Firmado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 18:02:52 -0500

INFORME DE ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO

PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL REGLAMENTO GENERAL DE TARIFAS DEL OSITRAN – RETA

Visado por: QUEIJA DE LA SOTTA Sandra Fiorella FIR 42066157 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 17:43:40 -0500

Visado por: ARTOLA GRADOS Jorge Hernan FIR 10540923 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 17:32:48 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 16:53:46 -0500

Visado por: ZEGARRA ROMERO Jose Hector FIR 41166773 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 16:50:32 -0500

Visado por: CASTILLO MAR Ruth Eliana (FIR43034136)
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 16:03:31 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue Mack Linder FIR 71269203 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/02/2019 15:57:10 -0500

Enero, 2019

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN.....6

II. ANTECEDENTES.....7

III. CONSULTA PÚBLICA TEMPRANA.....9

IV. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA.....10

4.1. Dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones contenidas en el RETA..... 11

4.2. Incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas y ciertas obligaciones..... 16

4.3. Disposiciones que no aportan a la eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios..... 20

4.4. Cargas y costos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario, así como falta de claridad de disposiciones relativas a dicho documento. 24

V. OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN.....31

VI. IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN.....31

6.1. Dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones contenidas en el RETA..... 31

6.2. Incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas y ciertas obligaciones..... 33

6.3. Disposiciones que no aportan a la eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios..... 36

6.4. Cargas y costos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario, así como falta de claridad de disposiciones relativas a dicho documento 37

Alternativas propuestas para resolver el problema identificado con relación a la difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos..... 40

VII. ANÁLISIS DE LEGALIDAD.....40

VIII. EVALUACIÓN DE IMPACTOS.....41

8.1. Determinación de la profundidad de la evaluación: RIA Básico o RIA detallado ... 41

8.2. Evaluación de impactos ... 43

8.2.1. Propuestas relacionadas con la adecuación del RETA ... 43

8.2.2. Difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos ... 43

VI. CONCLUSIONES ... 51

ANEXO ... 53

Anexo N° 1. Procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria ... 53

Anexo N° 2. Comentarios presentados por las Entidades Prestadoras Aeroportuarias en la consulta pública temprana ... 54

Anexo N° 3. Comentarios presentados por las Entidades Prestadoras Portuarias en la consulta pública temprana ... 58

Anexo N° 4. Comentarios presentados por representante del Consejo de Usuarios de Puertos en la audiencia previa ... 64

Anexo N° 5. Contenido de los Reglamentos de Tarifas y Precios de las entidades prestadoras portuarias* ... 65

Anexo N° 6. Gasto efectuado por la Entidades Prestadoras para publicar las modificaciones a su tarifario en diarios de alta circulación (En S/, sin incluir IGV) 66

ACRÓNIMOS Y ABREVIACIONES

AAP:	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
ACB:	Análisis costo-beneficio
ADP:	Aeropuertos del Perú S.A.
ADMC:	Análisis de Decisión Multi-criterio
AIJCH:	Aeropuerto Internacional Jorge Chavez
APAM:	Asociación Peruana de Agentes Marítimos
APM:	APM Terminals Callao S.A.
COPAM:	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
CORPAC:	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
DP:	DP World Callao S.R.L.
EEPP:	Entidad Prestadora
ENAPU:	Empresa Nacional de Puertos S.A.
GAJ:	Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN
GAU:	Gerencia de Atención al Usuario del OSITRAN
GRE:	Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN
INDECOPI:	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
ITUP:	Infraestructura de Transporte de Uso Público
IIRSA:	Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
LAP:	Lima Airport Partners S.R.L.
MTC:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OCDE:	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, por sus siglas en inglés)
OSITRAN:	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público.
REGO:	Reglamento General del OSITRAN

RETA:	Reglamento General de Tarifas del OSITRAN
RIA:	Análisis de impacto regulatorio
ROF:	Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN
TC:	Transportadora Callao S.A.
TISUR:	Terminal Internacional del Sur S.A.
TPE:	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
TPP:	Terminal Portuario Paracas S.A.
TSC:	Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN

I. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente informe de Análisis de Impacto Regulatorio (en adelante, **RIA**) consiste en identificar los principales problemas que han surgido en la aplicación del Reglamento General de Tarifas (en adelante, **RETA**) del Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, **OSITRAN**), a fin de determinar si corresponde efectuar una modificación del mismo, conforme a los criterios y pautas establecidas en el Manual para la realización del RIA en el OSITRAN (en adelante, **Manual RIA**)[1]. Ello, con el fin de garantizar que la regulación que se elabore e implemente sea de alta calidad, conforme a los principios, estándares, buenas prácticas y recomendaciones de la OCDE en materia de mejora regulatoria, de conformidad con la Política de Mejora Regulatoria del OSITRAN[2].

