazo para la recepción de comentarios y la(s) respectiva(s) audiencia(s) no podrá ser menor de quince (15) Días contados desde la fecha de publicación.



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

Página 15 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

En la misma fecha de publicación de la propuesta tarifaria en el Diario Oficial El Peruano el OSITRAN publicará en la página web institucional el estudio tarifario correspondiente.

Se exceptuarán de la aplicación de esta norma las disposiciones consideradas de urgencia, las que deberán, en cada caso, expresar las razones en que se funda la excepción."

"Artículo 44. - Audiencia Pública Descentralizada

En la Audiencia Pública Descentralizada el OSITRAN expondrá los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta de fijación, revisión o desregulación de las Tarifas.

La Audiencia Pública Descentralizada se llevará cabo con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria y antes de la emisión de la Resolución que fije, revise o desregule las Tarifas Máximas.

En caso el OSITRAN considere necesario realizar un cambio en los criterios, metodologías o modelos económicos utilizados para sustentar la propuesta tarifaria, deberá publicar en la página web institucional la materia de dicho cambio con al menos diez (10) Días de anticipación a la fecha de realización de la nueva Audiencia Pública Descentralizada que deberá realizar con el fin de sustentar públicamente el cambio. La nueva Audiencia Pública Descentralizada se realizará de conformidad con el procedimiento establecido en el presente Capítulo."

"Artículo 46.- Convocatoria

OSITRAN deberá convocar a los interesados y Usuarios con no menos de cinco (05) Días de anticipación a la fecha que se señale para Audiencia.

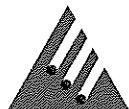
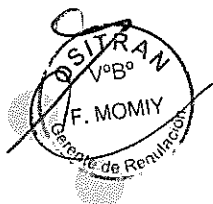
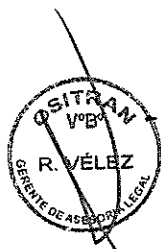
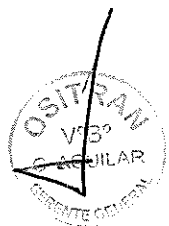
OSITRAN deberá remitir a la Entidad Prestadora en el plazo previsto en el párrafo anterior, la documentación relativa a la convocatoria a la Audiencia Pública con el fin que dicha información sea debidamente publicada en todos los locales de la Entidad Prestadora en los que se preste el servicio materia de la fijación o revisión tarifaria, en los plazos que para tal efecto indique el OSITRAN en la notificación respectiva.

Adicionalmente, el OSITRAN difundirá la referida convocatoria a través de su página web dentro del plazo establecido en el primer párrafo de este artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, el OSITRAN podrá invitar a participar en la referida Audiencia a las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado que considere pertinente, fijando la agenda de la referida Audiencia."

"Artículo 50.- Audiencia Privada

Las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de Usuarios calificadas como tales de conformidad a lo establecido en el artículo 45, podrán solicitar y obtener Audiencias Privadas con el OSITRAN, con el fin de intercambiar opiniones respecto del



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

Página 16 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

proceso de fijación y, revisión o desregulación de tarifas, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento.

Las Audiencias Privadas podrán realizarse como máximo, hasta el Día anterior al de la fecha de celebración de la última Audiencia Pública.

Llevada a cabo la Audiencia Privada, el OSITRAN contará con un plazo máximo de tres (03) Días, contados a partir del Día siguiente al de la fecha de realización de la misma, con el fin de publicar en su página web la siguiente información:

- 1. El nombre de la Entidad Prestadora y sus representantes participantes;*
- 2. El nombre de las Organizaciones Representativas de Usuarios y sus representantes participantes;*
- 3. Nombre de otras personas jurídicas y entidades públicas participantes en la audiencia, de ser el caso;*
- 4. Nombres de los Directivos o Funcionarios del OSITRAN participantes;*
- 5. El lugar, fecha y hora de realización de la Audiencia Privada;*
- 6. Asuntos tratados en la Audiencia Privada."*

"Artículo 52.- Participación de los Consejos de Usuarios

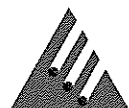
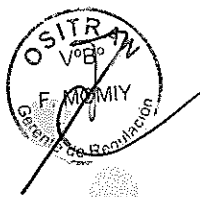
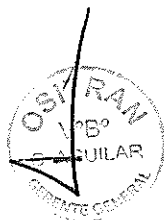
OSITRAN pondrá en conocimiento del Consejo de Usuarios la Resolución que apruebe el inicio del procedimiento de revisión, fijación o desregulación tarifaria y cuando corresponda las propuestas de fijación, revisión o desregulación tarifaria presentadas por la Entidad Prestadora.

Efectuada la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria aprobada por el Consejo Directivo del OSITRAN en el diario oficial El Peruano, el OSITRAN convocará al Consejo de Usuarios que corresponda (aeropuertos, puertos o red vial) y al Consejo de Usuarios Regional si fuese pertinente, con el fin de que la Gerencia de Regulación exponga y sustente la propuesta tarifaria y reciba los comentarios, observaciones, aportes y sugerencias."

"Artículo 53.- Inicio del procedimiento de oficio

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

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



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

Página 17 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

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

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

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

"Artículo 54.- Contenido de la notificación de inicio del procedimiento

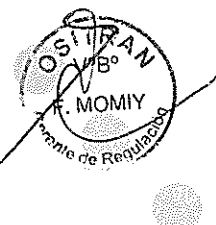
La notificación del inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

- 1. Identificación de la Entidad Prestadora;*
- 2. Tarifas que serán objeto de la fijación o revisión o desregulación tarifaria de Oficio;*
- 3. Sustento para la revisión o fijación o desregulación tarifaria de Oficio.*
- 4. Metodología a utilizarse para la fijación o revisión o desregulación tarifaria."*

"Artículo 55. Requerimientos de Información

OSITRAN está facultado a requerir a las Entidades Prestadoras involucradas, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora. En tal virtud, el OSITRAN podrá solicitar la siguiente información, la misma que tiene carácter meramente enunciativo y no taxativo:

- 1. Marco general y justificación;*
- 2. Definición del o los servicios objeto de la fijación de la tarifa;*
- 3. Proyección de la demanda;*
- 4. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;*
- 5. Costos operativos;*
- 6. Costo de capital;*



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

Página 18 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

7. Flujo de caja;
8. Análisis de sensibilidad;
9. Comparación tarifaria de ser el caso;
10. Información financiera auditada
11. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.
12. Estudio de condiciones de competencia."

"Artículo 57.- Presentación de comentarios a la propuesta tarifaria

Los interesados contarán con un plazo no menor de quince (15) Días ni mayor de treinta (30) Días, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria, para efectos de presentar al OSITRAN sus comentarios, observaciones o aportes."

"Artículo 59.- Aprobación de la propuesta de fijación, revisión y desregulación tarifaria

La Gerencia de Regulación contará con un plazo de quince (15) Días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo de presentación de comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General el Informe que sustente las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación, Revisión Tarifaria o Desregulación, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente.

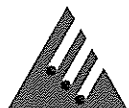
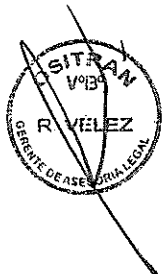
En un plazo de cinco (5) Días, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo. En caso la Gerencia General presentara observaciones al informe, lo remitirá a la Gerencia de Regulación y señalará un plazo para su subsanación.

El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de quince (15) Días, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento del Informe de la Gerencia de Regulación, para dar su conformidad u observar dicho informe y emitir la correspondiente Resolución tarifaria. En caso de tener observaciones al informe, el Consejo Directivo lo remitirá a la Gerencia General y establecerá el plazo para responder a dichas observaciones."

"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora. Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.



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

Página 19 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

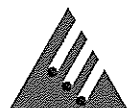
Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario.

Una vez emitida la resolución del Consejo Directivo, ésta será publicada en la Página Web del OSITRAN, respetándose la normativa relativa al tratamiento de la información calificada como confidencial, de ser el caso."

"Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria

En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

- 1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;*
- 2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;*
- 3. Marco general y justificación;*
- 4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;*
- 5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;*
- 6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.*
- 7. Proyección de la demanda;*
- 8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;*
- 9. Costos operativos;*
- 10. Costo de capital;*
- 11. Flujo de caja;*
- 12. Análisis de sensibilidad;*
- 13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;*
- 14. Información financiera auditada;*
- 15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.*



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

Página 20 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

En el caso de la solicitud de revisión tarifaria mediante el mecanismo de tarifas máximas o Tarifa tope, ésta deberá contener, además de los requisitos 1 al 6 de la sección precedente, los modelos, cálculos y fórmulas correspondientes.

En el caso de solicitud de desregulación, deberá contener cuando menos la siguiente información:

- 1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;*
- 2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;*
- 3. Identificación y descripción del servicio asociado a la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuya tarifa se propone desregular;*
- 4. Infraestructura asociada a la prestación del servicio cuya tarifa se propone desregular;*
- 5. Justificación de la solicitud, incluyendo el Estudio económico que demuestre la existencia de condiciones de competencia que sustentan la propuesta de desregulación tarifaria. En la propuesta podrá considerarse la obsolescencia de los servicios y/o la relación costo-beneficio de la regulación.*
- 6. Análisis de tráfico y costos de la Entidad Prestadora y expectativas y tendencias de desarrollo del mercado correspondiente. En cada caso deberán incluirse los supuestos, parámetros, bases de datos, proyección del flujo de caja y cualquier otra información utilizada en dichos análisis.*

Dependiendo de la naturaleza de la propuesta y la metodología aplicada, el OSITRAN podrá solicitar a las Entidades Prestadoras información adicional, en concordancia con su normatividad y los principios administrativos de razonabilidad."

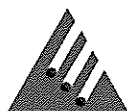
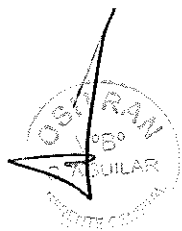
"Artículo 63.- Continuación del procedimiento

A partir de la aprobación de la Resolución que da inicio al procedimiento a instancia de parte será de aplicación lo establecido en los artículos referidos a la realización de audiencias."

"Artículo 73.- Medios impugnatorios

Frente a las Resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de Tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones tarifarias que pongan fin al procedimiento desestimando la fijación, revisión o desregulación correspondiente; las Entidades Prestadoras o las Organizaciones Representativas de Usuarios podrán interponer Recurso de Reconsideración ante el Consejo Directivo del OSITRAN. El recurso de reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los quince (15) Días posteriores a la fecha de recepción de la notificación correspondiente, conforme a lo establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo General.

El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de treinta (30) Días para resolver el recurso de reconsideración con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación."



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

Página 21 de 37

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

Única.- Fijación y revisión de Tarifas en el caso de la infraestructura portuaria de uso público:

1. Fijación de tarifas para servicios derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público

De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 en los casos en que el OSITRAN, los Administradores Portuarios, la Autoridad Portuaria correspondiente, consideren que no existen condiciones de competencia en mercados derivados la explotación de la infraestructura portuaria de uso público, que no estén sometidos a un Régimen Tarifario Regulado, deberán solicitar previamente al INDECOPI que se pronuncie al respecto.

Para tal efecto, siguiendo al Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, el INDECOPI tendrá un plazo perentorio de setenta (70) Días para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la respectiva solicitud. El referido pronunciamiento será notificado al OSITRAN y a la Autoridad Portuaria Nacional.

En el caso que el INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión y que es necesaria además la regulación tarifaria, la Autoridad Portuaria Nacional deberá proponer al OSITRAN, dentro del plazo de setenta (70) Días, contados desde la notificación de la respuesta del INDECOPI, la Tarifa Máxima correspondiente, de acuerdo a las reglas de éste Reglamento.

Para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 62 del presente Reglamento.

Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional, el OSITRAN deberá evaluar el inicio del procedimiento administrativo, en ese sentido, de ser el caso, se seguirá el procedimiento conforme a lo establecido en los artículos 56 al 60, sin perjuicio de la facultad del OSITRAN de requerir información a la Entidad Prestadora a que se refiere el artículo 55 del presente Reglamento.

En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de fijación tarifaria ante el OSITRAN en el plazo establecido anteriormente, el OSITRAN realizará la fijación tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento establecido en los artículos 53 al 60 del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) Días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el OSITRAN.



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

Página 22 de 37



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

2. Revisión de tarifas máximas reguladas de servicios portuarios

2.1 A solicitud de la Entidad Prestadora

En los casos de revisión de Tarifas Máximas aplicables a los servicios portuarios prestados por una Entidad Prestadora, que estén sujetos al Régimen de Regulación Tarifaria, las Entidades Prestadoras podrán remitir su propuesta de revisión tarifaria a la Autoridad Portuaria Nacional con copia al OSITRAN.

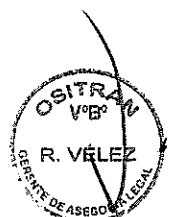
Es competencia exclusiva del OSITRAN, evaluar la admisibilidad y procedencia de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora. Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) Días de recibida dicha solicitud, el OSITRAN deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) Días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.

Una vez efectuada la subsanación respectiva, corresponde a la Gerencia de Regulación evaluar la procedencia de la solicitud y seguir el procedimiento señalado en el presente reglamento. En caso de ser procedente la solicitud, se remitirá a la Autoridad Portuaria Nacional la Resolución del Consejo Directivo que declara procedente la solicitud, así como el informe de la Gerencia de Regulación. Recibida la Resolución relativa a la declaración de procedencia, la Autoridad Portuaria deberá remitir su propuesta tarifaria al OSITRAN, en un plazo máximo de setenta (70) Días.

Para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 62 del presente Reglamento.

Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional se seguirá el procedimiento conforme a lo establecido en los artículos 56 al 60, sin perjuicio de la facultad del OSITRAN de requerir información a la Entidad Prestadora a que se refiere el artículo 55 del presente Reglamento.

En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de revisión tarifaria ante el OSITRAN en el plazo establecido anteriormente, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento establecido en los artículos 53 al 60 del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) Días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el OSITRAN.



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

Página 23 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

2.2 Por iniciativa del OSITRAN

En los casos que el OSITRAN considere necesaria una revisión de Tarifas Máximas aplicables a los servicios portuarios sujetos al régimen de regulación tarifaria deberá solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional la respectiva propuesta tarifaria, quien para tal efecto contará con un plazo perentorio de setenta (70) Días contados a partir del día siguiente de la recepción de solicitud del OSITRAN.

De conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 62 del presente Reglamento.

Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional se seguirá el procedimiento conforme a lo establecido en los artículos 56 al 60, sin perjuicio de la facultad del OSITRAN de requerir información a la Entidad Prestadora a que se refiere el artículo 55 del presente Reglamento.

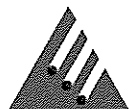
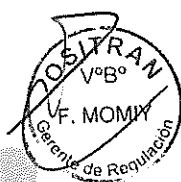
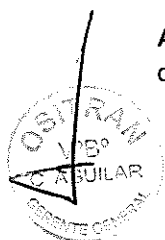
En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de revisión tarifaria ante el OSITRAN en el plazo establecido anteriormente, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento establecido en los artículos 53 al 60 del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) Días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el OSITRAN, dicho plazo máximo únicamente podrá ser ampliado con el objeto de salvaguardar el derecho de defensa de los interesados involucrados, conforme al principio de debido procedimiento, establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N° 27444.

Artículo Segundo.- Modifíquese el texto del Anexo I y Anexo II del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, con el siguiente texto.

"ANEXO I

I. METODOLOGIAS PARA LA FIJACIÓN Y REVISIÓN TARIFARIA

A continuación se amplían los conceptos y metodologías presentados en el artículo 19° del presente Reglamento. Debe tenerse presente que el listado de metodologías de fijación y revisión tarifaria formulado en dicho artículo tiene un carácter meramente enunciativo. El OSITRAN, mediante la emisión de lineamientos podrá precisar y detallar los criterios metodológicos que se enumeran a continuación a fin de promover una mayor predictibilidad en sus decisiones regulatorias.



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

Página 24 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

I.1. Principales Metodologías de Fijación Tarifaria

Costos Incrementales

Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos que se derivan de proveer un servicio adicional. El costo incremental se refiere a los costos creados por cambios discretos en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento y de gastos de capital. Si el servicio deja de prestarse, no se producen efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios.

Esta metodología puede ser utilizada, cuando los costos adicionales que impone la provisión de un servicio nuevo o la atención de un usuario adicional, son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa; o existen drivers que permiten objetivamente asignarle costos a dicho servicio.

Costo Marginal de Largo Plazo

Consiste en fijar un nivel tarifario equivalente al costo de proveer el servicio de transporte a un usuario adicional. Dicho costo incluye los costos de capital derivados del incremento de la capacidad de la infraestructura.

Costos Totalmente Distribuidos (CTD)

Consiste en determinar una tarifa a partir de la asignación de los costos directos e indirectos en cada uno de los servicios que la entidad prestadora provee. Los costos indirectos se refieren a los insumos compartidos entre dos o más servicios.

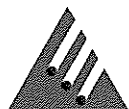
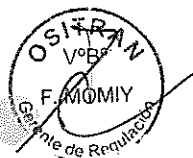
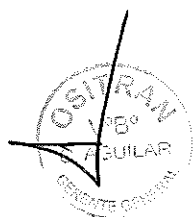
En el caso de la regulación de infraestructura, esta metodología puede ser implementada en el caso de puertos y aeropuertos, mediante un sistema de costeo ABC (Activity Based Costing). Esta metodología es recomendable de ser aplicada en el caso de horizontes tarifarios no mayores de cinco años, toda vez que no considera las inversiones de largo plazo.

Definición de Disposición a Pagar

Son métodos que, a partir de información primaria obtenida mediante encuestas a los potenciales usuarios de las infraestructuras, permiten estimar su disposición máxima a pagar por servicios que aún no se prestan o que aun no se prestan bajo determinados supuestos de calidad.

Tarifación comparativa (benchmarking)

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de



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

Página 25 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.

Empresa modelo eficiente

Consiste en determinar el sistema tarifario para una empresa teórica a partir de los costos indispensables para proveer los servicios sujetos a regulación tarifaria, en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y manteniendo la calidad establecida. La empresa eficiente opera al mínimo costo con la mejor tecnología disponible ese momento y los estándares de calidad exigidos, adaptándose a las condiciones geográficas y demanda que enfrenta.

Costo de Servicio

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

1.2. Principales Metodologías de Revisión Tarifaria

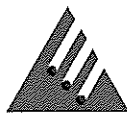
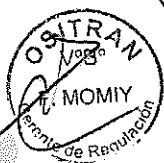
Además de las metodologías de Revisión Tarifaria por Precios Tope y por Costo de Servicio que se desarrollan a continuación, para las revisiones tarifarias podrán considerarse las definidas en el apartado 1.1.

1.2.1. Revisión Tarifaria por Precios Tope o Máximos

En cada oportunidad en que corresponda que el OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio.

A continuación se expone la metodología de RPI – X para implementar reajustes tarifarios. El mecanismo RPI – X genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido, este mecanismo de revisión provee fuertes incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario. Su aplicación está asociada principalmente a servicios de los sectores portuarios y aeroportuarios.

La revisión se implementa sobre la base de tarifas máximas vigentes previamente determinadas por el OSITRAN o de tarifas máximas establecidas en los Contratos de Concesión. En ambos casos, dichas tarifas máximas preestablecidas constituyen el punto de partida para la implementación de las revisiones tarifarias.



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

Página 26 de 37



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

Presidencia Ejecutiva

El RPI (Retail Price Index, en inglés, o índice de precios al consumidor) es la inflación expresada por un índice general de precios utilizado para ajustar la tarifa.

Este mecanismo de reajuste se puede aplicar de dos maneras: de manera individual a los servicios sujetos a regulación o mediante canastas reguladas de servicios.

Formalmente, el nuevo nivel tarifario empleando la metodología del RPI-X se determina mediante la siguiente expresión:

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

Ecuación I. 1

donde:

P_t : nivel tarifario en el año t

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

RPI : medida de la inflación establecida en el contrato de concesión mediante la que se produce el reajuste tarifario

X : factor de productividad

Cuando el mecanismo RPI - X se aplica a canastas reguladas de servicios, la verificación de la variación de precios se realizará de acuerdo al Anexo II.

Factor de productividad (X)

El factor X corresponde a las ganancias promedio por productividad a ser obtenidas por la industria o empresa, de ser el caso. El factor de productividad se estima mediante la siguiente ecuación:

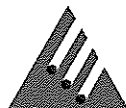
$$X = [(\Delta W^* - \Delta W) - (\Delta PTF - \Delta PTF^*)]$$

Ecuación I. 2

donde:

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

ΔW : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la entidad prestadora



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

Página 27 de 37





PERÚ

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

Presidencia Ejecutiva

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

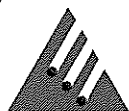
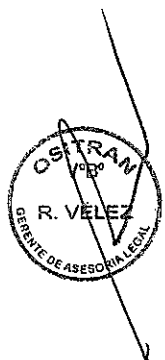
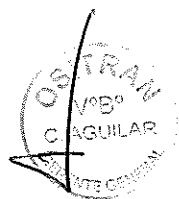
ΔPTF^* : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía

La estimación de la productividad de la industria o de la Entidad Prestadora se puede realizar mediante las siguientes técnicas: Números Índices (Productividad Total de los Factores), Análisis de la Envolvente de Datos (DEA), Análisis de la Frontera Estocástica (FSA), entre otras. En el caso de que no se cuente con datos de la industria que resulten comparables con las características de la empresa regulada, la estimación del factor de productividad se realizará sobre la base de la información pasada brindada por la Entidad Prestadora involucrada en el procedimiento de revisión tarifaria.

Productividad Total de Factores

Para la agregación de los servicios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios (como parte del cálculo de la productividad de la industria) se usará el Índice de Fisher, definido de la siguiente forma:

Índices	Producto	Insumos o Factores
Fisher	$Q_F = (Q_P \cdot Q_L)^{(1/2)}$	$Q^*_F = (Q^*_P \cdot Q^*_L)^{(1/2)}$
Paasche	$Q_P = \frac{\sum_{i=1}^M p_i^{t+1} y_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M p_j^{t+1} y_j^t}$	$Q^*_P = \frac{\sum_{i=1}^M w_i^{t+1} x_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M w_j^{t+1} x_j^t}$
Laspeyres	$Q_L = \frac{\sum_{i=1}^M p_i^t y_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M p_j^t y_j^t}$	$Q^*_L = \frac{\sum_{i=1}^M w_i^t x_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M w_j^t x_j^t}$



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

Página 28 de 37



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

Presidencia Ejecutiva

La productividad total de los factores de la industria (o empresa) según el Índice de Fisher queda definida como sigue:

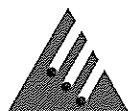
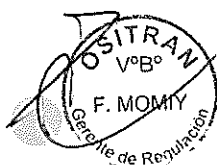
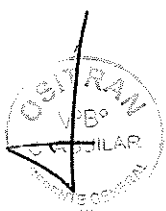
$$PTF = \text{Productividad total de los Factores} = \frac{Q_F(p^t, p^{t+1}, y^t, y^{t+1})}{Q_F^*(w^t, w^{t+1}, x^t, x^{t+1})}$$

Ecuación 1.3

donde:

w^t	: precio de los insumos en el período t
w^{t+1}	: precio de los insumos en el período $t + 1$
p^t	: precio de los productos en el período t
p^{t+1}	: precio de los productos en el período $t + 1$
x^t	: cantidad de insumos en el período t
x^{t+1}	: cantidad de insumos en el período $t + 1$
y^t	: cantidad producida en el período t
y^{t+1}	: cantidad producida en el período $t + 1$

Para el cálculo del costo de capital se empleará el Costo Promedio Ponderado del Capital (CPPC), estimado sobre la base del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM, por sus siglas en inglés). En general las empresas se financian con dos tipos de fondos, capital propio (que llamaremos KP) y deuda (que llamaremos D). El costo de capital es un promedio ponderado del costo de endeudamiento y del costo de capital propio:



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

Página 29 de 37



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

Presidencia Ejecutiva

$$CPPC = r_d(1 - t) \frac{D}{V} + r_{kp} \frac{KP}{V}$$

Ecuación I. 4

donde:

- D/V : ponderador de la deuda
 KP/V : ponderador del capital propio
 r_d : costo de endeudamiento de la empresa
 r_{kp} : costo de capital propio
 t : tasa impositiva de la empresa en el Perú

Para el cálculo del costo del capital propio (r_{kp}) se utiliza el Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM, por sus siglas en inglés) adaptado a países emergentes, según se especifica a continuación:

$$r_{kp} = r_f + \beta(r_m - r_f) + r_{país}$$

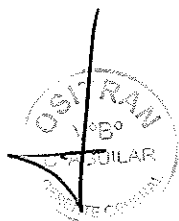
Ecuación I. 5

donde:

- r_f : Tasa libre de riesgo
 r_m : Tasa de retorno del mercado
 $r_{país}$: Tasa de riesgo país de la empresa
 β : Beta apalancada (una medida del riesgo de la inversión)

La estimación de la beta de la empresa (β) se realizará sobre la base de una muestra de betas de empresas comparables. Para que las empresas sean comparables deberán pertenecer al mismo sector que la empresa sometida al proceso de fijación de tarifas y deberán asimismo estar sujetas a una regulación similar. Como la beta mide varios tipos de riesgos – el riesgo fundamental del negocio, el riesgo financiero, el regulatorio, etc. – para poder realizar comparaciones apropiadas hay que excluir el riesgo financiero, el cual se mide a través de la beta desapalancada de las empresas comparables (es decir, comparables en términos de los otros riesgos mencionados):

$$\beta_\delta = \frac{\beta}{\left(1 + (1 - t) \frac{D}{KP}\right)}$$

Ecuación I. 6
OSITRAN
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Página 30 de 37





PERÚ

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

Presidencia Ejecutiva

Este cálculo hace a las betas comparables en términos de riesgo financiero. Si se desea calcular la beta de una empresa A a partir de la beta de una empresa comparable B, lo primero es calcular la beta de la empresa B, la cual incluye el riesgo del negocio y el financiero. A esta beta hay que desapalancarla utilizando la fórmula precedente, y luego se la debe reapalancar utilizando la siguiente fórmula:

$$\beta = \beta_S \left(1 + (1 - t) \frac{D}{KP} \right)$$

Ecuación 1.7

Vale aclarar que la ratio de apalancamiento utilizado en la ecuación 1.6 es el correspondiente a la empresa B, mientras que el utilizado en la Ecuación 1.7 es el correspondiente a la empresa A.

Reajuste anual mediante el mecanismo RPI – X

Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente período, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia por 12 meses. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (RPI o IPC) con información publicada por la entidad competente.

Los plazos para la entrada en vigencia de las nuevas tarifas y/o canastas de servicios se regularán por lo establecido en las Disposiciones del OSITRAN.

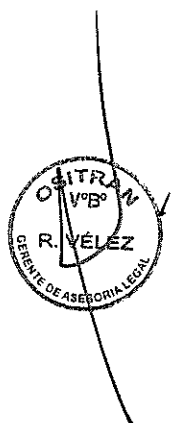
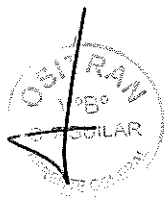
Cambios en la calidad del servicio u obligaciones de inversión contractuales

El factor X debe reflejar los resultados de la gestión de la industria o empresa a fin de incrementar su eficiencia, sobre la base de decisiones que ésta toma respecto de variables que tiene bajo su control. En tal sentido, las inversiones contractuales obligatorias no vinculadas directamente a la evolución o proyecciones del tráfico podrán tener un tratamiento especial dentro de la determinación del factor de productividad. No obstante ello, como regla general debe tenerse en cuenta que el factor X está orientado a capturar las eficiencias que logre la empresa en las diversas actividades que ésta realiza y que pueden incluir el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento de la infraestructura.

Cabe mencionar que, además de fijar el factor X, el contrato de concesión, la Ley o el Organismo Regulador establecen los estándares mínimos de operaciones y calidad del servicio.

En algunos casos, el ajuste de calidad y/o inversiones puede ser incorporado explícitamente en la fórmula. En otros casos, se puede optar por incluir un índice fuera de la fórmula.

En el caso de la concesión de la infraestructura, se puede contemplar una eventual modificación de la tarifa tope máxima cuando se exija una calidad superior a la establecida por el contrato y/o mayores inversiones. De tal manera que:



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

Página 31 de 37





PERÚ

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

Presidencia Ejecutiva

$$P_t = [1 + (RPI - X \pm Q \pm K)] P_{t-1}$$

Ecuación I. 8

Los nuevos factores son Q (ajuste por calidad) y K (ajuste por inversiones obligatorias contractuales no vinculadas con demanda o asociadas a metas de cobertura). El valor que asuman dichos factores debe guardar correspondencia con las citadas metas de calidad o infraestructura y el regulador debe estar en capacidad de demostrar la relación entre los niveles fijados y las metas u objetivos previstos, ya sea a nivel contractual o por la regulación.

1.2.2. Revisión Tarifaria por Costo de Servicio**Regulación por costo de servicio (CoS)**

La regulación por CoS se sintetiza en la siguiente ecuación:

$$T \cdot q = Co + r \cdot BA + D + I$$

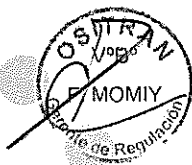
Ecuación I. 9

donde:

T	: tarifa regulada
q	: cantidad de servicios regulados
Co	: costos operativos
r	: costo de oportunidad de capital (tasa de retorno regulada)
BA	: base de activos
D	: depreciación del capital
I	: impuestos

El descuento de flujos de caja es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo CoS. Debido a que las inversiones tienen una duración en el tiempo que abarca varios años, deben considerarse los ingresos y los costos para varios años. Por lo tanto, la tarifa regulada se obtiene indirectamente mediante flujos de caja, mientras que la tasa a la cual se descuenta el flujo ("r") es igual al verdadero costo de oportunidad del capital, con lo que se evita el efecto Averch-Johnson. La tarifa debe hacer que el valor actual de los ingresos debe igualar al valor actual de los costos económicos.

De esta manera, en atención al objetivo de sostenibilidad, las tarifas resultantes generan un valor actual neto de los flujos de caja igual a cero. En el caso general de N períodos, sin valor de rescate de los activos, la regla del valor presente dicta que el valor del negocio (V) debe ser igual al valor presente de los flujos de caja esperados, es decir:



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

Página 32 de 37





PERÚ

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

Presidencia Ejecutiva

$$V = -VI + \sum_{t=1}^N \frac{FCF_t}{(1 + CPPC)^t} + \frac{VR}{(1 + CPPC)^N}$$

Ecuación I. 10

donde CPPC representa el costo promedio ponderado del capital (definida en el Anexo II). La variable FCF_t representa los flujos de caja de la empresa esperados en el período t . Estos son los flujos residuales luego de cubrir los costos operativos, las inversiones e impuestos, pero antes de los pagos de deuda (interés y principal). Es decir, son los flujos acumulados que recibe la firma. Asimismo, se considerará el valor inicial de los activos empleados en la producción de servicios regulados con los que la empresa cuenta al momento de la revisión (VI), así como el valor del residual de los mismos al final del Horizonte considerado (VR). El flujo de caja de cada periodo y el valor residual serán actualizados a una tasa igual al costo promedio ponderado de capital (CPPC).

Horizonte. Para la determinación de la tarifa, el flujo de fondos se proyectará sobre un horizonte de N periodos.

Costos operativos. También llamados costos de operación y mantenimiento, incluyen los costos de mano de obra, materiales, mantenimiento y similares. El punto de partida para la estimación de estos costos será los reportes de contabilidad regulatoria, plan de negocios presentado por la empresa², o requerimiento ad hoc, lo que debe incluir sus costos históricos y sus proyecciones para el futuro. En lo posible, estos costos y proyecciones deben descomponerse por grupo de usuarios, actividad, servicio y/o categoría. No serán considerados para el cálculo los costos operativos ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.

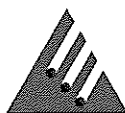
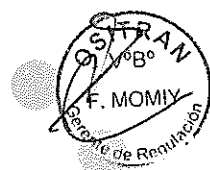
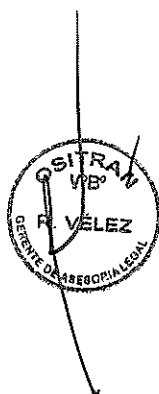
Depreciación. La selección del método de depreciación será acorde al tipo de infraestructura, instalación o equipo.

Impuestos. De utilizarse una tasa de retorno después de impuestos, los pagos de impuestos que la empresa debe afrontar deberían ser incluidos como parte de los costos que se le permitirá recuperar vía tarifas. La combinación de la menor tasa de retorno después de impuestos con los mayores costos debería arrojar el mismo resultado que utilizar la mayor tasa de retorno antes de impuestos combinada con menores costos.

Base de capital. Es el stock de capital menos la depreciación acumulada. Se tomará como base de capital la totalidad de la empresa sin distinguir entre capital propio y endeudamiento.

El Regulador únicamente reconocerá en la base tarifaria los activos útiles puestos en servicio. Los activos ficticios, tales como gastos de puesta en marcha de la empresa, software de computación y costos de organización relacionados con fusiones que involucren a la empresa regulada, podrán ser activados como inversiones en intangibles e incluidos dentro de la base de capital, siempre que beneficien a los usuarios por más de un año.

¹ En aquellas entidades prestadoras obligadas a presentarlo.



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

Página 33 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

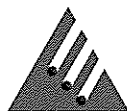
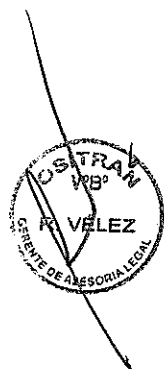
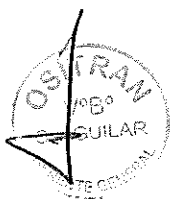
Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Cualquiera sea la metodología escogida para cuantificar la base de capital, deben seguirse ciertos principios generales, entre ellos, la base tarifaria debe reflejar principalmente el valor de los activos dedicados al servicio público.

Inversiones. *En el cálculo de las tarifas reguladas por costo de servicio se incluirán sólo aquellas que estén incluidas en el plan de inversiones programadas o aprobadas (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución). Cuando una inversión deba estar concluida de acuerdo a lo establecido en el cronograma de inversiones aprobado, el OSITRAN verificará la ejecución de la misma.*

La Resolución de fijación o revisión tarifaria podrá incorporar mecanismos de ajustes de tarifas, en caso no se ejecuten las inversiones a ser financiadas por éstas, sin perjuicio de las sanciones que puedan resultar de acuerdo a la normativa aplicable. El mecanismo de ajuste considerará el costo de oportunidad de los recursos destinados a inversiones no ejecutadas."



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

Página 34 de 37





PERÚ

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

Presidencia Ejecutiva

"ANEXO II**APLICACIÓN DEL FACTOR X POR CANASTA REGULADA DE SERVICIOS**

Las canastas reguladas de servicios serán aprobadas por el OSITRAN. Para fines de la aplicación del factor de productividad a los precios topes, el regulador podrá disponer la aplicación del reajuste anual mediante el mecanismo RPI - X (inflación menos factor de productividad).

La aplicación del mecanismo se realizará directamente sobre cada canasta regulada C_j siguiendo la siguiente ecuación²:

$$\forall C_j \quad \sum_{i \in C_i} \left(\Delta P_{it} \frac{I_{i\delta}}{\sum_{i \in C_i} I_{i\delta}} \right) \leq RPI_\delta - X_t$$

Ecuación II. 1

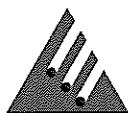
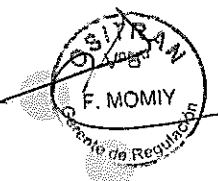
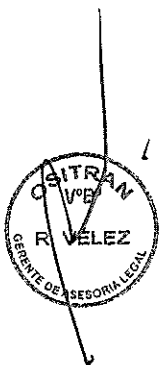
$$\Delta P_{it} = \frac{P_{it}}{P_{it-12}} - 1$$

Ecuación II. 2

Donde:

- C_j : Canasta j
- t : Instante que define el inicio del periodo de vigencia de las tarifas reajustadas
- X_t : Factor de productividad anualizado aprobado para el periodo anual que comienza en el momento t .
- P_{it} : Tarifa propuesta para el servicio regulado i durante el año que comienza en t .
- P_{it-12} : Tarifa vigente para el servicio regulado i durante el año que comienza en $t - 12$ meses.
- $I_{i\delta}$: Ingreso anual del servicio i calculado para el año que termina en el momento δ .
- $\sum_{i \in C_i} I_{i\delta}$: Ingreso anual total de la canasta calculado para el año que termina en el momento δ .
- RPI_δ : Variación anual del índice general de precios al consumidor vigente calculado en el periodo que acaba en el momento δ y que estará en para el año que comienza en el momento t .

² Si el reajuste se aplica sobre un servicio (canasta uniproducto) y no sobre una canasta de múltiples productos, se seguirá el mismo procedimiento indicado en la ecuación II.1, por tanto la ecuación se simplifica a: $\Delta P_{it} \leq RPI_\delta - X_t$.



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

Página 35 de 37



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

δ : Momento definido como el final del mes que presenta el último dato disponible del índice de precio al consumidor. El mes antes indicado deberá ser anterior al momento t en al menos un mes, pero no superior a 2 meses, salvo justificación expresa.

El componente RPI corresponde a la inflación registrada en cada año. Para su cálculo se toma en consideración la variación del índice de precios establecido en el contrato de los últimos doce (12) meses para los cuales se cuenta con información publicada por la entidad competente. Debe tenerse presente que la diferencia entre el periodo de entrada en vigencia de las tarifas (momento t) con respecto al mes δ (mes que presenta el último dato disponible del índice de precio al consumidor) no puede ser superior a dos meses ni menor a un mes, salvo existe una justificación expresa que impida su utilización. De esta manera se obtiene predictibilidad respecto a la información que será utilizada, así como se permite realizar los cálculos con la información más actualizada.

$$RPI_{\delta} = \frac{IPC_{\delta} - IPC_{\delta-12}}{IPC_{\delta-12}}$$

Ecuación II. 3

Donde:

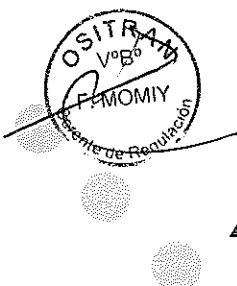
RPI_{δ} : Porcentaje de variación anual correspondiente al final del mes δ , a aplicar en el reajuste de la tarifa que estará vigente durante el año, o periodo de revisión establecido, que comienza al inicio del periodo t .

IPC_{δ} : Último valor publicado por el organismo competente del nivel del índice de precios correspondiente al final del mes δ .

$IPC_{\delta-12}$: Valor del nivel del índice de precios publicado por el organismo competente correspondiente al final del mes $\delta-12$.

En la aplicación del factor X hay que tener en cuenta que inevitablemente se produce un retardo debido a que los datos sobre inflación y sobre ventas de los servicios referidos a un mes tardan varios días, incluso semanas, en estar disponibles para los involucrados en la aplicación tarifaria. De esta manera, el momento t en que entra en vigencia el nuevo reajuste anual puede ser cualquier día del año. El momento t está establecido en el contrato de concesión. Por el contrario, el momento δ , por lo general coincide con el último día del mes, ya que es este instante el que sirve de fecha de cierre para el cálculo de los índices de inflación o para el cálculo del flujo de ingresos sobre los que se calculan los ponderadores de cada servicio.

La determinación de las canastas regulatoria de servicios, a las cuales se podrá aplicar el mecanismo RPI - X será establecido por el regulador en el marco del proceso de revisión tarifaria, teniendo en consideración los siguientes criterios:



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

Página 36 de 37





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

- No podrán incorporarse a las canastas servicios que se brinden en condiciones de libre competencia ni servicios esenciales regulados por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
- El número de canastas reguladas de servicios estará en función del tipo de usuario (por ejemplo, pasajero, carga, entre otros) y la estructura del sistema tarifario.
- La naturaleza y complementariedad de los servicios regulados.

El regulador verificará que las tarifas propuestas por la entidad prestadora cumplan con la ecuación II.1."

Artículo Tercero.- Deróguese el texto de los artículos 25, 28, 40, 41, 49, 51, 58, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71 y 72 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo Cuarto.- Autorizar la publicación de la presente Resolución, así como la exposición de motivos correspondiente, en el Diario Oficial "El Peruano" y en la página web de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

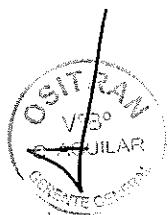
Artículo Quinto.- Autorizar la publicación de la matriz de comentarios, sugerencias y observaciones al Proyecto de Modificatoria del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, en la página web de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Artículo Sexto.- El presente reglamento entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA.- Las solicitudes de fijación o revisión de Tarifas que se encuentren en trámite a la entrada en vigencia del presente Reglamento, se regirán por los procedimientos establecidos en la Resolución N° 043- 2004-CD/OSITRAN y N° 082- 2006-CD/OSITRAN.

Regístrese, comuníquese y publíquese.




JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal PD N° 1976-12



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

Página 37 de 37



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes y Justificación

La Ley N° 27332, modificada por la Ley N° 27631, establece en el Literal c) del Artículo 3º, que la función normativa de OSITRAN comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios.

De acuerdo a lo que establece el Artículo 1º del Decreto Supremo N° 032-2001-PCM, la función normativa general de los organismos reguladores es ejercida de manera exclusiva por el Consejo Directivo de dichos organismos. El Literal b) de la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que es función de OSITRAN la operación del sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

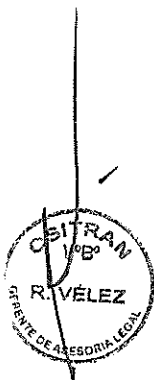
- i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.
- ii. En el caso que exista un contrato de concesión con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

Mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 043-2004-CD-OSITRAN se aprobó el RETA, el mismo que contiene las metodologías, reglas, principios y procedimientos que deben ser aplicados por OSITRAN en los procedimientos de fijación y revisión tarifaria aplicables a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Con posterioridad, mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 082-2006-CD-OSITRAN se introdujeron diversas modificaciones al RETA.

Desde el 2006 a la fecha, se han firmado diversos contratos de concesión cofinanciados, cuyos esquemas de incentivos obligan a que el Regulador revise los procedimientos y metodologías establecidos en el RETA, los cuales fueron concebidos en un contexto de concesiones autosostenibles y con regulación por RPI-X.

En ese orden de ideas, el Regulador ha estudiado diversas metodologías como la regulación por costo de servicio y la de disposición a pagar, evaluando sus beneficios y limitaciones. De dicho



análisis, la presente modificación normativa incorpora dichas metodologías, con el objeto que los procedimientos tarifarios sean predecibles para los agentes del mercado y consistentes con la práctica regulatoria.

Con relación a los aspectos procedimentales, se ha puesto en relieve los casos de desregulación tarifaria, además de hacer explícito que dicho proceso es análogo al de revisión tarifaria.

De otro lado, se perfeccionó algunos artículos, debido a que: i) combinaban competencias en el ámbito tarifario, ii) se encontraban desactualizados, o iii) que en general podían ser mejorados a efectos de darle claridad al texto de la norma y facilitar su aplicación.

2. Principales Cambios al Reta

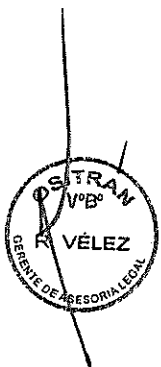
A. Ámbito de Aplicación

a) *Tratamiento de las Concesiones Cofinanciadas*

En el caso de las Concesiones Cofinanciadas, el RETA contempla, como regla general, la intervención del Concedente en los procesos tarifarios para efectos de verificar la disponibilidad presupuestal requerida para el financiamiento de la inversión o mantenimiento de la infraestructura a tarificar. Dicha intervención se plasma mediante la emisión de una opinión favorable.