En particular, el Manual RIA contempla las pautas que debe seguir el OSITRAN para definir cuál es el problema que se busca resolver con la regulación, la identificación de los objetivos de la intervención (es decir, lo que se pretende lograr con la propuesta), así como los criterios que se deben considerar para identificar las alternativas u opciones (regulatoria o no) que tiene el Regulador para resolver el problema identificado. Asimismo, el Manual RIA incorpora como parte del procedimiento de revisión y emisión de normas la realización de consultas públicas tempranas (es decir, antes de la elaboración del proyecto de modificación de norma) con las partes interesadas o posibles afectados.

Cabe señalar que, la importancia de evaluar las propuestas regulatorias radica en los efectos potenciales, positivos o negativos que éstas pueden derivar. Así, mediante la aplicación del RIA se busca identificar cual es la mejor alternativa para solucionar un problema determinado, es decir, aquella que genere mayores beneficios o menores costos para la sociedad. Para ello, conforme a lo detallado en el Manual, se pueden emplear distintas metodologías dependiendo de la información disponible y del tipo de impactos de la regulación, siendo las más usadas el Análisis Costo Beneficio, Análisis Costo Efectividad y el Análisis de Decisión multi-criterio (ADMC).

A continuación, se presentan los antecedentes del inicio del presente procedimiento de revisión del RETA. En la tercera sección, se presenta un balance sobre el proceso de consulta pública temprana llevado a cabo con los principales usuarios del RETA. En la cuarta sección, en base a la experiencia de la GRE en la aplicación del RETA y a los hallazgos de la consulta pública temprana, se presenta un balance sobre los principales problemas identificados en la aplicación del reglamento, así como los objetivos de la regulación necesaria para solucionar los mismos. En la quinta sección se presentan las alternativas identificadas para resolver los problemas identificados en la aplicación del RETA. En la sexta sección, se efectúa un análisis sobre la legalidad de la normativa propuesta, a fin de verificar que la misma es congruente con el marco legal del cual emana y con el cual interactuará. En la séptima sección se presenta una evaluación de los costos y beneficios de las alternativas identificadas, a fin de determinar

---

[1] El 27 de diciembre de 2017, mediante Resolución N° 047-2017-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el "Manual de Análisis de Impacto Regulatorio del OSITRAN". Documento disponible en: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/047-CD.pdf
Dicho manual de uso interno se divide en siete capítulos, en los que se incluyen pautas y criterios necesarios para llevar a cabo cada una de las etapas que forman parte del Análisis de Impacto Regulatorio (RIA), de conformidad con las buenas prácticas en materia de análisis de impacto regulatorio recomendadas por OCDE.

[2] Mediante Resolución de Presidencia N° 047-2016-PD-OSITRAN de fecha 27 de octubre de 2016 se aprobó la Política de Mejora Regulatoria de la institución, por la cual se establecen disposiciones internas para asegurar y garantizar la adopción de regulaciones de alta calidad, basadas en evidencia, así como el buen desempeño del Regulador. A través de la Política de Mejora Regulatoria del OSITRAN, se declara el compromiso de la institución con la adopción y cumplimiento de los principios, estándares, buenas prácticas y recomendaciones de la OCDE, a fin de garantizar que la regulación que elabore e implemente en su ámbito de competencia sea de alta calidad. Para ello, entre otras acciones, se debe incorporar, de manera progresiva, el Análisis de Impacto Regulatorio – RIA como elemento fundamental del proceso de toma de decisiones basado en evidencia.

aquella regulación que conlleva a un beneficio neto mayor. Finalmente, se presentan las conclusiones del análisis de impacto regulatorio efectuado para la modificación del RETA.

II. ANTECEDENTES

El 23 de setiembre de 2004, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el RETA vigente en ejercicio de la función regulatoria asignada al OSITRAN, por la cual se encuentra facultado a regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, dictando las disposiciones que resulten necesarias para tal efecto[3].

Cabe señalar que, el RETA vigente fue aprobado en cumplimiento de lo establecido en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, la cual busca garantizar que la función reguladora sea ejercida de acuerdo con criterios técnicos, legales y económicos, y que los procedimientos regulatorios se realicen con total transparencia, estableciéndose las pautas generales a ser observadas por los organismos reguladores.