Esta regla se contempla en diversos artículos del RETA:

- El primer párrafo del artículo 61 del RETA establece que, en el caso de Concesiones Cofinanciadas, la Entidad Prestadora podrá solicitar el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria, el cual deberá contar con la opinión favorable del Concedente respecto a la disponibilidad de los recursos fiscales destinados al cofinanciamiento.
- El inciso 20.3 del artículo 20 del RETA establece que la aprobación de tarifas provisionales en Concesiones Cofinanciadas requiere de la opinión favorable del Concedente sobre la disponibilidad presupuestal de los recursos destinados al cofinanciamiento.
- Del mismo modo, el segundo párrafo del artículo 23 del RETA establece que, en el caso de Contratos de Concesión Cofinanciados, el establecimiento por parte de la Entidad Prestadora de tarifas menores a la tarifa máxima debe contar con la opinión favorable del Concedente en relación con la disponibilidad presupuestal referida al cofinanciamiento adicional.
- Asimismo, el artículo 37 del RETA establece que, toda oferta, descuento o promoción que ofrezca la Entidad Prestadora en una Concesión Cofinanciada deberá contar con la opinión favorable del Concedente en relación con la disponibilidad presupuestal de los recursos fiscales destinados al cofinanciamiento. Esta exigencia se reitera en el artículo 41.2 del RETA.



Al respecto, de acuerdo al artículo 2 de la Ley Marco de Organismos Reguladores (LMOR), concordado con el artículo 2 de su Reglamento y el artículo 6 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público - Ley N° 26917 (Ley OSITRAN)¹, la función tarifaria es materia exclusiva del Consejo Directivo del Organismo Regulador, no existiendo normas legales vigentes que establezcan la intervención del Concedente en los procesos tarifarios. Debe tomarse en cuenta que el actual proceso de fijación tarifaria permite a los interesados, incluido al Concedente, ofrecer sus comentarios a la propuesta tarifaria, tanto para los procesos cofinanciados o autosostenibles, incluyendo los supuestos señalados en el artículo 61 y 20 del RETA vigente.

Asimismo, si bien puede sostenerse que existe un legítimo interés de parte del Estado como Concedente², de controlar el gasto fiscal asociado a las Concesiones Cofinanciadas y del Concesionario de evitar un eventual desfinanciamiento de la Concesión, debe advertirse que: i) usualmente, los ingresos derivados del cofinanciamiento están ya determinados y asegurados en el propio Contrato de Concesión; ii) a medida que aumente la demanda o tráfico por la infraestructura los ingresos tarifarios tenderán a aumentar, por lo que un escenario de incremento de la necesidad de cofinanciamiento es reducido.

En este orden de ideas, no se justifica la participación del Concedente en los procesos de fijación o revisión tarifaria llevados a cabo por el regulador. Por tanto se modifican los artículos 20, 61 y se elimina el artículo 64.

De otro lado, en el caso de reducciones tarifarias efectuadas voluntariamente por la propia Entidad Prestadora, como en el caso de ofertas y/o promociones, sí podrían generarse efectos en la caja fiscal, considerando el compromiso de transferencia de recursos garantizado por el Concedente. En este sentido, se modifican los artículos 23 y 37 del RETA con la finalidad de establecer que, en el caso de Contratos de Concesión Cofinanciados, la Entidad Prestadora deberá comunicar previamente al Concedente cualquier decisión que implique una reducción de la tarifa al usuario. De este modo se permite al concesionario mayor flexibilidad en la ejecución de su política comercial.

¹Ley Marco de Organismos reguladores – Ley N° 27332, artículo 2: “los Organismos Reguladores a que se refiere el artículo precedente son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional técnica, económica y financiera”.

Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores – Decreto Supremo N° 042-2005-PCM, artículo 2: “las funciones reguladora y normativa general (...), será ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador”.

Ley de OSITRAN - Ley 26917, artículo 6.2: “las atribuciones reguladoras y normativas de OSITRAN comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios”.

² El Ministerio de Economía y Finanzas, participa en el diseño de los proyectos de contratos finales, emitiendo opinión si las concesiones requieren de algún tipo de garantías, como sucede en las concesiones cofinanciadas.



b) Tratamiento de la Desregulación Tarifaria

El artículo 7.1, inciso b), numeral iii) de la Ley OSITRAN, establece que, cuando exista competencia en el mercado, OSITRAN deberá velar por el libre funcionamiento del mismo.

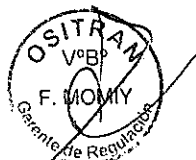
Al amparo de esta disposición legal, los artículos 13 y 14 del RETA, establecen que de existir condiciones de competencia efectiva en el mercado que garantice tarifas sostenibles y razonables en beneficio de los usuarios, OSITRAN deberá abstenerse de establecer una regulación tarifaria o suprimirá la existente, según sea el caso.

Al respecto, se precisa los alcances del artículo 14, en tanto la referencia a "competencia efectiva" puede dar lugar a interpretaciones restrictivas, particularmente en los casos de competencia que no impliquen una disputa actual entre competidores en un mercado determinado. Si bien puede sostenerse que "competencia efectiva" hace referencia a cualquier caso que tenga por efecto disciplinar el comportamiento de los proveedores en el mercado en cuestión, conviene precisar que procederá la desregulación tarifaria siempre que no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado (aspecto que se recoge en el artículo 11 y 14); entendiéndose por condiciones de competencia el conjunto de características de oferta y demanda en un mercado relevante que disciplinan el comportamiento del oferente o oferentes de los servicios derivados de la infraestructura de transporte de forma que no exista abuso de poder de mercado.

La definición de condiciones de competencia señalada en el párrafo anterior, cubre los dos supuestos principales de desregulación que se estima pueden presentarse en un futuro relativamente cercano en la agenda del regulador:

- Caso de mercados en los que existan múltiples ofertantes competidores, que pueden ofrecer al usuario final un producto o servicio en condiciones de competencia.
- Caso de mercados en los que existan compradores con alto poder de negociación, y que debido al volumen adquirido tienen la posibilidad de autoabastecerse del servicio en cuestión.

Cabe resaltar que la experiencia internacional también reconoce la desregulación como el mecanismo a seguir en los casos en los cuales se observe competencia en Infraestructura de Transporte de Uso Público. Por ejemplo, en México, de acuerdo con el artículo 62 de la Ley de Puertos (Nueva Ley DOF 19-07-1993, publicada el 19 de julio de 1993 en el Diario Oficial de la Federación), sólo se establece regulación tarifaria en los casos en los cuales no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Asimismo, la regulación tarifaria puede ser suprimida cuando cesen las condiciones que le dieron origen o cuando la Comisión Federal de Competencia determine que las condiciones de competencia existentes hacen improcedente la regulación en todo o en parte.



De manera similar, en el caso colombiano, de acuerdo a los artículos 19 y 20 de la Ley 01 de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos, de fecha 10 de enero de 1991), cuando se determine que el número de sociedades portuarias y la oferta de servicios de infraestructura portuaria son suficientemente amplios, se podrá autorizar a las sociedades portuarias a fijar libremente sus tarifas, sujetándose a las prohibiciones sobre prácticas restrictivas de la competencia contenidas en el Decreto 410 de 1971. En tanto no se decrete la libertad de tarifas, la Superintendencia General de Puertos establecerá y revisará periódicamente las tarifas portuarias aplicables.

Por otro lado, el artículo 4 del RETA, que determina su ámbito de aplicación, únicamente ha considerado a los procedimientos de fijación y revisión tarifaria, omitiendo a los procedimientos de desregulación tarifaria.

Debe precisarse que el proceso de desregulación si bien estaba comprendido como parte de los procesos de revisión tarifaria, conviene explicitar el alcance de los principios y criterios contenidos en el RETA a estos casos. En ese sentido, se modifica el artículo 4, con la finalidad de precisar su alcance a los procedimientos de desregulación tarifaria.

Asimismo, se precisan los alcances de diversas disposiciones del RETA con la finalidad que resulten aplicables también a los procedimientos de desregulación tarifaria. Así, tenemos, entre otras, las siguientes: artículo 2 (Objeto del RETA); artículo 3 (Definiciones); artículo 5 (Competencias exclusivas del OSITRAN), artículo 6 (Unidades Orgánicas); artículo 18 (Principios a los que se sujeta la función reguladora de OSITRAN); artículo 21 (Resoluciones); artículo 22 (Emisión y publicación de las Resoluciones); artículo 42 (Publicación de Propuesta Tarifaria); artículo 43 (Contenido mínimo de la publicación de la propuesta tarifaria); artículo 44 (Audiencia Pública Descentralizada); artículo 50 (Audiencia Privada); artículo 52 (Participación de los Consejos de Usuarios), artículo 53 (Inicio de Procedimiento de Oficio); artículo 54 (Contenido de la notificación de inicio del procedimiento); artículo 59 (Aprobación de la Propuesta de Revisión o Fijación Tarifaria); artículo 61 (Inicio del procedimiento a instancia de parte); artículo 62 (Contenido de la Solicitud de Fijación o Revisión Tarifaria) y artículo 73 (Medios Impugnatorios contra las resoluciones de fijación o revisión tarifaria). Por lo tanto, se modifican los artículos antes señalados.

Se establece que el proceso de desregulación tarifaria seguirá el mismo procedimiento general que los de fijación y revisión tarifaria, a fin de simplificar y homogenizar los procedimientos señalados en el RETA. En tal sentido se eliminan los siguientes artículos: artículo 68 (Inicio de Procedimiento de Desregulación Tarifaria); artículo 69 (Procedimiento de Desregulación Tarifaria Iniciado de Oficio); artículos 70 y 71 (Procedimiento de Desregulación Tarifaria Iniciado a Instancia de Parte). Finalmente se precisa en el artículo 14, que la desregulación es un proceso reversible, situación que puede presentarse (entre otras razones) si cambian las condiciones que la impulsaron, como por ejemplo las variaciones tecnológicas, de competencia, etc.



B. Disposiciones referidas a la Fijación y Revisión Tarifaria

a) *Revisiones parciales y Revisiones Extraordinarias*

Corresponde a OSITRAN fijar y revisar periódicamente las tarifas de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transportes de Uso Público.

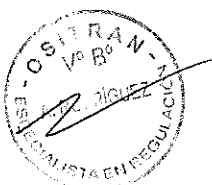
Los mecanismos de intervención tarifaria de OSITRAN contemplados en el RETA actual son los siguientes:

- i. Fijación tarifaria;
- ii. Revisión parcial y revisión integral de tarifas contempladas en el artículo 17;
- iii. Revisión tarifaria establecida contractualmente contemplada en el artículo 24;
- iv. Tarifas para servicios nuevos;
- v. Tarifas provisionales
- vi. Desregulación.

Adicionalmente, la mayoría de Contratos de Concesión contemplan cláusulas de equilibrio económico financiero que pueden implicar un proceso de revisión tarifaria como una forma de restablecer las condiciones económicas de la concesión.

Sin embargo, el punto ii anterior no resulta claro, tanto en sus alcances como en sus causales de procedencia. Atendiendo a ello, y con el objeto de ordenar de mejor manera los mecanismos de intervención tarifaria del Organismo Regulador, ha dispuesto:

- i. Precisar que la revisión tarifaria puede efectuarse vía revisiones ordinarias o revisiones extraordinarias, según ocurra al vencimiento del respectivo intervalo tarifario o durante el mismo.
- ii. La periodicidad y demás reglas aplicables a las revisiones tarifarias se definirán de la siguiente manera: con sujeción a lo previsto en el respectivo Contrato de Concesión; o cada número determinado de años, a fijar por OSITRAN, en los demás casos (principalmente, Entidades Prestadoras Públicas).
- iii. Las revisiones extraordinarias de tarifas de Entidades Prestadoras Públicas, pueden llevarse a cabo de oficio o a solicitud de parte, cuando existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
- iv. Mantener la facultad de revisar integralmente el sistema tarifario en presencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento de mercado ya establecido en el artículo 17.



En concordancia con lo anterior, se elimina la revisión parcial. De esta manera, OSITRAN contaría con los mecanismos idóneos para realizar la revisión tarifaria, ya se sea a través de la revisión regular, en los casos preestablecidos, o a través de la revisión extraordinaria, cuando sucedan hechos significativos que puedan hacer variar la tarifa. Este aspecto se recoge también en la Disposición Complementaria del presente reglamento

De otro lado, en el caso de las Entidades Prestadoras que no cuentan con el Contrato de Concesión, el actual RETA no ha fijado la periodicidad a la que debe someterse la revisión tarifaria, poniendo en riesgo las inversiones requeridas o, inclusive, la cobertura de los gastos de mantenimiento de la infraestructura existente. Para estos casos se incluye en el RETA, que las Entidades Prestadoras que no cuenten con un plazo para las revisiones tarifarias, deberán sujetarse a los plazos que señale la ley aplicable o en su defecto a los plazos que señale la Resolución Tarifaria.

En este sentido, se modifica el artículo 17, con la finalidad de realizar las precisiones señaladas en los párrafos precedentes.

b) Se amplían los supuestos de Procedimientos tarifarios de Oficio

El artículo 53 (Inicio del Procedimiento de Oficio) refiere como supuesto para la actuación tarifaria de oficio de OSITRAN únicamente a los casos previstos en el artículo 11 (ausencia de competencia), pero no incluye los supuestos de desregulación de oficio, ni la tarificación de oficio en el caso de las Empresas Públicas, actuaciones que requieren la participación del Regulador, para salvaguardar la competencia, y la protección de los usuarios. En tal sentido, A fin de explicitar la facultad reguladora se extiende el supuesto de actuación tarifaria de oficio a estos supuestos.

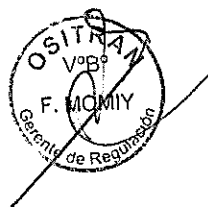
Asimismo, en dicho artículo se dispone que en los procesos tarifarios de oficio, la información recibida por OSITRAN fuera del plazo previsto, podrá ser incorporada en el proceso a su criterio. Esta disposición tiene como propósito que el Regulador evalúe adecuadamente la información y que permita desarrollar proceso tarifario ordenado.

c) Inclusión de la agenda para el desarrollo de las audiencias públicas y adecuación para la remisión de comentarios a la propuesta tarifaria

A fin de un desarrollo ordenado de la audiencia pública, se requiere el establecimiento de una agenda de la referida audiencia. Para ello se establece que el OSITRAN cumpla dicha actividad, aspecto que se recoge en el artículo 46, por lo que se procede a su modificación.

C. Disposiciones referidas a la aplicación de Tarifas

a) Revisión de las Metodologías para la revisión y fijación tarifaria



El artículo 19 del RETA contiene la lista referencial de metodologías sobre la base de las cuales puede realizarse la propuesta de fijación y revisión tarifaria. La mencionada lista incluye por ejemplo la metodología de Precios Ramsey, la misma que no ha sido utilizada por la complejidad de su aplicación. En cambio, la lista no incluye otras metodologías de uso regulatorio, como el Costo de Servicio y la metodología de Disposición a Pagar.

Teóricamente, la metodología tarifaria de Precios Tope presupone, como mínimo, cierta capacidad de la empresa sujeta a regulación de responder a los incentivos, lo que es lo mismo, cierto control de la empresa sobre sus costos. Si el requisito antes señalado no se cumple, el mayor atractivo de la regulación por Precios Tope se desvanece, pero su costo principal (mayores tarifas por mayor costo de capital) no se modifica. En tales circunstancias, la disyuntiva entre riesgo e incentivos puede volcarse a favor de un mecanismo con menor riesgo y menores incentivos como es el caso de la Regulación por Costo de Servicio (CoS), en el que existe una determinación de tarifas basado en un reconocimiento "seguro" a los costos eficientes realizados.

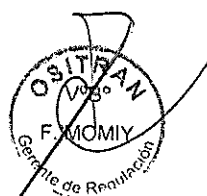
El costo de utilizar este método en términos de los menores incentivos brindados se ve minimizado cuando la empresa no tiene mucho margen para responder a esos incentivos. Ejemplos concretos (no taxativos) de la incapacidad de la empresa para responder a los incentivos son los casos en los que existe una alta proporción de costos exógenos en la estructura de costos de la empresa.

De otro lado, aun cuando la empresa pudiera responder a los incentivos modificando su utilización de insumos, la regulación tarifaria por Costo de Servicio, podría ser una alternativa cuando la empresa opera cerca de la frontera de la actividad y esta frontera no se mueve demasiado (o sólo se mueve a través de cambios discretos y fácilmente detectables de paradigma tecnológico). Puesto de otra manera, tiene menos sentido brindar incentivos poderosos cuando la tasa de cambio tecnológico del sector es baja.

Asimismo, una fuerte preferencia por la sostenibilidad del servicio (como una condición necesaria para la seguridad) podría, favorecer la utilización del Costo de Servicio en la elección de método, debido a que el CoS se garantiza la sostenibilidad (ingresos que cubren todos los costos) en todo momento del tiempo y no sólo en valor esperado (como ocurre bajo el esquema de Precios Tope).

La metodología de Costo de Servicio a diferencia de la Tasa de Retorno, presenta un menor exposición al efecto Averch Johnson, debido a que puede evitar la inversión ineficiente, al establecerse compromisos de inversión, los cuales son determinadas ex – ante.

De otro lado, la metodología de Disposición a Pagar por su parte, permite estimar la valoración de los usuarios sobre un servicio (brindado o que potencialmente puede ser brindado), lo que se traduce en un nivel de pago por la adquisición de los mismos. Debe precisarse que dicha metodología ha sido implementada en la fijación tarifaria del tramo Concesionado Empalme 1B Buenos Aires – Canchaque.



En este sentido, se modifica el artículo 19 introduciendo en el procedimiento de fijación de tarifas, la metodología de Disposición a Pagar y Costo de Servicio. Asimismo, se modifican los anexos del RETA para hacerlos concordantes con la modificación del Artículo 19.

De otro lado, se eliminan los últimos 3 párrafos del Artículo 19, al estar comprendidos en el artículo 18 o en los Anexos I y II.

b) Disposiciones referidas a las Resoluciones Tarifarias

De otro lado, a fin incrementar la transparencia de los procesos tarifarios, se incluye entre la información que debe presentar la Gerencia de Regulación a la Gerencia General (artículo 59), la matriz de comentarios y el proyecto de Resolución, con el propósito de respaldar las evaluaciones realizadas a los comentarios recibidos. Asimismo en dicho artículo se precisa las etapas que deben seguirse en los casos en los que Gerencia o el Consejo Directivo presentará observaciones al informe tarifario. Para ello se propone que tanto la Gerencia General y el Consejo Directivo (en las situaciones que corresponda) sean las establezcan los plazos para que las unidades técnicas del OSITRAN superen las observaciones.

c) Revisión del régimen de Reajuste de Tarifas

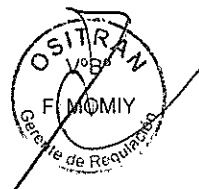
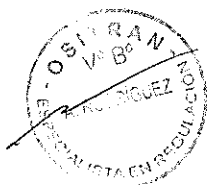
Las tarifas de servicios públicos usualmente están sujetas a índices de reajuste por inflación, determinados en función a la industria o estructura de costos relevante, a efectos de mantener su valor real. Estos reajustes están contemplados, por lo general, en los Contratos de Concesión respectivos.

Al respecto, el segundo párrafo del artículo 22 del RETA señala que los reajustes tarifarios que se deriven de la aplicación de mecanismos de actualización contenidas en los Contratos de Concesión, serán aprobados por Resolución de Gerencia General.

Sin embargo, el último párrafo del artículo 24 del RETA, establece que en el caso de reajuste de tarifas establecido en los Contratos de Concesión, no resulta aplicable el procedimiento que se establece en el RETA.

Como se puede observar, existe una contradicción entre las mencionadas disposiciones. En los hechos, los reajustes tarifarios no requieren la emisión de resolución alguna por parte de OSITRAN, toda vez que se realizan de manera automática, de acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión.

En este caso, OSITRAN se encarga, posteriormente, de verificar que la aplicación del índice de reajuste se haya realizado de manera adecuada.



En este sentido, con la finalidad de eliminar la contradicción entre las mencionadas disposiciones se: i) elimina el segundo párrafo del artículo 22, ii) precisa las funciones de la Gerencia General, señaladas en el artículo 6, iii) señala en el último párrafo del artículo 24, que el reajuste lo efectuará directamente la Entidad Prestadora, siendo OSITRAN responsable de verificar la correcta aplicación del índice de reajuste iv) se precisa que es competencia exclusiva de OSITRAN definir las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas (artículo 5).

D. Otros aspectos

a) *Revisión de Definiciones*

El artículo 3 del RETA contiene las definiciones que deben ser tomadas en cuenta a efectos de este Reglamento, a fin de facilitar su lectura. Se incluyen definiciones adicionales a las actualmente establecidas, las cuales se encuentran acordes con el marco legal vigente aplicable al OSITRAN.

Se cambia la denominación de Canasta de Servicio por el de Paquete de Servicio, a fin de evitar la confusión con el concepto de canasta regulada. Debe tenerse presente que un Paquete de Servicio es una forma cómo se materializa la política comercial mediante la cual las Entidades Prestadoras pueden ofrecer servicios de modo conjunto con alguna ventaja tarifaria, mientras que una canasta regulada, es un conjunto de servicios sobre los cuales existen restricciones tarifarias definidas por el regulador.

Se redefine el concepto de Canasta Regulada de Servicio, señalando que el mismo es un concepto de agrupación de servicios para propósitos de regulación tarifaria.

Se cambia el concepto de Contrato de Concesión de tipo Oneroso por el de Autosostenible, redefiniéndose también el concepto de Contrato de Concesión de tipo Cofinanciado, a fin de hacerlos compatibles con los conceptos establecidos en la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas (Decreto legislativo N° 1012) y su Reglamento.

Se introduce el concepto de Desregulación Tarifaria y se perfecciona la redacción del concepto Revisión de Tarifas.

Se eliminan las siguientes definiciones: Cargo de Acceso, Servicios Ordinarios, Servicios Eventuales y Usuario Intermedio, al ser conceptos relacionados con Cargos de acceso, los cuales son tratados en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público.



Se precisa la definición de Organización Representativa de Usuarios, (artículo 2) señalando se que los usuarios representados son los finales.

b) Unificación de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria

El RETA contiene las disposiciones referidas a los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Sin embargo, los mencionados procedimientos guardan mucha similitud entre sí, por ejemplo plazos, órganos encargados, necesidad de audiencia pública, entre otros.

En este sentido, se unifican las disposiciones procedimentales referidas a la fijación, revisión o desregulación tarifaria en un único procedimiento común, con la excepción señalada en el artículo 20 para la fijación de tarifas provisionales. Como consecuencia de esta unificación se propone eliminar los Capítulos 3 y 4 del Título V del RETA referidos a los procedimientos de: i) Procedimiento de Fijación tarifaria de nuevos servicios (desde el artículo 64 al 67), y ii) Procedimiento de Desregulación tarifaria (desde el artículo 68 al 72).

Asimismo, se plantea que los procedimientos de fijación y desregulación pueden ser originados de oficio o a solicitud de parte, por lo que se propone modificar el Artículo 11 y el Artículo 61. De otro se propone que el artículo 61 considere que de requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo fijado para el proceso tarifario se suspenda.

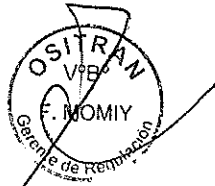
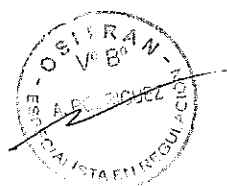
c) Disposiciones referidas a los principios aplicables por OSITRAN y las Entidades Prestadoras

El artículo 18 del actual RETA contiene los principios que deben regir a OSITRAN en el ejercicio de su función reguladora. Asimismo, el artículo 25 del actual RETA contiene los principios a los que se encuentran sujetas las Entidades Prestadoras.

Sin embargo, tratándose fundamentalmente de los mismos principios, se modifica el artículo 18 de manera tal que resulte aplicable tanto a OSITRAN como a las Entidades Prestadoras. Por tanto se elimina el artículo 25.

d) Eliminación de los artículos referidos a observaciones adicionales

Los artículos 49 y 51 del RETA contemplan la posibilidad de que cualquier interesado pueda presentar observaciones al proyecto tarifario publicado por el Regulador, adicionales a las planteadas en las respectivas audiencias públicas y/o privadas. Sin embargo, cabe anotar que dichos dispositivos no son necesarios, en tanto que la participación del público en general en los procesos administrativos que involucran asuntos públicos ya se encuentra regulada en la LPAG (artículos 181 al 185), así como en la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas (artículo 6 al 8). La eliminación de dichos artículos permite definir a la



Audiencia Pública como un hito que ordena la recepción de comentarios, permitiendo al regulador tener acceso a los comentarios al proyecto tarifario en un espacio de tiempo prudente, a fin de su adecuada evaluación. En concordancia con lo anterior se modifica el artículo 57.

En esta línea, se eliminan los artículos antes mencionados.

e) Adecuación del plazo para la realización de las audiencias privadas

El artículo 44 del RETA contempla la posibilidad de la realización de Audiencias Privadas, las cuales pueden ser solicitadas por las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de Usuarios, derecho otorgado en el artículo 8 de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas. De acuerdo al RETA, las Audiencias Privadas pueden realizarse como máximo, hasta el quinto día posterior al de la fecha de celebración de la última Audiencia Pública, sin embargo, a fin de tener un mejor ordenamiento de las etapas conformantes de los procedimientos tarifarios, se requiere definir a la Audiencia Pública como un hito, que permita al Regulador tener acceso a los comentarios u observaciones al proyecto tarifario en un espacio de tiempo prudente, que permita una adecuada evaluación de los mismos.

Por tanto se modifica el artículo 50 (Audiencia Privada) estableciéndose que las Audiencias Privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior al de la fecha de celebración de la última Audiencia Pública.

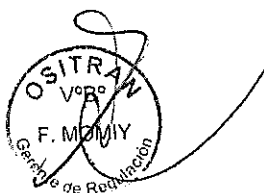
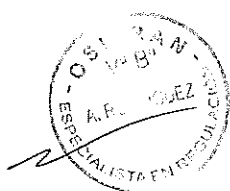
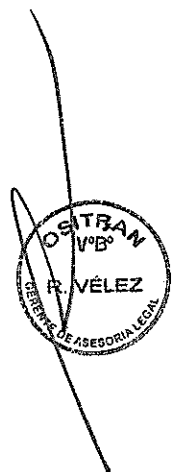
f) Actualización de las referencias normativas a normas de libre y leal competencia, y normas de los derechos de los usuarios

El artículo 7 del RETA señala que el establecimiento y aplicación de tarifas, ofertas, descuentos y promociones en general de las Entidades Prestadoras deben sujetarse a las normas de libre y leal competencia.

Por otro lado, el artículo 8 señala que las Entidades Prestadoras deberán aplicar tarifas, ofertas, descuentos y promociones en general, respetando los derechos de los usuarios, los cuales se encontrarían en las normas señaladas en el mencionado artículo.

Sin embargo, las normas señaladas en los artículos 7 y 8, a la fecha, han sido modificadas o se encuentran derogadas. En ese sentido, se modifican los artículos 7 y 8 del RETA, realizando la actualización de las referencias normativas allí señaladas a las normas vigentes.

g) Aclaración de referencia al Reglamento General de Solución de Reclamos y Controversias



El artículo 16 del RETA señala que las controversias que se presenten como consecuencia de la aplicación del RETA serán resueltas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias.

Sin embargo, el alcance del Reglamento General de Solución de Reclamos y Controversias, según se indica en su artículo 5, se circunscribe a las controversias entre entidades prestadoras y entre éstas y sus usuarios.

Así, dentro de los reclamos y controversias materia del Reglamento de Solución y Controversias de OSITRAN, referidos a temas tarifarios, únicamente encontramos los indicados en el artículo 7.e., referido a los reclamos de usuarios relacionados con los casos de información incompleta o incorrecta que brinde la Entidad Prestadora en los paneles o carteles donde se colocan las Tarifas o Precios de los servicios, y en el artículo 7.i., referido a las controversias entre Entidades Prestadoras relacionadas con tarifas.

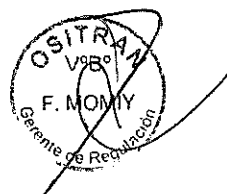
En este sentido, se hacen las precisiones correspondientes en el artículo 16 del RETA.

h) Integración de diversos artículos

El actual RETA contempla diversos artículos que contienen disposiciones complementarias o similares, por lo cual:

- i. Se integran las disposiciones contenidas en los artículos 28 y 33 referidas a la obligación de la Entidad Prestadora de contar con un tarifario de servicios, en tanto resultan complementarias. En este sentido, se integran las disposiciones del artículo 28 al artículo 33, adicionando la disposición "la publicación en el diario debe contener la dirección de la página web del tarifario actualizado". En tal sentido se fusionan ambos artículos, eliminándose por tanto el Artículo 28.
 - ii. Se elimina el artículo 40 en tanto sus disposiciones ya se encuentran contenidas en el artículo 25, la que a su vez se incorporó al artículo 18. Asimismo, se elimina el artículo 41 debido a que sus disposiciones se encuentran incluidos en el artículo 32.
- i) Eliminación de la posibilidad de condicionamiento de la prestación de servicios a servicios no relacionados***

El artículo 26 del RETA señala que las Entidades Prestadoras podrán establecer canastas de servicios (ahora definidos como Paquetes de Servicios), pero que las mismas no deberán condicionar a los usuarios de servicios regulados, al uso obligatorio de otros servicios no relacionados.



Sin embargo, podría entenderse que la redacción actual de la mencionada disposición permite que se pueda condicionar el uso de un servicio al uso obligatorio de los servicios relacionados a éste, circunstancia que carece de justificación técnica.

En ese sentido, se modifica el artículo 26, quedando redactado de la siguiente manera: "En el marco de la política comercial las Entidades Prestadoras podrán establecer Paquetes de Servicios. Los servicios que conforman dichos paquetes deberán ser ofrecidos también en forma separada."

j) Disposiciones referidas a presentación de información de las partes interesadas

- El artículo 58 del RETA señala el plazo en el cual las Entidades Prestadoras pueden presentar información adicional relativa a la revisión o fijación tarifaria.

Sin embargo, el artículo 74 del RETA establece un régimen de presentación de documentación adicional en el marco de las impugnaciones de las que pueden ser objeto las resoluciones tarifarias.

A fin de concordar las mencionadas disposiciones, se elimina el artículo 58.

- El artículo 55 muestra una lista no taxativa de requerimientos de información que OSITRAN puede solicitar a fin de cumplir con su función tarifaria. Con el objeto de mejorar los requerimientos de información incluye en dicho artículo: i) la solicitud de estudios de competencia para evaluar la necesidad de la regulación tarifaria y ii) eliminar de la lista la opinión favorable del Concedente en los casos de estudios tarifarios relacionados a Concesiones Cofinanciadas.
- Asimismo, en el actual RETA, el artículo 53 establece el derecho de la entidad prestadora de presentar un estudio tarifario, dentro de un plazo de no menor de 15 días y no mayor a 30. No obstante a fin de garantizar que las empresas dispongan de un mayor plazo para la realización de dicho estudio, se considera pertinente definir este periodo, en uno que no resulte menor a los 30 días. De otro lado a fin de garantizar la adecuada evolución del proceso tarifario, una vez vencido el plazo previsto en el presente artículo, si la Entidad Prestadora remitiera información, OSITRAN evaluará, a su solo criterio, la pertinencia de la misma, y de ser el caso, su incorporación al procedimiento.

k) Cambio de referencias cruzadas e inclusión de nuevos artículos y otros cambios

Se actualiza la referencia cruzadas de los artículos 27, y 63.

Se elimina el artículo 72, no obstante el propósito del mismo se recoge en el artículo 14 (desregulación).



En la definición del Tipo de Cambio, debe incluirse el nombre completo de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (Art. 2).

En la definición de Usuario Final debe precisarse que la Infraestructura corresponde a la de Transporte de Uso Público.

En el anexo referido a la ecuación de del CPPC y de costo de capital propio, debe hacerse referencia que la tasa impositiva y el riesgo país corresponden a los que la empresa enfrenta en el Perú.

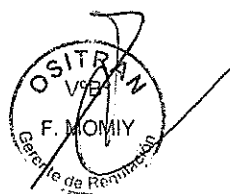
l) Modificaciones a los anexos del actual RETA

Se incluye en el anexo I, detalles sobre el empleo de la metodología de Costo de Servicio.

La metodología establece un sistema de incentivos para las inversiones previstas en el cálculo de las tarifas reguladas por Costo de Servicio, para ello se incluye en dicho anexo los siguientes criterios:

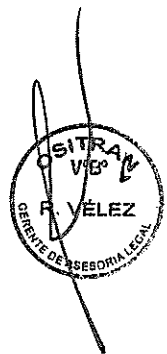
- En el cálculo de las tarifas reguladas por Costo de Servicio se incluirán sólo aquellas que estén incluidas en el plan de inversiones programadas o aprobadas (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución). Cuando una inversión deba estar concluida de acuerdo a lo establecido en el cronograma de inversiones aprobado, OSITRAN verificará la ejecución de la misma.
- El regulador efectuará monitoreos de manera activa durante la ejecución de las inversiones incluidas.
- El cumplimiento de las metas de inversión incluidas en el cálculo de las tarifas podrá disparar un aumento tarifario para financiar nuevas inversiones programadas, pero menos avanzadas en su trámite, siempre con el objetivo de que el valor actual neto de los flujos de caja vuelva a ser cero una vez que se han incorporado estas nuevas inversiones.
- El incumplimiento de las metas de inversión incluidas en el cálculo de las tarifas podrá gatillar mecanismos de ajustes de tarifa.
- El ajuste de tarifas producto de un incumplimiento de inversiones considerará el costo de oportunidad de los recursos destinados a inversiones no ejecutadas.

Los anexos referidos a la aplicación de la Metodología de Precios Tope (anexos I y II) fueron simplificados a fin de hacer más operativa su ejecución. Asimismo se eliminó del WACC la prima por riesgo regulatorio, debido a que la metodología de cálculo para la retribución del capital propio, incorpora adecuadamente los riesgos propios de la regulación u otro riesgo de naturaleza similar.

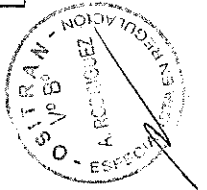


Al respecto, el riesgo regulatorio es recogido adecuadamente por la metodología del CAPM a través del riesgo país que enfrenta la empresa, no encontrándose elementos adicionales que consideren remunerar un potencial riesgo regulatorio. Asimismo, metodológicamente al seleccionar betas de empresas comparables también se valora que estén sujetas a los mismos riesgos, incluido el llamado riesgo regulatorio, en ese sentido, un reconocimiento adicional del riesgo implicaría una doble contabilidad del mismo.

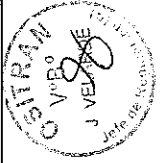
En este contexto se hace relevante ajustar el RETA para excluir este riesgo del cálculo del costo de capital, tal como se aprecia en la experiencia internacional.



Artículo Comentario	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 2.- Objeto del presente Reglamento				
El presente reglamento tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte.		No hay comentarios		
Artículo 3.- Definiciones				
Para efectos de este Reglamento, los términos que inicien con mayúscula tendrán el significado que les asigna el Reglamento General de OSITRAN, o las Definiciones contenidas en este artículo, según corresponda:				
Audiencia privada: Es la instancia dentro de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas a través de la cual OSITRAN, por medio de sus representantes, se reúne con representantes de las Entidades Prestadoras o con representantes de las Organizaciones Representativas de Usuarios, con el fin de absolver consultas.		No hay comentarios a la definición de audiencia privada.		
Audiencia Pública: Es la instancia dentro de los procedimientos de fijación y revisión de tarifas a través de la cual OSITRAN somete a consulta pública los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que servirán de justificación en la fijación y revisión de las tarifas, con el fin de permitir a los agentes del sector regulado bajo su ámbito de competencia, una participación efectiva en el proceso regulatorio.		No hay comentarios a la definición de Audiencia Pública		
Autoridad Portuaria Nacional: Es un Organismo Público Descentralizado creado por Ley N° 27943, encargado del Sistema Portuario Nacional. Adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.		No hay comentarios a la definición de Autoridad Portuaria Nacional		
Paquete de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la ITUP que una Entidad Prestadora agrupa como parte de su política comercial.	Lima Airport Partners	Reubicar la definición siguiendo orden alfabético.	Se acepta la propuesta. Se reemplazó el término ITUP por Infraestructura de Transporte de Uso Público	Paquete de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que una Entidad Prestadora agrupa como parte de su política comercial.
Canasta Regulada de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la ITUP sujetos al régimen de regulación tarifaria que el regulador agrupa para efectos de la aplicación del factor de productividad u otra regulación tarifaria.		No hay comentarios a la definición de Canasta Regulada de Servicios	Se reemplazó el término ITUP por Infraestructura de Transporte de Uso Público	Canasta Regulada de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sujetos al régimen de regulación tarifaria que el regulador agrupa para efectos de la aplicación del factor de productividad u otra regulación tarifaria.
Contratos de asociaciones público privadas autosostenibles. Contratos que definen modalidades de participación de inversión privada, en las que las demandas de garantías financieras o no financieras emitidas por parte del Estado, sean nulas o	Lima Airport Partners	El término "nulidad" tiene connotaciones legales específicas, distintas a las	La definición ha sido extraída de la Ley de APP (D.S. 1012, Art 4°). No se acepta el comentario.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias contenidas en esta definición. Sugerimos reemplazarlo.	Comentario OSITRAN	Redacción Final
presenten una probabilidad mínima de ser ajustadas, conforme se establezca en el Reglamento de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas.		contenidas en esta definición. Sugerimos reemplazarlo.		
Contratos de asociaciones público privadas cofinanciados: Contratos que definen modalidades de participación de la inversión privada, en las que se requiere del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras, o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos conforme se establezca en el Reglamento de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas.		No hay comentarios a la definición de Contratos de asociaciones público privadas cofinanciadas		
Desregulación tarifaria: Procedimiento administrativo por el cual, el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que el regulador considere que exista condiciones de competencia, tales que disciplinen el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen.		No hay comentarios a la definición de Desregulación tarifaria		
Días: Son los días hábiles.		No hay comentarios a la definición de Días		
Entidad Prestadora: Empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de Infraestructura de Transporte de Uso Público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios.		No hay comentarios a la definición de Entidad Prestadora		
Fijación de Tarifas: Es el procedimiento administrativo que lleva a cabo OSITRAN, conducente a la determinación de las Tarifas, peajes o cobros similares, aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por parte de las Entidades Prestadoras, cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión no se prestan en condiciones de competencia en el mercado.	Lima Airport Partners	La definición de "Tarifas" comprende "tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza". Este comentario se repite para todos los párrafos en los que se indica "Tarifas, peajes o cobros similares".	Este párrafo del RETA no se ha modificado y no es sujeto de la propuesta de modificación actual.	
Infraestructura de Transporte de Uso Público: Es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o se permite el intercambio modal, y por el cual se cobra una contraprestación. La Infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, vial u otras infraestructuras públicas de transporte.	Lima Airport Partners	En algunas secciones del RETA se hace referencia al término abreviado (ITUP). Convendría también definirlo.	Este párrafo del RETA no se ha modificado y no es sujeto de la propuesta de modificación actual.	
Organización Representativa de Usuarios: Es la persona jurídica inscrita en los Registros Públicos, que tiene la representatividad legal para velar por los intereses de los usuarios, que reciben de forma permanente algún servicio derivado de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.	Lima Airport Partners	"Usuarios Finales" es la categoría que se debe considerar a tenor de que representa al sector de usuarios que paga las Tarifas (que son, finalmente, el objeto del presente Reglamento). Ello está en línea con la definición que aporta el RETA (sólo la de "Usuarios Finales").	Dado los alcances del presente reglamento, no requiere tal precisión. No se acepta el comentario.	
OSITRAN: Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, creado por Ley N° 26917.		No hay comentarios a la definición de OSITRAN		
Nueva definición		[Paquete de Servicios: Servicios derivados de la explotación de la ITUP que una Entidad Prestadora agrupa como parte de su política comercial.]	Se acepta la propuesta de LAP, ubicando la definición en orden alfabético.	
Procedimiento: Es el conjunto de actos y diligencias conducentes a la emisión del acto administrativo relativo al procedimiento de fijación, revisión o desregulación de tarifas.		No hay comentarios a la definición de Procedimiento		



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Reajuste de Tarifas: Es el procedimiento mediante el cual se aplica una fórmula tarifaria que ha sido preestablecida en un proceso de fijación o de revisión tarifaria, o en el Contrato de Concesión.		No hay comentarios a la definición de Reajuste de Tarifas		
Revisión de Tarifas: Es el procedimiento administrativo que lleva a cabo OSITRAN, para la modificación de tarifas, peajes o cobros similares aplicables a la prestación de servicios; las cuales han sido previamente fijadas o revisadas, a través de la aplicación de metodologías o reglas preestablecidas en el contrato o determinadas por el regulador.		No hay comentarios a la definición de Revisión de Tarifas		
Servicios Nuevos: Son aquellos servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que por primera vez son prestados a los usuarios de una determinada infraestructura.		No hay comentarios a la definición de Servicios Nuevos		
Sistema Tarifario: Es el conjunto de reglas, principios y elementos que aprueba OSITRAN, que constituyen el marco de establecimiento y aplicación de las Tarifas por parte de las Entidades Prestadoras. Comprende la estructura tarifaria, la unidad de cobro y el nivel tarifario máximo que debe ser considerado.		No hay comentarios a la definición de Sistema Tarifario		
Tarifa: Es la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Su denominación puede ser también, tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza.	DP World Callao	Proponemos precisar dentro de esta definición, la contraprestación económica que se paga por la prestación de los servicios regulados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. La razón de nuestra propuesta se fundamenta no solo en el artículo 33 del Proyecto (y artículo 28 del actual RETA), los cuales expresamente reconocen que las tarifas son aplicables a todos y cada uno de los servicios regulados; sino también, en los contratos de concesión suscritos en el marco de la promoción de inversión privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público en el sector portuario, los cuales remarcaban la diferencia existente entre Tarifa y Precio, reconociendo, en todos los casos, que el Precio no está sujeto a regulación, siendo fijado libremente por el concesionario. Como podemos apreciar, este concepto dista del de Tarifa, donde existe una tarifa tope regulada. A mayor abundamiento, la definición de Tarifa, del	La definición de tarifa no ha sido modificada en la propuesta. Por lo tanto, no está sujeta a modificación. En cualquier caso, de acuerdo al Reglamento General de OSITRAN (Aprobado por D.S. 044 - 2006 - PCM y modificado por los D.S. N° 057-2006-PCM y D.S. N° 046-2007-PCM), la definición de tarifa es: "Es la contraprestación monetaria que pagan los usuarios, por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Su denominación puede ser también, tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza. Por tanto, no se acepta el comentario.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Tarifa Tope o Máxima: Es la que constituye el importe máximo fijado en las resoluciones tarifarias de OSITRAN o en los respectivos contratos de concesión, cuyo valor no puede ser superado por las Entidades Prestadoras en el establecimiento de las tarifas aplicables a los servicios que ésta presta a los Usuarios. Se consideran Tarifas Máximas a las denominadas también tarifas tope o cualquier otra denominación utilizada en las normas legales o contractuales, cuyos efectos sean iguales a los descritos anteriormente. Tarifario: Es el documento de la Entidad Prestadora que contiene la lista de Tarifas y precios establecidos por ésta, que serán cobradas a los Usuarios por los servicios, derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, que les sean prestados. Adicionalmente, este documento deberá contener la política comercial de la Entidad Prestadora.		Proyecto, la propuesta del artículo 33° del Proyecto, así como del RETA vigente, ha separado los conceptos Tarifa y Precio, como elementos integrantes del Tarifario. Así, apreciamos que existe una clara distinción no sólo contractual sino también, normaliva. En ese sentido, nuestra propuesta de definición de Tarifa es la siguiente: Es la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios [regulados] derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Su denominación puede ser también, tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza.		
		No hay comentarios a la definición de Tarifa Tope o Máxima		
	DP World Callao	Se sugiere modificar esta definición a fin de mantener una concordancia con el actual artículo 28° y 33° del Proyecto. Ello debido a que este último artículo dispone que las Entidades Prestadoras deberán contar y mantener actualizado un Tarifario que contenga la lista de todas las Tarifas aplicables a todos y cada uno de los "servicios regulados que prestan". Igualmente, el primer párrafo del artículo 33° del Proyecto establece que las Entidades Prestadoras deberán contar, mantener actualizado y publicar en su página web, un Tarifario que contenga la lista de todas las Tarifas aplicables "a todos y cada uno de los	Ver comentario del Art. 33.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		servicios regulados que prestan". Por el contrario, la definición propuesta en el Proyecto establece que el Tarifario contiene la lista de "Tarifas y precios", es decir, que incluye tanto servicios regulados como no regulados, lo cual entra en abierta contradicción con el actual artículo 28° y el artículo 33° del Proyecto. Nuevamente, creemos que los términos Tarifa y Tarifario no deberían utilizarse de modo indistinto, toda vez que, en el primer caso, únicamente nos referimos a los servicios regulados; y, en el segundo caso, abarcamos también a los servicios no regulados a través del Precio. Por ello, proponemos como definición la siguiente: <i>Es el documento de la Entidad Prestadora que contiene la lista de Tarifas [y—precios] establecidos por esta, que serán cobradas a los Usuarios, por los servicios [regulados] derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, que les sean prestadas. Adicionalmente, este documento deberá contener la política comercial de la Entidad Prestadora.</i>		
Tipo de Cambio: Será la "Cotización de Oferta y Demanda - Tipo de Cambio Promedio Ponderado Venta" referido a Nuevos Soles u otra moneda extranjera publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros en la fecha que corresponda.	Lima Airport Partners	Superintendencia de Banca, Seguros y AFP	La definición de tipo de cambio no ha sido modificada en la propuesta. Por lo tanto, no está sujeta a modificación. En cualquier caso, se considera la precisión en el nombre de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.	Tipo de Cambio: Será la "Cotización de Oferta y Demanda - Tipo de Cambio Promedio Ponderado Venta" referido a Nuevos Soles u otra moneda extranjera publicada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP en la fecha que corresponda.