Tal como se indica en la Exposición de Motivos del reglamento aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN[4], con la aprobación del RETA se busca establecer los principios y reglas generales para el ejercicio de la función reguladora del OSITRAN y las obligaciones de las entidades prestadoras respecto de la fijación y aplicación de las tarifas por los servicios que brindan, así como sus obligaciones frente al OSITRAN y a los usuarios de las infraestructuras de transporte. Asimismo, se busca definir las reglas generales para la participación de los usuarios y de las organizaciones que los representaban en el procedimiento regulatorio.

En tal sentido, el RETA vigente fue aprobado con la finalidad de facilitar la operación del sistema tarifario por parte del Regulador, las Entidades Prestadoras y los usuarios, otorgando predictibilidad en las decisiones adoptadas en el ejercicio de la función reguladora del OSITRAN y contribuyendo a la transparencia en el proceso de fijación y revisión tarifaria.

El 20 de diciembre de 2006, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN, se aprobaron las primeras modificaciones al RETA, dada la necesidad de precisar aspectos de carácter procedimental, así como introducir algunas precisiones de carácter metodológico y definiciones asociadas con el surgimiento de nuevas modalidades de Asociaciones Público-Privadas.

En efecto, el RETA aprobado en el año 2004 fue diseñado para ser aplicado fundamentalmente en casos de concesiones autosostenibles. No obstante, a partir de 2005, con el fin de promover la inversión privada y reducir la brecha en infraestructura en beneficio de los usuarios, se comenzaron a concesionar infraestructuras bajo un esquema de cofinanciamiento[5], destacando la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (2006) y las carreteras IIRSA Sur tramo 2 al 3 (2005) e IIRSA Norte (2005). Así, la

---

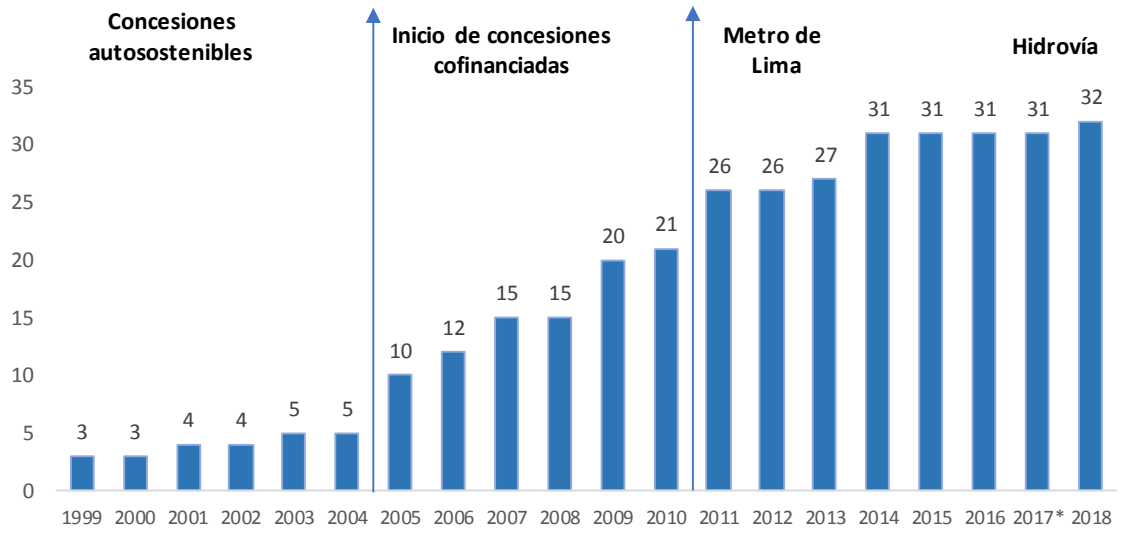
[3] **REGLAMENTO GENERAL DEL OSITRAN. Artículo 16.- Función Reguladora**. El OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

[4] Exposición de Motivos de la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD- OSITRAN.

[5] Se denominan concesiones cofinanciadas aquellas que requieren que el Estado realice aportes que permitan cubrir parte de los costos de construcción, operación y/o mantenimiento, pues el proyecto no resulta completamente rentable como para justificar la inversión privada al 100%.

aparición de Concesiones Cofinanciadas obligó a definir las metodologías de tarificación aplicables, entre otros aspectos.