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Usuario Final: Utiliza de manera final los servicios prestados por una Entidad Prestadora o por los Usuarios Intermedios, según sea el caso. Se considera usuario final entre otros, al dueño de la carga y a los pasajeros de los distintos servicios de transporte que utilicen la Infraestructura.	Lima Airport Partners	Infraestructura [de Transporte de Uso Público].	Se acepta el comentario.	Usuario Final: Utiliza de manera final los servicios prestados por una Entidad Prestadora o por los Usuarios Intermedios, según sea el caso. Se considera usuario final entre otros, al dueño de la carga y a los pasajeros de los distintos servicios de transporte que utilicen la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
Artículo 4.- Ámbito de aplicación El presente Reglamento es de aplicación al procedimiento de fijación, revisión y desregulación de las tarifas de las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea en virtud a título legal o contractual.	Euroandinos	El Proyecto propone unificar los procedimientos de regulación y desregulación a efectos de darles un tratamiento similar. Este cambio es uno de carácter fundamentalmente formal, por lo que no genera un mayor inconveniente.	No requiere modificación.	
Artículo 5.- Competencia exclusiva de OSITRAN La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transportes de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, conforme lo establece el literal b) del numeral 7.1 de la Ley 26917. En tal sentido, corresponde a OSITRAN disponer: i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y iii) el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan las reglas para la aplicación de tarifas.		No hay comentarios al Artículo 5.- Competencia exclusiva de OSITRAN		
Artículo 6.- Unidades Orgánicas En cumplimiento de lo que establece el Artículo 2 del Reglamento de la Ley N° 27332, aprobado por D.S. N° 042-2005-PCM, la función reguladora de OSITRAN es ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo. Sin embargo, de acuerdo a lo que establece el Reglamento General de OSITRAN, el Consejo Directivo encargará a la Gerencia de Regulación, la preparación de los informes y proyectos que sean necesarios para ejercer dicha función. Las unidades orgánicas de OSITRAN que tienen competencia en materia de fijación y revisión de tarifas son las siguientes:	C. Gonzales	Dadas las actividades asignadas a la Gerencia, General, Gerencia de Regulación y Gerencia de Asesoría Legal, relacionadas a la desregulación, es pertinente que se incluya en el segundo párrafo, la desregulación como materia de modo similar a la fijación y revisión de tarifas.	En atención, al comentario, se incluye	Las unidades orgánicas de OSITRAN que tienen competencia en materia de fijación, revisión y desregulación de tarifas son las siguientes:
1. El Consejo Directivo: ejerce la función reguladora de tarifas a través de Resoluciones.				



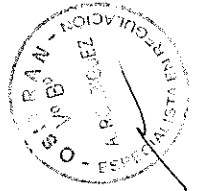
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
2. La Gerencia General: es el órgano que lidera y coordina las propuestas emitidas por la Gerencia de Regulación u otra documentación vinculada a la fijación, revisión o desregulación tarifaria que emitan otras Gerencias.				
3. Gerencia de Regulación: Es la Gerencia que elabora el informe técnico respecto a la fijación, desregulación y/o revisión de tarifas.				
4. Gerencia de Asesoría Legal: es la Gerencia que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de fijación, desregulación y/o revisión tarifaria.				
5. Oficina de Relaciones Institucionales: Es la Oficina que tiene a su cargo la organización de las Audiencias Públicas y de la difusión de los documentos correspondientes.				
Artículo 7.- Sujeción a normas de libre y leal competencia El establecimiento y aplicación de Tarifas, ofertas, descuentos y promociones en general, por parte de las Entidades Prestadoras, deberá sujetarse a las normas sobre libre y leal competencia establecidas en el Decreto Legislativo N° 1034 - Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y el Decreto Legislativo N° 1044 - Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal y sus respectivas modificatorias.	Lima Airport Partners	Se propone adicionar: "promociones [sobre las primeras] en general."	La modificación que propone OSITRAN únicamente actualiza la referencia legal. No se acepta el comentario.	
Artículo 8.- Sujeción a normas sobre derechos de los usuarios Las Entidades Prestadoras deberán aplicar sus Tarifas, así como sus ofertas, descuentos y promociones en general, respetando los derechos de los usuarios establecidos en la Ley N° 29571 - Código de Protección al Consumidor y sus respectivas modificatorias.		No hay comentarios al Artículo 8.- Sujeción a normas sobre derechos de los usuarios		
Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados.	Euroandinos	1. De acuerdo con el artículo 11 del RETA, el OSITRAN se encuentra facultado a regular aquellas actividades (derivadas de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público) no sujetas a regulación pero que no presenten una competencia efectiva. El Proyecto pretende agregar que dicha facultad se dará incluso en aquellas situaciones en las que existan condiciones de competencia, pero estas no "limiten el abuso de poder de mercado". 2. La propuesta parte de un error conceptual: las condiciones de competencia son un aspecto objetivo, por lo que de determinarse su existencia no debería proceder la regulación.	El objetivo central de la regulación es evitar el abuso del poder de mercado. Las condiciones de competencia hacen referencia a la presencia o ausencia de fuerzas que disciplinen el mercado. El análisis de condiciones de competencia es un procedimiento estándar realizado sobre la base de prácticas reconocidas internacionalmente, lo que elimina el riesgo de discrecionalidad del regulador. En ese sentido, un análisis de condiciones de competencia que determine que las fuerzas que disciplinen son insuficientes podría justificar la intervención del regulador. El comentario propuesto puede contravenir la facultad de fijación tarifaria que tiene un regulador. En todo caso, la nueva redacción del artículo no modifica en lo sustancial la redacción existente del Artículo 11 del RETA. La nueva redacción pretende aclarar el significado de competencia efectiva para reducir la incertidumbre	



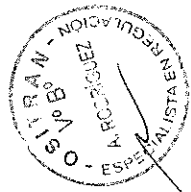
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		La propuesta genera un serio problema: deja abierta la posibilidad de una actuación discrecional del OSITRAN. En efecto, lo que se pretende es que el OSITRAN tenga la posibilidad de determinar cuándo estima existen condiciones de competencia que, a su criterio, puedan ser consideradas como "suficientes". Así, OSITRAN podría considerar que en determinado caso, pese a existir competencia, esta no sea "suficiente", y entrar a regular un mercado que no lo requiere. 3. Por otro lado, consideramos que en una eventual modificación del RETA resultaría importante resaltar un aspecto que, si bien se expresa en otras normas del propio RETA, no ha sido incluido expresamente en la versión del artículo 11 contenida en el Proyecto: la facultad de regular servicios libres del OSITRAN debe darse bajo el marco de lo establecido en los correspondientes Contratos de Concesión.	regulatoria. No se acepta el comentario.	
		En efecto, si bien el OSITRAN tiene la facultad de regular servicios libres cuando estos no se brinden en condiciones de competencia, dicha facultad debe desarrollarse en concordancia con los esquemas regulatorios establecidos en cada contrato (es decir, con los derechos concedidos a cada Operador y las obligaciones asumidas por el Estado). Así, si el esquema del Contrato permite que determinados servicios no se encuentren regulados, el OSITRAN no podría regularlos a través de esta facultad, ya que ello implicaría un	Con respecto al comentario sobre regular el procedimiento para determinar la existencia de condiciones de competencia, de conformidad a lo establecido en el proceso de fijación tarifaria, el regulado podrá opinar sobre las condiciones de competencia tras el inicio del procedimiento de fijación, salvo disposición legal de rango superior, ejerciendo así su derecho a presentar al regulador la información que estime pertinente.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		Incumplimiento a los términos del Contrato. 4. Por otro lado, consideramos que en una eventual modificación del RETA resultaría importante regular el procedimiento para la determinación de la existencia o no de condiciones de competencia para la prestación de servicios. Actualmente dicho procedimiento no cuenta con una regulación específica que prevea la participación de los concesionarios, lo cual limita su derecho a presentar al regulador la información que estime pertinente para la evaluación a realizarse y, de ser el caso, a cuestionar la decisión a la que se arribe. Esta falta de regulación y las limitaciones impuestas a los concesionarios resultan contrarias al deber de transparencia contenido en el artículo 2 de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas.		
	Lima Airport Partners y Aeropuertos del Perú	LAP propone la siguiente redacción: <i>En los mercados derivados de la explotación de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. [En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.]</i> ADP propone la siguiente redacción:	Se acepta la precisión propuesta por LAP, para mantener la simetría con el procedimiento de Desregulación Tarifaria. Con respecto al comentario de ADP, la Ley Marco de Creación de los Organismos Reguladores (Ley N° 27332, Art. 3°) establece que los mismos ejercen la función tarifaria. Por otra parte, la Ley de Creación del OSITRAN (Ley N° 26917 Art. 4°) establece que OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. Por lo tanto, la redacción del artículo	En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		Con relación a ello, debemos señalar que el abuso de poder de mercado tendría que ser determinado por una autoridad, y tratándose de un mercado que para el momento no se encuentra regulado (por carecer de tarifas impuestas por OSITRAN), correspondería al INDECOPI expedir una Resolución (luego de una investigación de oficio o a pedido de parte), en la cual se establezca que el concesionario ha hecho abuso de su posición de dominio y que el comportamiento de la empresa no se haya limitado exclusivamente a una práctica explotativa, sino que distorsiona el mercado, provocando desincentivos a la inversión en ese segmento.	está dentro del marco legal vigente. No se acepta el comentario de ADP.	
Artículo 14.- Desregulación Procedimiento administrativo iniciado de oficio o de parte, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que el regulador considere que existen condiciones de competencia, tales que disciplinan el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen. OSITRAN realizará un monitoreo periódico del comportamiento del mercado que haya sido desregulado, con el objeto de verificar que las condiciones que justificaron su desregulación se mantengan vigentes.	Euroandinos	Actualmente los procedimientos de desregulación se inician cuando se verifica "la existencia de competencia efectiva en el mercado respectivo". El Proyecto pretende agregar que, además de la existencia de competencia, esta se de tales características que "disciplinan al mercado". De acuerdo a la Exposición de Motivos del Proyecto, la definición de "condiciones de competencia" podría dar lugar a interpretaciones restrictivas "particularmente en los casos de competencia que no impliquen una disputa actual entre competidores en un mercado determinado". El problema con esta propuesta (que veremos se repite al normar el supuesto en el cual el OSITRAN puede regular	Con respecto al comentario de Euroandinos la inclusión del complemento "tales que disciplinan el mercado" pretende dar un sentido regulatorio a "condiciones de competencia". La regulación tarifaria disciplina el comportamiento de las entidades prestadoras, ya que les impide cobrar por encima de las tarifas reguladas. Si las condiciones de competencia en algunos mercados tienen el efecto de disciplinar el comportamiento de las entidades prestadoras, la regulación tarifaria se vuelve innecesaria en los mismos. Con respecto al comentario de Euroandinos y ADP, la Ley Marco de Creación de los Organismos Reguladores (LEY N° 27332, Art. 3°) establece que los mismos ejercen la función tarifaria. Por otra parte, la Ley de Creación del OSITRAN (Ley N° 26917 Art. 4°) establece que OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de	Procedimiento administrativo iniciado de oficio o de parte, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que el regulador considere que existen condiciones de competencia, tales que disciplinan el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen. OSITRAN realizará un monitoreo periódico del comportamiento del mercado que haya sido desregulado, con el objeto de verificar que las condiciones que justificaron su desregulación se mantengan vigentes.



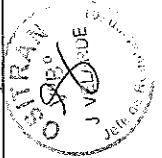
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		servicios no regulados) es que deja abierta la posibilidad de una actuación discrecional del OSITRAN. La existencia o no de condiciones de competencia es un elemento objetivo, por lo que debería bastar para determinar cuándo procede o no una desregulación. La modificación propuesta pretende que el OSITRAN tenga la posibilidad de determinar cuándo existen condiciones de competencia que, a su criterio, puedan ser consideradas como "suficientes". Es decir, no bastará ya con que existan condiciones de competencia, sino que se requerirá que OSITRAN las considere como "suficientes" (¿bajo qué criterios?). Este aspecto resulta aún más discutible debido a que la propuesta no contempla los elementos que el OSITRAN tendría en cuenta para su evaluación.	transporte de uso público. Más aún el Art. 19 del REGO señala: "El OSITRAN ejerce las funciones precisadas en el presente Reglamento sobre las actividades que involucran la explotación de la INFRAESTRUCTURA. Sin embargo, y de manera excepcional, podrá ejercer sus funciones normativa, reguladora, supervisora y de solución de controversias, sobre aquellas actividades o servicios que, por ser de titularidad o ser prestados por ENTIDADES PRESTADORAS o por empresas vinculadas económicamente a ellas, puedan afectar el adecuado funcionamiento de los mercados de explotación de INFRAESTRUCTURA". La inclusión de una actividad dentro de la competencia del OSITRAN no implica necesariamente la existencia de regulación tarifaria sobre dicha actividad. Corresponderá al Consejo Directivo la decisión de incluir, todo o parte de los aspectos de una actividad sujeta a la competencia del OSITRAN debiendo ser una decisión debidamente motivada y sustentada en los principios enumerados en el Título II del presente REGLAMENTO. Por lo tanto, la redacción del artículo está dentro del marco legal vigente. No se acepta el comentario de Euroandinos y AdP.	desregulación se mantengan vigentes.
	Aeropuertos del Perú	La evaluación de las condiciones de competencia para desregular un servicio podría corresponder a la Gerencia de Regulación de OSITRAN, sin embargo, consideramos que sería prudente incluir un Informe de la Secretaría Técnica de INDECOPI, expedido a solicitud de OSITRAN. De modo tal que se otorgue seguridad y certeza cuando se decida desregular el servicio, en aras de reducir la probabilidad de revertir esta situación. Por otro lado, cuando el servicio se encuentre desregulado, corresponderá a la Comisión de Libre Competencia de INDECOPI		



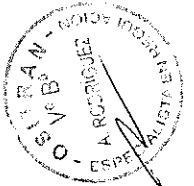
Artículo Comentado		Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
			velar porque las condiciones de competencia en ese mercado se mantengan, y ordenar a su Secretaría Técnica emitir un Informe Vinculante que sea trasladado a OSITRAN para que este lo incluya en el análisis respectivo (para regular nuevamente el servicio).		
Artículo 16.- Solución de controversias en materia tarifaria					Artículo 16.- Solución de reclamos y controversias en materia tarifaria
Las controversias entre Entidades Prestadoras o entre éstas y sus usuarios referidas a materia tarifaria serán resueltas de acuerdo a lo establecido en el Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias.		Euroandinos y Lima Airport Partners	EUROANDINOS: Sería conveniente que se precise adicionalmente que también serán resueltas de acuerdo a lo acordado por las partes involucradas en los respectivos contratos que la vinculen. LAP propone la siguiente redacción: (...) <i>Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias (del OSITRAN).</i>	Los mecanismos para la solución de controversias y reclamos están definidos en el Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias. Por lo tanto, no se admite el comentario de TPE. Se admite el comentario de forma de LAP.	Los reclamos y controversias referidas a materias tarifarias serán resueltos de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN
Artículo 17.- Alcances de la fijación y revisión tarifaria					
OSITRAN llevará a cabo procedimientos de fijación y revisión tarifaria de acuerdo a los siguientes alcances:					
1. Corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las Tarifas para servicios nuevos.					
2. Se llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias de OSITRAN. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, OSITRAN podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las Tarifas.		Lima Airport Partners	LAP propone: "solicite la revisión tarifaria [en la periodicidad referida]"	La propuesta de modificación no afecta el sentido del artículo. En ese sentido, se mantiene la redacción propuesta.	
3. Es facultad de OSITRAN llevar a cabo una revisión integral del Sistema Tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio de OSITRAN se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, OSITRAN realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en el Título V.		Lima Airport Partners	Dado que los conceptos de "cambios estructurales en el mercado" y "distorsiones en el sistema tarifario" son bastante amplios y ambiguo (prestándose, por ende, marco para la aplicación de criterios subjetivos en algo tan relevante para la marcha de una concesión como son las tarifas), a fin de lograr predictibilidad y no afectar la	El párrafo no ha sido modificado en la propuesta. Por lo tanto, no está sujeto a modificación. Por otra parte, el RETA es supletorio a los contratos de concesión, por lo que ha de respetar los establecido en ellos. No se acepta el comentario.	



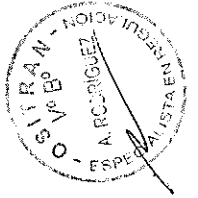
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		seguridad jurídica solicitamos que se defina en qué circunstancias específicas se puede dar este procedimiento. Asimismo, la aplicación de esta potestad por parte del OSITRAN debe quedar limitada por lo previsto en los contratos de concesión. LAP propone: (...) que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario [, respetando en todos los casos lo previsto en los respectivos contratos de concesión y, particularmente, la condición de equilibrio económico-financiero de la concesión]. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, OSITRAN realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en el Título V.		
4. En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, se podrá llevar a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio de OSITRAN, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación.	Euroandinos	Se ha propuesto incorporar la facultad del OSITRAN de realizar "revisiones extraordinarias de tarifas" cuando "a juicio de OSITRAN, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación". Como puede apreciarse, el problema con esta propuesta es que deja abierta la posibilidad a una actuación discrecional de OSITRAN, ya que no establece límites claros para los supuestos en los que puede efectuar estas revisiones extraordinarias. El actual RETA establece respecto de las revisiones parciales que éstas solo procedan como "consecuencia de cambios tecnológicos, de variaciones imprevisibles de	El articulado propuesto precisa su aplicación en el caso de entidades prestadoras públicas (y no privadas), las cuales no tienen incentivos suficientes para solicitar los incrementos tarifarios. En este sentido, se propone una herramienta que explicita la función de regulación del OSITRAN en las empresas públicas. No se acepta el comentario	



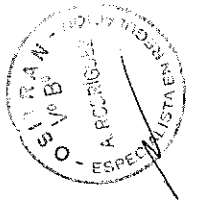
Artículo Comentado		Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 18. Principios			costos, inversiones y otras causales económicas debidamente sustentadas". Sería recomendable que la facultad de OSITRAN se encuentre limitada de manera similar, a efectos de dar mayor estabilidad y predictibilidad a la regulación tarifaria, eliminando cualquier posible actuación discrecional.		
El ejercicio de la función reguladora por parte de OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:					
1. Libre Acceso: La actuación de OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora, deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.			No hay comentarios al principio de Libre Acceso		
2. Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura: La actuación de OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.			No hay comentarios al principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura		
3. Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.		Lima Airport Partners	LAP propone: "El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio I, así como un margen de utilidad razonable[.]".	Los costos económicos incluyen un margen de utilidad razonable. No se acepta la propuesta.	
4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:			No hay comentarios al principio de Eficiencia		
Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.					
La eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras.					
5. Equidad: Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.			No hay comentarios al principio de Equidad		
6. No discriminación: La actuación de OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora deberá orientarse a evitar que las Entidades Prestadoras otorguen injustificadamente a los Usuarios, un trato diferenciado frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.			No hay comentarios al principio de No discriminación		
7. Principio de Costo-Beneficio: La intervención regulatoria de OSITRAN, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la			No hay comentarios al principio de Costo-Beneficio		



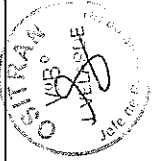
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros. 8. Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.	Lima Airport Partners	LAP propone: "En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria OSITRAN [utilizará] criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características. [Todo cambio de criterio deberá estar plenamente sustentado y en ningún caso debe ocasionar perjuicios a las Entidades Prestadoras.]" Esta precisión es importante a fin de lograr predictibilidad y no afectar la seguridad jurídica bajo la cual se desarrolla una concesión. El principio de predictibilidad se recoge en la Ley del Procedimiento Administrativo General (Ley N° 27444) en su numeral 1.15 del Artículo IV, el cual señala que "La autoridad administrativa deberá brindar a los administrados" información sobre cada trámite de modo que éste pueda tener una conciencia bastante certera de cual será el resultado final que se obtendrá.	El principio de predictibilidad recogido en el Art. IV de la LPAG se respeta en los procedimientos de fijación, revisión o desregulación ya que existen mecanismos de publicidad y participación de los administrados. Por otro lado, el principio de predictibilidad debe ponderarse con el respeto a los otros principios, como el de razonabilidad, también recogido en la LPAG, sin que ello vaya en menoscabo de la seguridad jurídica. No se acepta el comentario.	
9. Consistencia. En la fijación o revisión tarifaria, OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario.		No hay comentarios al principio de Consistencia		
10. Transparencia. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, OSITRAN garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, OSITRAN buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.	Lima Airport Partners	No hay comentarios al principio de Transparencia		
		LAP propone: "11. Motivación. Todos los pronunciamientos del OSITRAN en materia tarifaria deben estar debidamente motivados en proporción a su contenido."	Los comentarios están restringidos a los cambios realizados en la propuesta. De otro lado, no se requiere dicho principio dado que el RETA debe respetar el marco legal vigente, el cual requiere la debida motivación de los actos administrativos. No se acepta la	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		Este principio se encuentra previsto en el numeral 3 del Artículo 4 de la Ley del Procedimiento Administrativo General y, no obstante resulta de aplicación a todos los procedimientos recogidos en el presente Reglamento, consideramos de la mayor importancia incluirlo expresamente considerando que la debida motivación —en términos legales— es uno de los principios complementarios al de transparencia y predictibilidad que permiten asegurar el adecuado funcionamiento del sistema de concesiones en general (y, muy especialmente, el de un aspecto tan importante como es el tarifario).	proponer.	
Artículo 19. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria				
Corresponde a OSITRAN establecer la metodología sobre la base de la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.				Corresponde a OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.
En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:				En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:
1. Costos Incrementales 2. Costo Marginal de largo plazo 3. Costos Totalmente Distribuidos 4. Disposición a pagar 5. Tarifación comparativa (Benchmarking) 6. Empresa Modelo Eficiente 7. Costo de Servicio	Euroandinos	La modificación propuesta al artículo 19 respecto de la metodología a usar para la revisión y fijación tarifaria se centra básicamente en la eliminación del inciso 4 sobre el método de Precios Ramsey o Elasticidad inversa y la inclusión de dos métodos nuevos: la Disposición a pagar y el Costo de Servicio.	Por definición, la metodología de Costo de Servicio determina las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda. Por lo tanto el comentario no aplica.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.		Como veremos en un siguiente comentario, la regulación de la metodología de Costo de Servicio puede generar una contingencia para las empresas, en la medida que limita los costos en que incurre el concesionario y que pueden ser considerados a efectos de la determinación de la tarifa.		
Los conceptos y metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II que forman parte integrante del presente Reglamento. La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.	Lima Airport Partners	La propuesta establece como metodologías alternativas para la revisión tarifaria el costo de servicio y la tarifa máxima (RPI-X), es decir son excluyentes; sin embargo, en nuestra opinión la metodología de costo de servicio puede ser utilizada para estimar el factor "X" dentro del enfoque de tarifa máxima.	La forma de cálculo del factor "X" no ha sido objeto de modificación, por lo tanto, no se acepta el comentario.	
	Aeropuertos del Perú	Si bien es cierto que se tarificará en función al tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio, lo que se debe implementar en la norma es el método regulatorio que se aplicará para cada mercado (aeroportuario, portuario, vial y ferroviario). Sería recomendable que el concesionario conozca cuál es el tipo de método por el cual se regulará su servicio, porque ello repercuta en la rentabilidad del negocio. Cada método tarifario representa diferencias para el incentivo de inversiones y la continuidad del servicio que se presta. Por ello, es necesario que se indique en el orden de prelación cuál es el tipo de metodología a emplear y se haga diferencias, dado que cada mercado no requiere de todos los métodos (así, el mercado aeroportuario no emplea el mismo sistema de regulación que el ferroviario o el vial).	Las metodologías a emplear están determinadas por lo general en los contratos de concesión, en aquellas entidades prestadoras que lo tienen. Para aquellas otras en las que OSITRAN debe decidir, deben considerarse otros factores, como el carácter autosostenible o cofinanciado de la entidad prestadora. Por esta razón no es posible determinar de antemano un orden de prelación, por tanto no se acepta.	



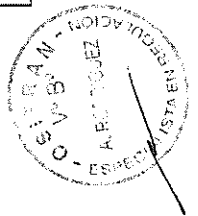
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 20. Tarifa provisional Artículo 20 eliminado	Euroandinos	De acuerdo a la Exposición de Motivos la eliminación de las tarifas provisionales se sustenta en que su carácter provisional generaría cierto grado de incertidumbre. Para tales efectos, señala que "la necesidad del primer supuesto no resulta del todo claro, toda vez que la Empresa Prestadora interesada puede iniciar con la anteación que estime pertinente el procedimiento de fijación de tarifas ordinario". Complementariamente Euroandinos ha solicitado la mantención de dicha tarifa.	A fin de disponer un mecanismo para afrontar situaciones no previstas, se acepta el comentario. Se restablece el concepto de tarifa provisional, asimismo, se mantiene el art. 20, no obstante se elimina el numeral 20.3, a fin de hacerlo coherente con el proyecto normativo.	Artículo 20. Tarifa Provisional 20.1. En el proceso de fijación de tarifas de servicios nuevos, OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitiva, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 del presente Reglamento. 20.2. Excepcionalmente, OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales en aquellos procedimientos de fijación o revisión tarifaria, en que se sustente y acredite debidamente la ocurrencia de hechos o eventos de fuerza mayor, y que puedan afectar la calidad y/o continuidad del servicio durante el período de fijación o durante periodos posteriores a la culminación del proceso de fijación o revisión tarifaria.
Artículo 21. Resoluciones Mediante Resoluciones que aprueban la fijación, revisión o desregulación tarifaria, OSITRAN puede aprobar, entre otras, disposiciones que establezcan lo siguiente: 1. Procedencia de la solicitud respectiva; 2. Sistemas Tarifarios; 3. Tarifas Máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, así como las normas generales para su aplicación; 4. Disponer la fijación y la revisión de las Tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el Contrato de Concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el período de vigencia o el período de revisión regular o extraordinario, de		No hay comentarios al Artículo 21. Resoluciones		



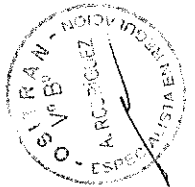
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
ser el caso;				
5. Disponer la desregulación de Tarifas, incluyendo el régimen de supervisión del mercado desregulado, o las condiciones de desregulación aplicables, de estimarlo pertinente.				
6. Establecer el conjunto de reglas y disposiciones a que deberán sujetarse las Entidades Prestadoras en el establecimiento y aplicación de sus Tarifas, de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable. En el caso de empresas públicas, la resolución podrá contener mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones.				
Artículo 22.- Emisión y publicación de las Resoluciones				
La fijación, revisión o desregulación tarifaria se aprobará mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN, siendo aplicables para su emisión los procedimientos previstos en el presente Reglamento y en el marco normativo correspondiente.				
Las resoluciones que emita OSITRAN, así como las modificaciones de las mismas, se publicarán en el diario oficial El Peruano y en la página web de OSITRAN. Dichas Resoluciones deberán señalar el plazo de entrada en vigencia de las tarifas correspondientes, el cual no podrá iniciarse antes de vencido el plazo para la interposición del recurso impugnativo correspondiente.	Lima Airport Partners	La interposición de recursos en general no suspende los efectos de los actos administrativos cuestionados (art. 216° de la LPAG). En tanto ello, no debe existir la limitación que se propone para empezar a aplicar una Tarifa aprobada por el Consejo Directivo del OSITRAN.	Este párrafo del RETA no se ha modificado y no es sujeto de la propuesta de modificación actual. En todo caso, de acuerdo a la LPAG, la aplicación de la misma es supletoria en tanto no contradiga las disposiciones especiales.	
Artículo 23. Establecimiento de Tarifas				
Corresponde a las Entidades Prestadoras el establecimiento de las Tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Las Entidades Prestadoras tendrán la libertad de establecer las Tarifas aplicables a los servicios que presten, siempre que no excedan la Tarifa Máxima establecida por OSITRAN o por el Contrato de Concesión, lo que deberá ser especificado expresamente en su respectivo Tarifario.		No hay comentarios al Artículo 23. Establecimiento de Tarifas		
En el caso de Contratos de Concesión Cofinanciados, la Entidad Prestadora deberá comunicar, con veinte (20) Días previos a su aplicación, a OSITRAN y al CONCEDENTE, las ofertas, los descuentos y promociones. Dicha comunicación deberá contener por lo menos la motivación de las prácticas, así como el plazo de vigencia de las mismas. El concedente de considerarlo pertinente podrá limitar la aplicación de estas tarifas y/o promociones.				
Artículo 24.- Aplicación o revisión de las Tarifas establecidas contractualmente				
Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las Tarifas por los servicios que presten, derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el presente Reglamento, salvo que dicho contrato contenga normas específicas diferentes.				
En consecuencia, el presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos.				
En estos casos la fijación o revisión tarifaria se iniciará siempre de oficio, mediante	Lima Airport	No encontramos sustento para	El tercer párrafo, al que hace	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
aprobación del Consejo Directivo de OSITRAN.	Partners	limitar el inicio de la fijación o revisión tarifaria a las oportunidades que OSITRAN así lo disponga (de oficio). El concesionario debe estar en posibilidades de solicitar la actuación del regulador también en estos casos.	referencia el comentario, no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	
La actualización de tarifas establecidas en los Contratos de Concesión mediante la aplicación de fórmulas o tarifas definidas en los referidos contratos no requerirá de un procedimiento o resolución por parte del OSITRAN. La actualización la efectuará directamente la Entidad Prestadora, respetando lo dispuesto en el artículo 29, correspondiendo a OSITRAN verificar la correcta aplicación del índice de reajuste aplicable.	Lima Airport Partners	LAP propone: "(...) correspondiendo a OSITRAN verificar la correcta aplicación del índice de reajuste aplicable. [No obstante, la Entidad Prestadora podrá requerir al OSITRAN su opinión en forma previa a la aplicación de las Tarifas actualizadas.]"	El ajuste es una función que corresponde al concesionario. Asimismo, cabe precisar que éste siempre tiene la posibilidad de realizar las consultas que considere pertinentes al regulador. Por lo tanto, la posibilidad de requerir opinión ya existe, sin tener que modificar el RETA. De otro lado, el regulador siempre podrá ex post realizar la fiscalización de los reajustes. Por lo antes indicado, no se acepta el comentario.	
Artículo 26. Establecimiento de Paquetes por Servicios				
En el marco de su política comercial las Entidades Prestadoras podrán establecer Paquetes de Servicios. Los servicios que conforman dichos paquetes deberán ser ofrecidos también de forma separada.	Euroandinos	Según la Exposición de Motivos, al contrario de lo establecido en el artículo 26 vigente podría llegarse a una interpretación en la que si bien no puede condicionarse la venta de servicios no relacionados a aquellos de la Canasta de Servicios, si podría atarse dicha venta a servicios relacionados. En tal sentido, la pretendida modificación al separar la venta de dichos servicios cubriría tal interpretación. Sin embargo, es importante precisar que una regla tan general como la propuesta resulta también inadecuada. La lógica detrás de la prohibición de las ataduras o empaquetamientos es el eliminar la posibilidad de que el agente que cuenta con poder de mercado en la provisión de un bien o servicio, pueda trasladarlo a otro. En tal sentido, la prohibición de	Uno de los principios específicos del OSITRAN es «Promover la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los servicios vinculados a la explotación de la INFRAESTRUCTURA» (ver Art. 18° apartado a del REGO). En tal sentido, la obligación del concesionario de ofrecer de forma separada los servicios vinculados a la explotación de la infraestructura que forman el paquete, brinda a los usuarios la posibilidad de optar por el paquete o por los servicios por separado, lo que contribuye a disciplinar el comportamiento del operador de la infraestructura. No se acepta el comentario.	



Artículo Comentado		Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 27.- Cumplimiento del ordenamiento regulatorio aplicable			ataduras debería estar limitada a los casos de bienes o servicios en los cuales el agente tenga poder de mercado (básicamente servicios regulados para estos casos). Para el resto de servicios (donde exista competencia y el agente no cuente necesariamente con poder de mercado) el agente debería tener la libertad para, por consideraciones comerciales, definir si ofrece solo paquetes o paquetes y servicios individuales.		
Las Entidades Prestadoras están obligadas a cumplir con la normativa legal y contractual en materia tarifaria, en la aplicación de las Tarifas, Tarifario y política comercial correspondiente, acorde con los principios a que se refiere el Artículo 18.			No hay comentarios al Artículo 27.- Cumplimiento del ordenamiento regulatorio aplicable		
De conformidad con lo señalado en el párrafo precedente, OSITRAN podrá efectuar observaciones, disponer medidas correctivas, y de ser el caso, imponer las sanciones que correspondan, dentro del marco de lo establecido en el ordenamiento regulatorio.					
Artículo 30.- Contenido mínimo del Tarifario					
1. El Tarifario de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de infraestructura aeroportuaria y portuaria deberá contener como mínimo lo siguiente:					
a. Nombre comercial del servicio;					
b. Descripción y características generales de la prestación del servicio para el cual se establece la tarifa;					
c. Unidad de medida o cobro;					
d. Tarifa Máxima autorizada por OSITRAN cuando corresponda;					
e. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV), cuando corresponda;					
f. Tipo de Cambio utilizado y fecha de conversión, cuando corresponda;					
g. Servicios exonerados del IGV;					
h. Unidad monetaria de la tarifa;					
i. Fecha de entrada en vigencia de la tarifa;					
j. Ofertas, descuentos y bonificaciones que correspondan a prácticas generalmente aceptadas, así como las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación;		Lima Airport Partners	LAP propone: "Ofertas, descuentos y bonificaciones que correspondan a prácticas generalmente aceptadas [y/o a aquellas que pueda considerar la Entidad Prestadora que respeten el Principio de No Discriminación], así como las circunstancias compensatorias	El literal al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias que sustentan su aplicación,	Comentario OSITRAN	Redacción Final
k. Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa;				
l. Referencia a las modificaciones efectuadas en el contenido del tarifario, cuando corresponda.				
2. El Tarifario de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de infraestructura ferroviaria incluirá:				
a. Tarifa por derecho de uso de vía sin incluir el Impuesto General a las Ventas;				
b. Unidad de medida;				
c. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV) cuando corresponda;				
d. Tipo de Cambio utilizado y fecha de conversión cuando corresponda;				
e. Exoneraciones del pago de derecho de uso de vía;				
f. Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa;				
g. Información sobre política comercial aplicable;				
h. Referencia a las modificaciones efectuadas en el contenido del tarifario, cuando corresponda.				
3. El Tarifario de las Entidades Prestadoras de servicios derivados de la explotación de infraestructura vial incluirá:				
a. Tarifa por peaje;				
b. Unidad de medida;				
c. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el Impuesto General a las Ventas (IGV) cuando corresponda;				
d. Tipo de Cambio utilizado y fecha de conversión cuando corresponda;				
e. Vehículos exonerados del pago de peaje;				
f. Otras tarifas de servicios obligatorios u opcionales;				
g. Condiciones para la aplicación y pago de la tarifa;				
h. Información sobre política comercial aplicable;				
i. Referencia a las modificaciones efectuadas en el contenido del tarifario, cuando corresponda.				
Artículo 33.- Obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones				
Las Entidades Prestadoras deberán contar, mantener actualizado y publicar en su página web, un Tarifario que contenga la lista de todas las Tarifas aplicables a todos y cada uno de los servicios regulados que prestan, incluyendo las ofertas, canastas, descuentos y promociones en general que aplicará en el marco de su política comercial.	C. Gonzales	Para garantizar la adecuada difusión de los cambios en el tarifario se sugiere la publicación en el anuncio en prensa de la página web donde se encuentre la versión actualizada.	Se acepta el comentario.	Las Entidades Prestadoras deberán contar, mantener actualizado y publicar en su página web, un Tarifario que contenga la lista de todas las Tarifas aplicables a todos y cada uno de los servicios regulados que prestan, incluyendo las ofertas, canastas, y descuentos



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSTTRAN	Redacción Final
Los Tarifarios y sus modificaciones deberán estar disponibles en todas las oficinas comerciales y los locales de las Entidades Prestadoras, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo. En los casos en que la Entidad Prestadora tenga a su cargo más de una infraestructura de transporte de uso público, deberá publicar las tarifas y políticas comerciales correspondientes, en cada uno de los locales en donde se brinda o paga el servicio. El tarifario actualizado a que hace referencia el Artículo 32 o en su caso, las tarifas y políticas comerciales aplicables a una infraestructura en particular, de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, deberá ser publicado por la Entidad Prestadora en un diario de amplia circulación dentro del área en donde está ubicada la infraestructura a su cargo.				Promociones en general que aplicará en el marco de su política comercial. Los anuncios de modificación del tarifario a que hace referencia el último párrafo del presente artículo deberán indicar adicionalmente la página web que contenga el íntegro del tarifario propuesto y el vigente.
DP World Callao	DP World Callao	Proponemos que el proceso de publicación en un diario de amplia circulación no sea aplicable a las políticas comerciales debido a que ello agrega costos de transacción a la flexibilidad que tienen las Entidades Prestadoras para diseñar la política comercial aplicable en las operaciones diarias durante la explotación de las infraestructuras. Por ejemplo, si se requiere establecer nuevas formas de pago, será necesario hacer una publicación en el diario y esperar el plazo de aplicación correspondiente. No obstante, la actualización en la página web se debe mantener vigente. Por ello, proponemos que la redacción del cuarto párrafo de este artículo quede de la siguiente manera: LAP propone: "El Tarifario	El literal al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	

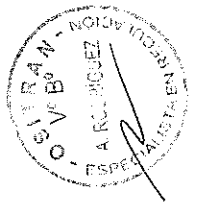


Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSTRAN	Redacción Final
En los casos en que modifique el Tarifario, la Entidad Prestadora deberá publicar la materia de modificación en su página web y en un diario de amplia circulación. Dicha publicación deberá efectuarse con una anticipación no menor a diez (10) Días a la fecha de entrada en vigencia correspondiente. Del mismo modo, la publicación deberá efectuarse dentro del área en donde está ubicada la infraestructura, en la que se aplica la tarifa o la política comercial que es materia de modificación. Artículo 37. Aplicación de ofertas, descuentos y promociones en general En los casos en que existan condiciones equivalentes, las Entidades Prestadoras podrán ofrecer como parte de su política comercial, con carácter general y de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos y promociones en condiciones económicas más ventajosas a las normalmente aplicadas. Para tal efecto las ofertas, los descuentos y bonificaciones deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras.		actualizado a que hace referencia el artículo 32 o en su caso, la modificación de las tarifas [y-políticas-comerciales] aplicables a una infraestructura en particular, de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, deberá ser publicado por la Entidad Prestadora en un diario de amplia circulación dentro del área en donde está ubicada la infraestructura a su cargo."		
		LAP propone: "En los casos en que existan condiciones equivalentes] Las Entidades Prestadoras podrán ofrecer como parte de su política comercial, con carácter general y de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos y promociones en condiciones económicas más ventajosas a las normalmente aplicadas. Para tal efecto las ofertas, los descuentos y bonificaciones deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras, y/o a aquellas prácticas que pueda considerar la Entidad Prestadora que respeten el Principio de No Discriminación]." La condición de "condiciones equivalentes" resulta un término ambiguo que, eventualmente y en el futuro, podría utilizarse para restringir injustificadamente los términos	El literal al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	

Lima Airport Partners



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		de una política comercial. En tanto dicha política atienda a las condiciones previstas en este artículo (carácter general y respetar el Principio de No Discriminación, fundamentalmente) y en el resto del RETA, entendemos que no debería representar un problema ni para el regulador ni para los usuarios.		
Las políticas comerciales de las Entidades Prestadoras que incluyan las ofertas, descuentos y promociones deberán indicar el plazo de vigencia previsto para su aplicación, así como las prácticas generalmente aceptadas o las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación, con la suficiente descripción que permita a los Usuarios y a OSITRAN conocer sus características y condiciones.	Lima Airport Partners	LAP propone: "Las políticas comerciales de las Entidades Prestadoras que incluyan las ofertas, descuentos y promociones,[] deberán indicar el plazo de vigencia previsto para su aplicación así como las prácticas generalmente aceptadas [o], las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación [y/o la declaración de que dichas políticas respetan el Principio de No Discriminación, de forma tal como—la—suficiente descripción] que permita a los Usuarios [Finales] y a OSITRAN conocer sus características y condiciones."	El literal al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	
En el caso de las Concesiones Cofinanciadas, la Entidad Prestadora deberá cumplir con la comunicación y el plazo diez (10) Días previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia.	C. Gonzales	El plazo debería estar referido a la Publicación y no a la Comunicación.	En el caso de las Concesiones Cofinanciadas, la Entidad Prestadora deberá cumplir con la publicación en el plazo diez (10) Días previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia.	
Artículo 42. Publicación de la propuesta tarifaria OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación o, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales que no tendrán carácter vinculante.	Lima Airport Partners	Retirar la "O"	Se acepta el cambio.	OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante.
Una vez publicada la Resolución que incluya la Propuesta Tarifaria de OSITRAN resultante de un proceso iniciado a solicitud de parte, la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo.	Lima Airport Partners	LAP propone: "Una vez publicada la Resolución que incluya la Propuesta Tarifaria de OSITRAN resultante de un proceso iniciado a solicitud de	El literal al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación.	