Gráfico N° 1
Contratos de Concesión supervisados por el OSITRAN



* En 2017, se revocó el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional de Chinchero (Oficio N° 142-2017-MTC/01 de fecha 13 de julio del 2017) y se suscribió el Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica.
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

En el año 2012, teniendo en consideración la experiencia obtenida en los procedimientos administrativos de fijación y revisión tarifaria llevados a cabo por el OSITRAN, con relación a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras bajo su ámbito de competencia (ENAPU, CORPAC, TISUR, LAP), se aprobó la segunda modificación al RETA[6]. Ello, con el fin de adaptar la norma a las variaciones relevantes producidas en las circunstancias en que fue elaborado y aprobado el reglamento en 2004, así como en las características de los contratos de concesión a los cuales debe aplicarse.

Así, en dicha oportunidad, se abordaron aspectos relacionados con el tratamiento metodológico para la fijación y revisión de tarifas en las Concesiones Cofinanciadas, limitaciones a la participación del Concedente en los procesos de fijación y revisión tarifaria en Concesiones Cofinanciadas, el procedimiento de desregulación tarifaria, el tratamiento tarifario de las empresas públicas, aspectos metodológicos y alcances de la fijación y revisión tarifaria, reglas aplicables al tarifario de servicios, entre otros.

Posteriormente, el 12 de mayo de 2017, la GRE puso en conocimiento de la Gerencia General de la Entidad la necesidad de realizar una revisión integral del RETA[7], debido a una serie de problemas que se habían identificado en su aplicación. Ello considerando que, desde su última modificación en 2012, se produjeron una serie de cambios normativos que debían ser incorporados en el Reglamento. Además, desde 2012 la GRE ha tenido a su cargo dieciocho (18) procedimientos de revisión, fijación y desregulación tarifaria de los distintos servicios brindados en las infraestructuras concesionadas (ver Anexo N° 1), lo cual le ha permitido adquirir mayor experiencia y advertir la existencia de oportunidades de mejora en el Reglamento.

---

[6] Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN
[7] Nota N° 029-17-GRE-OSITRAN, del 12 de mayo de 2017.

Como consecuencia de ello, el 16 de mayo de 2017, la Gerencia General dispuso el inicio del Procedimiento de Revisión del RETA, con el fin de evaluar los problemas que se habían suscitado en su aplicación y determinar los objetivos a los que se debe orientar la modificación de la norma, buscando así mejorar aquellos aspectos relacionados con los procedimientos tarifarios, incorporar reglas que sean un referente para el mercado e incluir mecanismos que brinden certeza y transparencia a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público.

III. CONSULTA PÚBLICA TEMPRANA

Como parte del proceso de revisión del RETA, conforme a lo establecido en el Manual RIA, se ejecutó un proceso de consulta pública temprana (es decir, antes de la elaboración del proyecto de norma), para obtener información y opiniones de los agentes interesados en el proceso de revisión y modificación del mencionado reglamento (usuarios y Entidades Prestadoras), y así profundizar el conocimiento sobre la problemática existente y las posibles alternativas de solución. Ello, además, con la finalidad de garantizar la transparencia en el proceso de revisión y modificación del Reglamento objeto de modificación.

En particular, con la consulta pública temprana se ha buscado conocer la opinión de los usuarios del RETA, a través de datos y experiencias concretas, respecto a:

(i) Principales problemas que se han suscitado en la aplicación del RETA actual.
(ii) Aspectos generales y específicos del RETA que requieren ser modificados.
(iii) Propuestas de modificación y mejora de aspectos específicos y generales del RETA.

Así, entre el 21 de agosto y el 04 de setiembre de 2017, se llevó a cabo la consulta pública, mediante la remisión de un Cuestionario en línea a todos aquellos agentes involucrados en la actividad regulatoria del OSITRAN que son usuarios del RETA. Así, se remitió el Cuestionario a todas las Entidades Prestadoras supervisadas por el OSITRAN que se encuentran obligadas a cumplir con las disposiciones del RETA, así como a las asociaciones representantes de los usuarios y miembros de los Consejos de Usuarios del OSITRAN.