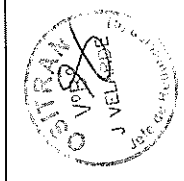
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 43.- Contenido mínimo de la publicación de la propuesta tarifaria La publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente: 1. Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que apruebe la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente; 2. Exposición de Motivos; 3. Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria; 4. Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria; 5. Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencias Públicas(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) la(s) respectiva(s) audiencia(s) no podrá ser menor de quince (15) Días contados desde la fecha de publicación. En la misma fecha de publicación de la propuesta tarifaria en el Diario Oficial El Peruano OSITRAN publicará en la página web institucional el estudio tarifario correspondiente. Se exceptuarán de la aplicación de esta norma las disposiciones consideradas de urgencia, las que deberán, en cada caso, expresar las razones en que se funda la excepción. Artículo 44. - Audiencia Pública Descentralizada		parte, la Entidad Prestadora [no] podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo [correspondiendo a OSITRAN analizar si dicha modificación resulta pertinente para los fines del proceso referido]." La disposición propuesta conlleva a que las metodologías presentadas no puedan ser perfeccionadas ni actualizadas con alguna información relevante. Esta posibilidad no sólo podría ser en beneficio de la Entidad Prestadora sino también del OSITRAN y/o de los Usuarios Finales. En tal sentido, solicitamos que se mantenga la posibilidad de que el OSITRAN –previa evaluación- acoga alguna propuesta de la Entidad Prestadora orientada a variar la propuesta original.		
	Lima Airport Partners	LAP propone: "diez (10) días."	El párrafo al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	



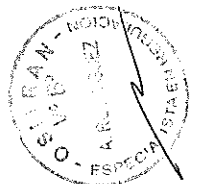
Artículo Comentado		Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
En la Audiencia Pública Descentralizada OSITRAN expondrá los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta de fijación, revisión o desregulación de las Tarifas.					
La Audiencia Pública Descentralizada se llevará cabo con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria y antes de la emisión de la Resolución que fije las Tarifas Máximas o la desregulación tarifaria.		Lima Airport Partners	LAP propone: "La Audiencia Pública Descentralizada se llevará cabo con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria y antes de la emisión de la Resolución que fije [o revise] las Tarifas Máximas o la desregulación tarifaria."	A fin de mantener la concordancia con el primer párrafo del presente artículo. Se incluye también el caso de revisión tarifaria.	La Audiencia Pública Descentralizada se llevará cabo con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria y antes de la emisión de la Resolución que fije, revise o desregule las Tarifas Máximas.
En caso OSITRAN considere necesario realizar un cambio en los criterios, metodologías o modelos económicos utilizados para sustentar la propuesta tarifaria, deberá publicar en la página web institucional la materia de dicho cambio con al menos diez (10) Días de anticipación a la fecha de realización de la nueva Audiencia Pública Descentralizada que deberá realizar con el fin de sustentar públicamente el cambio. La nueva Audiencia Pública Descentralizada se realizará de conformidad con el procedimiento establecido en el presente Capítulo.		Lima Airport Partners	LAP propone: "siete (7) días."	El párrafo al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación.	
Artículo 46.- Convocatoria OSITRAN deberá convocar a los interesados y Usuarios con no menos de cinco (05) Días de anticipación a la fecha que se señale para Audiencia.		Lima Airport Partners	LAP propone: "tres (3) días."	El párrafo al que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeta a comentarios.	
OSITRAN deberá remitir a la Entidad Prestadora en el plazo previsto en el párrafo anterior, la documentación relativa a la convocatoria a la Audiencia Pública con el fin que dicha información sea debidamente publicada en todos los locales de la Entidad Prestadora en los que se preste el servicio materia de la fijación o revisión tarifaria, en los plazos que para tal efecto indique OSITRAN en la notificación respectiva.					
Adicionalmente, OSITRAN difundirá la referida convocatoria a través de su página web dentro del plazo establecido en el primer párrafo de este Artículo.					
Sin perjuicio de lo anterior, OSITRAN podrá invitar a participar en la referida Audiencia a las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado que considere pertinente, fijando la agenda de la referida Audiencia.					
Artículo 50.- Audiencia Privada Las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de Usuarios calificadas como tales de conformidad a lo establecido en el Artículo 45, podrán solicitar y obtener Audiencias Privadas con OSITRAN, con el fin de intercambiar opiniones respecto del proceso de fijación y, revisión o desregulación de tarifas, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento.					
Las Audiencias Privadas podrán realizarse como máximo, hasta el Día anterior al de la fecha de celebración de la última Audiencia Pública.		Euroandinos y Lima Airport Partners	EUROANDINOS: Consideramos que este aspecto, junto con los anteriores, limitan injustificadamente la actuación de los agentes en estos procedimientos, así como la flexibilidad necesaria para que el OSITRAN desarrolle las acciones que le permitan	La justificación de establecer como fecha límite para las audiencias privadas el día inmediatamente anterior a la celebración de la audiencia pública es ordenar el recojo de información sobre cuya base de tomará la decisión regulatoria. Hasta ese momento, las partes han tenido suficiente oportunidad para solicitar las	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		obtener la mayor información posible para la toma de su decisión LAP propone: "hasta el [quinto] día [anterior posterior]" Consideramos que OSITRAN debe permitir que los interesados puedan solicitar audiencias privadas en cualquier momento, incluso en forma posterior a las audiencias públicas, con la finalidad de llevar las ideas y/o comentarios que hubieran surgido a raíz de estas últimas. Es justamente en la audiencia pública que los interesados logran obtener mayor conocimiento o información complementaria de los conceptos y metodologías utilizadas por el regulador, los mismos que en ocasiones son difíciles de presentar en la propia audiencia (p.e. porque es necesario realizar un análisis adicional, revisar algún documento, etc.). Dado que la audiencia privada está dotada de transparencia, entendemos que no habría impedimento para implementar esta propuesta y dar un plazo para que, luego de la audiencia pública, se puedan sostener audiencias privadas.	audiencias privadas que hubieren sido necesarias. Por lo tanto no se acepta el comentario.	
Llevar a cabo la Audiencia Privada. OSITRAN contará con un plazo máximo de tres (03) Días, contados a partir del Día siguiente al de la fecha de realización de la misma, con el fin de publicar en su página web la siguiente información: 1. El nombre de la Entidad Prestadora y sus representantes participantes; 2. El nombre de las Organizaciones Representativas de Usuarios y sus representantes participantes; 3. Nombre de otras personas jurídicas y entidades públicas participantes en la audiencia, de ser el caso; 4. Nombres de los Directivos o Funcionarios de OSITRAN participantes; 5. El lugar, fecha y hora de realización de la Audiencia Privada; 6. Asuntos tratados en la Audiencia Privada. Artículo 52.- Participación de los Consejos de Usuarios				



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
OSITRAN pondrá en conocimiento del Consejo de Usuarios la Resolución que apruebe el inicio del procedimiento de revisión, fijación o desregulación tarifaria y cuando corresponda las propuestas de fijación, revisión o desregulación tarifaria presentadas por la Entidad Prestadora.		No hay comentarios al Artículo 52.- Participación de los Consejos de Usuarios		
Efectuada la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria aprobada por el Consejo Directivo de OSITRAN en el diario oficial El Peruano, OSITRAN convocará al Consejo de Usuarios que corresponda (aeropuertos, puertos o red vial) y al Consejo de Usuarios Regional si fuese pertinente, con el fin de que la Gerencia de Regulación exponga y sustente la propuesta tarifaria y reciba los comentarios, observaciones, aportes y sugerencias.				
Artículo 53.- Inicio del procedimiento de oficio				
El Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos en que se verifiquen las condiciones a que hace referencia el Artículo 11 del presente Reglamento.	C. Gonzales	Es necesario considerar el proceso de desregulación tarifaria señalado en el Artículo 14	Se considera el comentario	El Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los Artículos 11° y 14° del presente Reglamento.
La Resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario por parte del Consejo Directivo, será notificada a la Entidad Prestadora y publicada en la página web de OSITRAN.				
El Consejo Directivo establecerá el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada. El plazo que se establezca para este efecto, no podrá ser menor de treinta (30) Días. El plazo otorgado para presentar la propuesta tarifaria podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un período máximo de treinta (30) Días, siempre y cuando la solicitud de prórroga sea interpuesta con anterioridad a la fecha de vencimiento del plazo originalmente concedido y sea debidamente sustentado por la Entidad Prestadora.				
Una vez vencido el plazo previsto en el presente artículo, si la Entidad Prestadora remitiera información, OSITRAN evaluará, a su solo criterio, la pertinencia de la misma, y de ser el caso, su incorporación al procedimiento.	Lima Airport Partners	LAP propone: "Una vez vencido el plazo previsto en el presente artículo, si la Entidad Prestadora remitiera información, OSITRAN evaluará, a su solo criterio, la pertinencia de la misma, y de ser el caso, su incorporación al procedimiento. En aplicación del Principio de Motivación, el caso que OSITRAN concluyera que parte o toda la información aportada por la Entidad Prestadora no resulta	El artículo 3 de la Ley de Transparencia y simplificación de los procedimientos regulatorios de tarifas prevé que el Organismo Regulador debe establecer el procedimiento de determinación de tarifas, entre ellos, los plazos perentorios correspondientes. El presente artículo establece un plazo perentorio para el cumplimiento de la entrega de información de las partes. Ahora bien, no se discute el cumplimiento del principio de motivación previsto en la LPAG, por lo que no se requiere mayor	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias pertinente para los fines del procedimiento, deberá indicar de manera detallada las razones que sustentan dicha decisión, y:	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		Este principio se encuentra previsto en el numeral 3 del Artículo 4 de la Ley del Procedimiento Administrativo General y, no obstante resultar de aplicación a todos los pronunciamientos que pudiera expedir OSITRAN, consideramos de la mayor importancia resaltarla expresamente. La debida motivación –en términos legales– es uno de los principios complementarios al de transparencia y predictibilidad que permiten asegurar el adecuado funcionamiento del sistema de concesiones en general (y, muy especialmente, el de un aspecto tan importante como es el tarifario).	precisión. Finalmente, corresponderá al Organismo Regulador evaluar la conducta procedimental del administrado. Por tanto no se acepta el comentario.	
El inicio del procedimiento se computará a partir del día siguiente a la fecha de recepción de la notificación a la Entidad Prestadora de la Resolución del Consejo Directivo que aprueba el inicio del procedimiento. Artículo 54.- Contenido de la notificación de inicio del procedimiento La notificación del inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente: 1. Identificación de la Entidad Prestadora; 2. Tarifas que serán objeto de la fijación o revisión o desregulación tarifaria de Oficio; 3. Sustento para la revisión o fijación o desregulación tarifaria de Oficio. 4. Metodología a utilizarse para la fijación o revisión o desregulación tarifaria.	Lima Airport Partners	Debe quedar claro que la Entidad Prestadora podrá proponer, en el curso del procedimiento, una metodología distinta a la señalada por el OSITRAN, y sustentar debidamente lo propio. OSITRAN, finalmente, tendrá la potestad de aceptarla o rechazarla.	La posibilidad que menciona el comentario ya es suficientemente explícita, ya que el artículo 53° establece que: la «Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada». Por lo tanto, la propuesta tarifaria que presente la Entidad prestadora puede ser realizada bajo cualquier metodología, siempre que	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 55. Requerimientos de Información			está debidamente sustentada y mantiene el equilibrio económico de la concesión. No se acepta el comentario.	
OSITRAN está facultado a requerir a las Entidades Prestadoras involucradas, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora. En tal virtud, OSITRAN podrá solicitar la siguiente información, la misma que tiene carácter meramente enunciativo y no taxativo:				
1. Marco general y justificación;				
2. Definición del o los servicios objeto de la fijación de la tarifa;				
3. Proyección de la demanda;				
4. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;				
5. Costos operativos;				
6. Costo de capital;				
7. Flujo de caja;				
8. Análisis de sensibilidad;				
9. Comparación tarifaria de ser el caso;				
10. Información financiera auditada				
11. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.				
12. Estudio de condiciones de competencia.				
	Euroandinos	Se ha agregado un supuesto expreso adicional para la facultad de OSITRAN para requerir información de las Entidades Prestadoras. Dicho supuesto reemplaza la opinión favorable del Concedente que ha sido eliminada también y, en su lugar, se introduce la posibilidad de solicitar un estudio de condiciones de competencia. El artículo 55 actual vigente guarda correspondencia con la información que debería contener la solicitud de fijación o revisión tarifaria. En tal sentido, el artículo 62 (contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria) no incluye el denominado "estudio de condiciones de competencia" se refiere al	Debe tenerse presente que la propuesta de eliminación del numeral 12 del presente artículo (12. Opinión favorable del Concedente, de ser el caso) fue motivada por la ausencia de necesidad de participación en esta etapa por parte del concedente, el cual tiene el derecho de participar en el proceso a través de la presentación de comentarios al estudio tarifario. En tal sentido, la nueva propuesta de numeral (12. Estudio de condiciones de competencia) no tiene como propósito reemplazar a la opinión favorable del concedente. Su propósito es disponer de elementos de juicio sobre el poder de mercado del operador para conocer qué servicios deben mantenerse bajo regulación tarifaria y cuáles deben ser desregulados. Por otra parte, la propuesta de artículo 55, contempla los requerimientos de información para la fijación, revisión o desregulación tarifaria a inicio de oficio, mientras que la propuesta de	

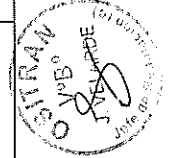
Euroandinos

12. Estudio de condiciones de competencia.

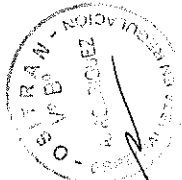
12. Estudio de condiciones de competencia.

12. Estudio de condiciones de competencia.

Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		mismo documento. Entendemos que esta información no debería ser requerida a los agentes.	artículo 62, se refiere a los procesos iniciados a pedido de parte. Por lo tanto, no se aceptan los comentarios.	
Artículo 57.- Presentación de comentarios a la propuesta tarifaria Los interesados contarán con un plazo de quince (15) Días, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria, para presentar a OSITRAN sus comentarios, observaciones o aportes.	Euroandinos	Como se puede observar, el plazo para la presentación de los comentarios se ha reducido de un máximo de 30 días a un plazo fijo de 15 desde la publicación de la propuesta tarifaria. Consideramos que esta modificación resulta negativa, ya que por la complejidad que estos procedimientos pueden llegar a tener, resulta recomendable contar con período más amplio para que las partes interesadas puedan remitir sus comentarios al OSITRAN. Nótese, además, que la versión actual del RETA, al hablar de un período máximo, da al OSITRAN la flexibilidad suficiente para determinar el período en base a las particulares características de cada caso concreto.	Se acepta el comentario.	Los interesados contarán con un plazo no menor de quince (15) Días ni mayor de treinta (30) Días, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria, para efectos de presentar a OSITRAN sus comentarios, observaciones o aportes.
Artículo 59.- Aprobación de la propuesta de fijación, revisión y desregulación tarifaria La Gerencia de Regulación contará con un plazo de quince (15) Días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo para la presentación de comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General el Informe que sustente las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación y Revisión Tarifaria o desregulación, así como la exposición de motivos y el proyecto de Resolución correspondiente.	Lima Airport Partners	LAP propone: "(...) Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación y Revisión Tarifaria o desregulación, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente."	Se acepta el comentario.	La Gerencia de Regulación contará con un plazo de quince (15) Días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo de presentación de los comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General el Informe que sustente las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación, Revisión



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				Tarifaria Desregulación, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente.
En un plazo de cinco (05) Días, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo.	Lima Airport Partners	LAP propone: "En un plazo de cinco (05) Días, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo. [En el caso de tener observaciones al informe, la Gerencia General deberá remitirlas a la Gerencia de Regulación dentro del plazo referido a fin de que ésta las subsane y remita nuevamente a la Gerencia General dentro del plazo de tres (03) Días de recibidas.]"	Se considera parcialmente el comentario.	En un plazo de cinco (05) Días, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo. En caso la Gerencia General presentara observaciones al informe, lo remitirá a la Gerencia de Regulación y señalará un plazo para su subsanación.
El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de quince (15) Días, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento del Informe de la Gerencia de Regulación, para dar su conformidad u observar dicho Informe y emitir la correspondiente Resolución Tarifaria.	Lima Airport Partners	(...) para dar su conformidad u observar dicho informe y emitir la correspondiente Resolución Tarifaria. [En el caso de tener observaciones al informe, el Consejo Directivo las remitirá a la Gerencia General dentro del plazo referido a fin de que dicha Gerencia las subsane y remita nuevamente al Consejo Directivo dentro del plazo de tres (03) Días de recibidas.]	Se considera parcialmente el comentario.	El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de quince (15) Días, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento del Informe de la Gerencia de Regulación, para dar su conformidad u observar dicho informe y emitir la correspondiente Resolución Tarifaria. En caso de tener observaciones al informe, el Consejo Directivo lo remitirá a la Gerencia General y establecerá el plazo para responder a dichas observaciones.
	Lima Airport Partners	Sugerimos prever qué ocurrirá en el supuesto de observaciones al informe. Al efecto, estamos proponiendo		



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte		un curso de acción con la finalidad de contar con plazos establecidos.		
La Entidad Prestadora podrá solicitar a OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad y procedencia de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora. Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.				
Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario.	C. Gonzales	Ante la necesidad de solicitar opiniones previas a otras instituciones para la resolución de los procedimientos indicados, ¿los plazos se suspenden?	Con el fin de precisar los requisitos válidos para la implementación de los procesos tarifarios, se adiciona la posibilidad de requerir opiniones adicionales de acuerdo a la normativa vigente. Asimismo, se corrige el segundo párrafo que señalaba "La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad y procedencia" por "La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspenderá". La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario.	Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspenderá". La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario.
Una vez emitida la resolución del Consejo Directivo, ésta será publicada en la Página Web de OSITRAN, respetándose la normativa relativa al tratamiento de la información calificada como confidencial, de ser el caso.				
Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria				
En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:		No hay comentarios al Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria		
1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;				
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;				



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
3. Marco general y justificación;				
4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;				
5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;				
6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.				
7. Proyección de la demanda;				
8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;				
9. Costos operativos;				
10. Costo de capital;				
11. Flujo de caja;				
12. Análisis de sensibilidad;				
13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;				
14. Información financiera auditada;				
15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.				
En el caso de la solicitud de revisión tarifaria mediante el mecanismo de tarifas máximas o Tarifa tope, ésta deberá contener, además de los requisitos 1 al 6 de la sección precedente, los modelos, cálculos y fórmulas correspondientes.				
En el caso de solicitud de desregulación, deberá contener cuando menos la siguiente información:				
1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;				
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;				
3. Identificación y descripción del servicio asociado a la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuya tarifa se propone desregular.				
4. Infraestructura asociada a la prestación del servicio cuya tarifa se propone desregular.				
5. Justificación de la solicitud, incluyendo el Estudio económico que demuestre la existencia de condiciones de competencia que sustentan la propuesta de desregulación tarifaria. En la propuesta podrá considerarse la obsolescencia de los servicios y/o la relación costo-beneficio de la regulación.				
6. Análisis de tráfico y costos de la Entidad Prestadora y expectativas y tendencias de desarrollo del mercado correspondiente. En cada caso deberán incluirse los supuestos, parámetros, bases de datos, flujo de caja proyectado y cualquier otra información utilizada en dichos análisis.				
Dependiendo de la naturaleza de la propuesta y la metodología aplicada OSITRAN podrá solicitar a las Entidades Prestadoras información adicional, en concordancia con su normatividad y los principios administrativos de razonabilidad.				
Artículo 63.- Continuación del procedimiento				
A partir de la aprobación de la Resolución que da inicio al procedimiento a instancia de parte será de aplicación lo establecido en los Artículos referidos a la realización de audiencias.		No hay comentarios al Artículo 63.- Continuación del procedimiento		
Artículo 73.- Medios Impugnatorios				
Frente a las Resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de Tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones tarifarias que pongan fin al procedimiento desestimando la fijación,		No hay comentarios al Artículo 73.- Medios impugnatorios		



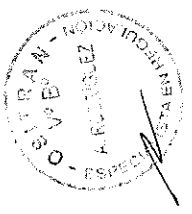
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
revisión o desregulación correspondiente; las Entidades Prestadoras o las Organizaciones Representativas de Usuarios podrán interponer Recurso de Reconsideración ante el Consejo Directivo de OSITRAN. El recurso de reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los quince (15) Días posteriores a la fecha de recepción de la notificación correspondiente, conforme a lo establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo General. El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de treinta (30) Días para resolver el recurso de reconsideración con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación. Artículo 74. Medios probatorios utilizados en recursos impugnativos Serán declarados improcedentes los recursos impugnativos que se basen en la presentación de pruebas o argumentos adicionales, cuando los mismos se hayan encontrado a disposición o hayan podido ser de conocimiento del impugnante con anterioridad a la resolución impugnada e impliquen la modificación o desvirtúan la propuesta tarifaria original.				
	Lima Airport Partners	Consideramos que la definición de qué información "estuvo o pudo haber estado a disposición de la parte que presenta la impugnación" -que dependerá del criterio del regulador- podría poner en riesgo el derecho de defensa del administrado. Dada la importancia de dicho derecho, pensamos que este Reglamento no debe presentar límites al mismo más que los expresamente recogidos como tales en la LPAG. Restringir por la vía reglamentaria la facultad de impugnar decisiones administrativas podría derivar en una infracción a una norma de nivel legal (LPAG), afectando la validez y vigencia de la disposición en cuestión. Como consecuencia de lo anterior, solicitamos la eliminación de este artículo.	El Regulador evaluará la conducta procedimental de los administrados. Dado que la modificación propuesta podría generar incertidumbre, se acepta en parte el comentario, no realizando la modificación propuesta y manteniendo el texto original.	Se mantiene la redacción del Artículo 74 del RETA vigente.
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA Única.- Fijación y revisión de Tarifas en el caso de la infraestructura portuaria de uso público: En el caso de fijación y revisión de tarifas de la infraestructura portuaria de uso público, OSITRAN deberá cumplir con la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y su Reglamento, o norma que las modifiquen, siendo aplicable al procedimiento previsto en el presente Reglamento, en todo lo que no se oponga a las normas antes citadas.	C. Gonzales	Por la especificidad de la Ley de Puertos en temas tarifarios se recomienda establecer en el reglamento un procedimiento especial para puertos	El Reglamento General de Tarifas precisa reglas y procedimientos generales que deben seguirse en todos los procesos tarifarios. Sin embargo a fin de rescatar lo dispuesto en la Ley de Puertos, se mantendrá lo establecido en la disposición complementaria vigente, adecuándola a las modificaciones incorporadas en el proyecto normativo.	1. Fijación de tarifas para servicios derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 en los casos en que el OSITRAN, los Administradores Portuarios, la Autoridad Portuaria



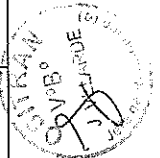
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				correspondiente, no consideran que existen condiciones de competencia en mercados derivados la explotación de la infraestructura portuaria de uso público, que no estén sometidos a un Régimen Tarifario Regulado, deberán solicitar previamente al INDECOPI que se pronuncie al respecto. Para tal efecto, siguiendo al Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, el INDECOPI tendrá un plazo perentorio de setenta (70) Días para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la respectiva solicitud. El referido pronunciamiento será notificado al OSITRAN y a la Autoridad Portuaria Nacional. En el caso que el INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión y que es necesaria además la regulación tarifaria, la Autoridad Portuaria Nacional deberá proponer al OSITRAN, dentro del plazo de setenta (70) Días, contados desde la notificación de la respuesta del INDECOPI, la Tarifa Máxima correspondiente, de acuerdo a las reglas de este Reglamento. Para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el Literal



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 62 del presente Reglamento. Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional, el OSITRAN deberá evaluar el inicio del procedimiento administrativo, en ese sentido, de ser el caso, se seguirá el procedimiento conforme a lo establecido en los artículos 56 al 60, sin perjuicio de la facultad del OSITRAN de requerir información a la Entidad Prestadora a que se refiere el artículo 55 del presente Reglamento. En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de fijación tarifaria ante el OSITRAN en el plazo establecido anteriormente, el OSITRAN realizará la fijación tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento establecido en los artículos 53 al 60 del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) Días, contados desde el día



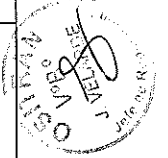
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el OSITRAN. 2. Revisión de tarifas máximas reguladas de servicios portuarios 2.1 A solicitud de la Entidad Prestadora En los casos de revisión de Tarifas Máximas aplicables a los servicios portuarios prestados por una Entidad Prestadora, que estén sujetos al Régimen de Regulación Tarifaria, las Entidades Prestadoras podrán remitir su propuesta de revisión tarifaria a la Autoridad Portuaria Nacional con copia al OSITRAN. Es competencia exclusiva del OSITRAN, evaluar la admisibilidad y procedencia de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora. Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) Días de recibida dicha solicitud, el OSITRAN deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) Días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación. Una vez efectuada la subsanación respectiva,



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				corresponde a la Gerencia de Regulación evaluar la procedencia de la solicitud y seguir el procedimiento señalado en el presente reglamento. En caso de ser procedente la solicitud, se remitirá a la Autoridad Portuaria Nacional la Resolución del Consejo Directivo que declara procedente la solicitud, así como el informe de la Gerencia de Regulación. Recibida la Resolución relativa a la declaración de la procedencia, la Autoridad Portuaria deberá remitir su propuesta tanfaria al OSITRAN, en un plazo máximo de setenta (70) Días. Para tal efecto, de conformidad con lo establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC, la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 62 del presente Reglamento. Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional se seguirá el procedimiento conforme a lo establecido en los artículos 56 al 60, sin perjuicio de la facultad del OSITRAN de requerir información a la



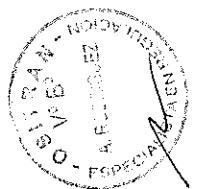
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				Entidad Prestadora a que se refiere el artículo 55 del presente Reglamento. En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de revisión tarifaria ante el OSITRAN en el plazo establecido anteriormente, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento establecido en los artículos 53 al 60 del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) Días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar la propuesta correspondiente ante el OSITRAN. 2.2 Por iniciativa del OSITRAN En los casos que el OSITRAN considere necesaria una revisión de Tarifas Máximas aplicables a los servicios portuarios sujetos al régimen de regulación tarifaria deberá solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional la respectiva propuesta tarifaria, quien para tal efecto contará con un plazo perentorio de setenta (70) Días contados a partir del día siguiente de la recepción de solicitud del OSITRAN. De conformidad con lo



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				establecido en el Literal c) del artículo 59 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado mediante Decreto Supremo N° 013-2004-MTC; la Autoridad Portuaria Nacional presentará su propuesta conforme a lo establecido en el artículo 62 del presente Reglamento. Una vez recibida la propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional se seguirá el procedimiento conforme a lo establecido en los artículos 56 al 60, sin perjuicio de la facultad del OSITRAN de requerir información a la Entidad Prestadora a que se refiere el artículo 55 del presente Reglamento. En el caso que la Autoridad Portuaria Nacional no cumpla con presentar su propuesta de revisión tarifaria ante el OSITRAN en el plazo establecido anteriormente, el OSITRAN realizará la revisión tarifaria de Oficio, conforme al procedimiento establecido en los artículos 53 al 60 del presente Reglamento, aplicándose para tal efecto un plazo máximo de setenta (70) Días, contados desde el día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo de la Autoridad Portuaria Nacional para presentar



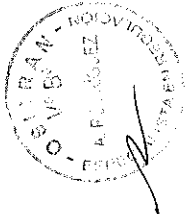
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
				la propuesta correspondiente ante el OSITRAN, dicho plazo máximo únicamente podrá ser ampliado con el objeto de salvaguardar el derecho de defensa de los interesados involucrados, conforme al principio de debido procedimiento, establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley N° 27444.
DISPOSICIONES FINALES Primera.- Eliminar los Artículos 20, 25, 28, 40, 41, 49, 51, 58, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71 y 72 del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN.	Euroandinos	Con la eliminación de los artículos 49 y 51, el Proyecto propone eliminar la posibilidad de presentar observaciones o comentarios adicionales a los presentados en medios escritos a las propuestas de fijación y revisión tarifaria. Esto bajo el argumento de obtener un procedimiento más simplificado De acuerdo a la Exposición de Motivos, las modificaciones al procedimiento buscan definir a la Audiencia Pública como un hito que le permita al regulador tener acceso a los comentarios al proyecto tarifario en un espacio de tiempo prudente. Consideramos que lo anterior, sumado a la modificación del artículo 57 (reducción de los días para la presentación de comentarios a las propuestas tarifarias), limita injustificadamente la posibilidad de los agentes de participar en los procedimientos tarifarios aportando información relevante para la evaluación del OSITRAN. Nótese que en el contexto de las Audiencias Públicas o	La modificación del artículo 57 ni la eliminación de los artículos 49 y 51, reducen las garantías para la participación de los interesados en los procesos tarifarios. Los cambios antes indicados pretenden clarificar y simplificar el procedimiento. Las garantías para la participación de los interesados se mantienen sin menoscabo, dado que pueden evaluar la propuesta desde el momento de su publicación. La finalidad principal de la audiencia es que los interesados puedan dejar constancia pública de sus comentarios.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		Privadas que efectúe el OSITRAN es posible que surjan aspectos que no fueron evaluados por los agentes al remitir sus comentarios escritos. El limitar la posibilidad de presentar comentarios con posterioridad a la realización de las audiencias (que actualmente se encuentra limitado por un breve plazo de 3 días) atentaría injustificadamente contra el derecho de los agentes de participar de estos procedimientos. Ello además de ser contrario a los principios de verdad material y flexibilidad que deben de regir todo procedimiento administrativo.		
Segunda.- El presente reglamento entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano. DISPOSICION TRANSITORIA				
UNICA.- Las solicitudes de fijación o revisión de Tarifas que se encuentren en trámite a la entrada en vigencia del presente Reglamento, se registrarán por los procedimientos establecidos en la Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN.				
MODIFICACIONES A LOS ANEXOS DEL ACTUAL RETA	Euroandinos	1- Las modificaciones a las fórmulas aplicables a las metodologías para la fijación tarifaria se encuentran en los anexos del Proyecto del Reglamento. Sin perjuicio de ello, de acuerdo a la Resolución éstos son los principales: - Se ha incluido los criterios para la aplicación de la metodología de Costo de Servicio para lo cual se han establecido los siguientes criterios: (i) el cálculo de tarifas considera sólo aquellas inversiones programadas que estén en un estado "avanzado" de su trámite, (ii) el regulador efectuará monitoreos de manera activa durante la ejecución de las inversiones incluidas, (iii) el incumplimiento de las metas de inversión incluidas en el cálculo de las	Se acepta el comentario	(Referencia 1.2.1, anexo 1) Cuando el mecanismo RPI - X se aplica a canastas reguladas de servicios, la verificación de la variación de precios se realizará de acuerdo al Anexo II.



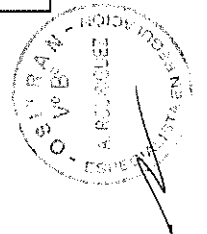
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		tarifas podrá galilar mecanismos de ajustes de tarifa. - La Metodología de Precios Tope (anexos I y II) ha sido simplificada. - Asimismo, se señala que "se eliminó del WACC la prima por riesgo regulatorio, debido a que la metodología de cálculo para la retribución del capital propio, incorpora adecuadamente los riesgos propios de la regulación". 2- Se hace referencia al Anexo III para la verificación de la variación de precios, pero no está publicado dicho anexo.		
ANEXO I: Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria				
<i>Detalles de cambios en metodologías:</i>				
Sobre la Metodología costos totalmente distribuidos	Euroandinos	Se detalla que la metodología de costos totalmente distribuidos puede implementarse para puertos y aeropuertos a través de costo basado en actividades (ABC), la cual no se recomienda para un análisis de largo plazo, en tanto no incluye inversiones. Muchos factores subjetivos en metodología de costos totalmente distribuidos: se debe definir un mecanismo para imputar gastos comunes y compartidos, el regulador debe definir el costo de oportunidad del capital (no se especifica si se aplicará el WACC o utilizará otro criterio para determinarlo).	Debido a que el RETA es un reglamento general, no es posible definir un mecanismo para imputar gastos comunes y compartidos para todas las Entidades Prestadoras. Debe realizarse un análisis caso por caso, con la ayuda de la contabilidad regulatoria. El costo de oportunidad de capital es un costo económico que se considera en dicha metodología. La medición del mismo es realizada a través del WACC. No se acepta el comentario.	
Definición de Disposición a pagar	Lima Airport Partners	Son métodos que, a partir de información primaria obtenida mediante encuestas a los potenciales usuarios de las infraestructuras, permiten estimar su disposición máxima a pagar por servicios que aún no se prestan o que aun no se prestan bajo determinados supuestos de calidad. Solicitamos que se proporcione	La metodología de Disposición a Pagar se aplica en los casos que el contrato así lo establezca. En tal sentido, no requiere realizarse la precisión solicitada.	



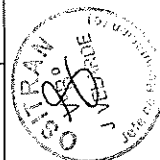
Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
<u>Metodología RPI-X</u>	Euroandinos y Lima Airport Partners	mayor detalle respecto de esta metodología, así como que se precise los supuestos en los que se prevé que se aplicará. EUROANDINOS: Para el cálculo del factor de productividad de la industria o entidad prestadora, se detalla que el cálculo a través de números índices se realiza utilizando el índice de Fisher (promedio geométrico entre el índice de Laspeyres y Paasche, cuyas fórmulas se detallan en la propuesta). Se hace explícito que si no se tienen datos de la industria, se utilizará información de la propia empresa para el cálculo de X. En la regulación tarifaria en el país con esta metodología se ha usado siempre información de la propia empresa. La metodología RPI-X no ha cambiado, únicamente se han especificado detalles de la metodología que ya se venían aplicando en regulación tarifaria. LAP: La propuesta limita la definición y estimación del factor de productividad mediante la fórmula de "Diferencial de Productividades y precios de insumos", y no permite la aplicación de la metodología de Building Blocks u otra metodología de cálculo del X. En tanto OSITRAN señala que el cálculo del Factor X de LAP será con la información pasada de la empresa limita la definición y estimación del factor de productividad mediante la fórmula de "Diferencial de Productividades y precios de insumos", y no permite la aplicación de la	La metodología de cálculo del RPI a la que hace referencia el comentario no ha sido objeto de modificación. Por lo tanto, no está sujeto a comentarios.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		metodología de Building Blocks u otra metodología de cálculo del X. Con relación a la Ecuación 1, la propuesta establece que el parámetro "t" será la tasa impositiva en Perú. A diferencia que en "Rd" (costo de la deuda) donde se precisa que es el de la empresa. Es necesario que se precise que la "t" es la tasa impositiva aplicable a la empresa. Adicionalmente no se establece la metodología para calcular el costo de endeudamiento de la empresa. Se requiere, además, que se defina cómo se medirán los ponderadores DV (ponderador de la deuda) y KP/V (ponderador del capital propio).	El anexo del RETA señala que la tasa impositiva aplicada para el cálculo del costo de capital es la tasa impositiva en el Perú. Se entiende que la misma es la tasa impositiva que enfrenta la empresa en el Perú, por ello a fin de mejorar el entendimiento del término indicado, se señalará: "en la ecuación 1.4 t: tasa impositiva efectiva de la empresa en el Perú. Asimismo, se precisa, bajo la misma premisa la definición de riesgo país.	(Referencia ecuación 1.4, anexo 1) En la t: tasa impositiva de la empresa en el Perú. (Referencia ecuación 1.5, anexo 1) $r_{país}$ Tasa de riesgo país de la empresa.
Se hace explícito el uso del WACC para el cálculo del costo de capital (promedio ponderado entre el costo del capital propio y el costo de la deuda). Para el cálculo del costo de capital propio se define que el modelo a utilizar es el CAPM. Se detalla que el beta dentro de la fórmula del CAPM se calculará utilizando empresas comparables. Dado que dentro de estas empresas se incluye la deuda, se elimina el efecto de la deuda y posteriormente se agrega el efecto de la deuda propia de la empresa.	Euroandinos y Lima Airport Partners	EUROANDINOS: En algunos casos, OSITRAN había definido dentro del modelo CAPM una prima por riesgo regulatorio y/o una prima por liquidez. Ambas han sido eliminadas de la fórmula que se aplicará en dicho modelo, quedando únicamente el riesgo país. LAP: La propuesta de RETA considera erróneamente que el riesgo regulatorio se encuentra reflejado en el Beta. Al respecto cabe precisar que el riesgo regulatorio se define como aquellas acciones y decisiones del organismo regulador y de los órganos públicos responsables de fiscalizar y controlar las acciones del organismo regulador. En este sentido el riesgo regulatorio incluye diversos aspectos: - Predictibilidad (riesgo ante decisiones no-anticipadas).	Todos los riesgos que afectan a los inversores en infraestructura aparecen recogidos en el beta. Al seleccionar betas de empresas comparables también se valoran que estén sujetas a los mismos riesgos, incluido el llamado riesgo regulatorio. En ese sentido, un reconocimiento adicional del riesgo implicaría una doble contabilidad del llamado riesgo regulatorio.	



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		- Impacto de los procesos de revisión tarifaria. - Interpretaciones legales por parte del organismo regulador y/o por parte de organismos encargados de fiscalizar las acciones de los organismos reguladores. - Asimetría (riesgo de apropiación excesiva de las ganancias de la empresa regulada. - Acciones de gobiernos estatales y municipales. - Interpretaciones legales por parte de autoridades judiciales. Esta visión es compatible con aquella establecida por la Australian Competition Consumer Commission² que establece cuatro dimensiones del riesgo regulatorio: - Estabilidad, entendida como predictibilidad de las decisiones regulatorias. - Tiempo, definida en la relación costo-efectividad de las decisiones del organismo regulador. Se enfoca en la minimización de los plazos de por ejemplo procesos tarifarios y en la participación de la regulación en situaciones de ausencia de mecanismos de mercado que logren la eficiencia económica. - Transparencia. - Flexibilidad. Como se observa, los criterios que pueden estar comprendidos en la medición del beta considerando las empresas con el mismo régimen regulatorio (como lo propone el proyecto de RETA) no abarcan los aspectos definidos como riesgo regulatorio en la literatura regulatoria.		



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		económica señala que dichos aspectos tienen influencia sobre la rentabilidad de las concesiones por lo que es necesario de que el riesgo regulatorio se incorpore al costo de capital como un componente adicional.		
<u>Metodología de costo de servicio</u>	Euroandinos	Inversiones. En el cálculo de las tarifas reguladas por costo de servicio se incluirán sólo aquellas que estén incluidas en el plan de inversiones programadas y presenten un estado avanzado de su trámite (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución). Cuando una inversión deba estar concluida de acuerdo a lo establecido en el cronograma de inversiones aprobado, OSITRAN verificará la ejecución de la misma. Para el caso de la metodología de Costos de Servicio se ha generado una posible contingencia: sólo se considerarán "aquellas inversiones programadas que estén en un estado "avanzado" de su trámite (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución)". Además, se señala que OSITRAN "efectuará monitoreos de manera activa durante la ejecución de las inversiones incluidas". Como puede observarse, ambos aspectos pueden limitar la posibilidad de los agentes de incluir en los cálculos tarifarios determinadas inversiones proyectadas. Solo se podrán considerar aquellas que el OSITRAN considere como inversiones "avanzadas". Si bien este aspecto guarda cierta razonabilidad, puede ser negativo para las empresas en el marco de la fijación de sus tarifas, ya que resta cierto	En la regulación al costo de servicio, habitualmente se reconocen inversiones que en la literatura regulatoria se conocen como <i>used-and-useful</i>, es decir, efectivamente usadas en la provisión del servicio y a su costo eficiente. En ningún caso se reconocen inversiones cuya ejecución no esté avanzada, dado que no van a poder beneficiar a los usuarios a corto plazo, por lo que estas inversiones solo deben ser remuneradas vía tarifa cuando entren en servicio o estén próximas a ello. Sin embargo, si una inversión es aprobada y existe el compromiso de su realización, esta podrá ser tomada en cuenta.	Inversiones. En el cálculo de las tarifas reguladas por costo de servicio se incluirán sólo aquellas que estén incluidas en el plan de inversiones programadas o aprobadas (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución). Cuando una inversión deba estar concluida de acuerdo a lo establecido en el cronograma de inversiones aprobado, OSITRAN verificará la ejecución de la misma. La Resolución de fijación o revisión tarifaria podrá incorporar mecanismos de ajustes de tarifas, en caso no se ejecuten las inversiones a ser financiadas por éstas, sin perjuicio de las sanciones que puedan resultar de acuerdo a la normativa aplicable. El mecanismo de ajuste considerará el costo de oportunidad de los recursos destinados a inversiones no ejecutadas.



Artículo Comentario	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
ANEXO II: Aplicación del Factor X por Canasta regulada de Servicios El componente RPI corresponde a la inflación registrada en cada año. Para su cálculo se toma en consideración la variación del índice de precios establecido en el contrato de los últimos doce (12) meses para los cuales se cuenta con información publicada por la entidad competente. Debe tenerse presente que la diferencia entre el período de entrada en vigencia de las tarifas (momento t) con respecto al mes 0 (mes que presenta el último dato disponible del índice de precio al consumidor) no puede ser superior a dos meses ni menor a un mes, salvo existe una justificación expresa que impida su utilización. De esta manera se obtiene predictibilidad respecto a la información que será utilizada, así como se permite realizar los cálculos con la información más actualizada.		margen de flexibilidad. Podría intentar cuestionarse esto señalando que si en un determinado Contrato de Concesión consta la obligación de desarrollar determinadas inversiones, estas deberían de ser necesariamente consideradas, sin que OSITRAN pueda entrar a evaluar si las considera "avanzadas" o no. En todo caso, un incumplimiento al desarrollo de tales inversiones podrá ser sancionada en base a lo establecido en cada contrato, y no a través de la regulación tarifaria.		
Lima Airport Partners	Lima Airport Partners	La medición de la inflación en el mecanismo de ajuste de precios de tarifas máximas (RPI-X) tiene como objeto estimar la inflación que se presentará en el período de ajuste de tal manera que las tarifas de la empresa regulada no pierdan su capacidad económica en el tiempo por efectos de la variación de precios de la economía. Existen tres alternativas principales de cálculo estadístico de la inflación: a) el método punto a punto, b) el aumento en el nivel promedio de los precios de los dos últimos años, medido como el promedio del índice de precio de los doce meses, y c) el aumento en el nivel promedio de precios de los dos últimos años, medido como la variación anual registrada en cada uno de los doce meses respecto a dicho mes del año anterior. La medición obtenida mediante las metodologías b) y c)	La propuesta presentada el Anexo II, y específicamente para el cálculo del RPI aplicable al precio tope, tiene como objeto simplificar el procedimiento. En este sentido el regulador considera pertinente mantener la metodología empleada hasta la fecha. De otro lado, debe tenerse presente que las metodologías (propuestas por el comentarista) en promedio arrojan los mismos resultados si la evolución de la inflación sigue un proceso aleatorio estacionario. Asimismo, debe tenerse presente que las dinámicas temporales de corto plazo no son justificantes para realizar modificaciones metodológicas, caso contrario se corre el riesgo de tener modificaciones recurrentes. Es por ello que no se acepta el comentario	Ver Resolución.



Artículo Comentado	Institución	Observación y sugerencias	Comentario OSITRAN	Redacción Final
		permite recoger lo ocurrido en los meses intermedios (a diferencia de la metodología en a) –que es la propuesta en la modificación del RETA – que sólo mide la variación punto a punto), en los cuales puede haber existido una inflación considerablemente mayor, o puede haberse presentado una deflación. Ello es importante debido a que las variaciones de los precios de los bienes y servicios se producen durante todos los meses del año, no solamente en los meses tomados como puntos extremos. Eso significa que la empresa regulada se enfrenta a distintos precios para la adquisición de sus insumos a lo largo del periodo (año) y no sólo a dos precios (inicial y final).		
		Por tanto, si estos meses no son considerados al determinar el RPI, es decir, si no se establece un promedio de las variaciones de la inflación en cada uno de ellos, la fórmula de reajuste no cumplirá con su objetivo, de reconocer la distorsión (pérdida de capacidad económica) que la inflación causará sobre el reajuste de las tarifas.		