Cabe señalar que, se optó por realizar la consulta de manera virtual, a través del envío de un cuestionario por correo electrónico, con el fin de poder contar con la participación del mayor número de interesados/convocados. Dicho cuestionario consta de catorce (14) preguntas relacionadas con los principales aspectos contenidos en el RETA, así como una pregunta abierta para que las partes pudieran presentar cualquier información adicional que consideran conveniente. De manera general, el contenido del Cuestionario aborda los siguientes temas:

(i) Orden de las disposiciones contenidas en el RETA (si facilita o no la comprensión del instrumento normativo).
(ii) Procedimientos que requieren ser simplificados en cuanto a su estructura y tramitación.
(iii) Criterios y metodologías para la fijación y revisión tarifaria (Anexos I y II).
(iv) Claridad de las disposiciones contenidas en el RETA.
(v) Plazos, disposiciones relacionadas con la entrada en vigencia y la aplicación efectiva de las tarifas, descuentos y políticas comerciales.
(vi) Información mínima sobre los servicios, tarifas, entrada en vigencia, entre otros, contenida en el tarifario (Artículo 30).
(vii) Obligaciones relacionadas con la publicación del tarifario.
(viii) Disposiciones relacionadas con la aplicación de ofertas, descuentos y promociones.
(ix) Propuesta tarifaria (Artículo 42).

(x) Contenido mínimo y plazo de la publicación de la propuesta tarifaria.
(xi) Participación de las partes interesadas en los procedimientos de fijación o revisión de tarifas (Capítulos 2 y 3 del Título IV).
(xii) Información solicitada a la EEPP en los procedimientos de oficio.
(xiii) Requisitos y plazos establecidos en los procedimientos de parte.
(xiv) Contenido mínimo de una solicitud de fijación, revisión o desregulación tarifaria.
(xv) Cualquier otra información adicional que se considere pertinente.

La Consulta Pública contó con la participación de los principales usuarios del reglamento materia de análisis en los últimos años, como son las Entidades Prestadoras aeroportuarias (LAP, AdP y CORPAC) y portuarias (TC, COPAM, APM y ENAPU), así como con la participación de los miembros del Consejo de Usuarios Portuarios. Con ello, se logró obtener información de gran utilidad para la elaboración del proyecto de modificación de la norma. En este punto, debe destacarse que los principales usuarios del RETA son las Entidades Prestadoras portuarias y aeroportuarias. En efecto, dada la naturaleza de los contratos de concesión, en los últimos tres años, el total de solicitudes presentadas para el inicio de procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria corresponde a dichos tipos de infraestructuras.

En base a la información presentada por los participantes de la consulta, se ha elaborado una Matriz de Comentarios al RETA, en la cual se han identificado los comentarios hechos por cada uno de los participantes sobre las disposiciones contenidas en artículos específicos del Reglamento. En los Anexos N° 2, N° 3 y N° 4 de este documento se muestra el detalle de los comentarios y observaciones presentadas por las Entidades Prestadoras aeroportuarias, Entidades Prestadoras portuarias y representante del Consejo de Usuarios de Puertos en el marco de las consultas, respectivamente.

Por otra parte, cabe mencionar que también se efectuaron consultas internas con los funcionarios de la Gerencia de Atención al Usuario (GAU)[8] y la Gerencia de Asesoría Jurídica (GAJ)[9] del OSITRAN, con relación a los temas de sus competencias en la aplicación de las disposiciones del RETA.

IV. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Considerando la experiencia obtenida por la GRE en la aplicación de las disposiciones del RETA, así como la información recabada en el marco de las consultas previas efectuadas, a continuación, se procederá a definir la problemática que ha generado la necesidad de efectuar una revisión integral al RETA, así como identificar los objetivos generales que persigue la modificación. En particular, se ha podido verificar lo siguiente:

(i) Dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones contenidas en el RETA, debido a la falta de claridad de las mismas.

(ii) Incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas, así como a las

[8] El lunes 19 de junio de 2017, se sostuvo una reunión con los representantes de la GAU, los cuales manifestaron la necesidad de revisar diversos artículos del RETA relacionados con la realización de las audiencias y la participación de consejos de usuarios, así como la necesidad de incluir disposiciones en materia de transparencia sobre los recargos que aplican las entidades prestadoras portuarias.

[9] El viernes 13 de julio de 2017, se sostuvo una reunión con los representantes de la GAJ, con el fin de recabar información sobre los aspectos que dicha Gerencia considera que deben ser tomados en consideración en el proyecto de modificación del citado Reglamento. En dicha oportunidad, manifestaron la necesidad de uniformizar y verificar consistencia de los plazos, actualizar el nombre y funciones de las distintas áreas según el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN (ROF), establecer flujograma de los procedimientos, entre otros.

obligaciones a cargo de las Entidades Prestadoras, debido a ausencia de disposiciones en el RETA.

(iii) Disposiciones que no aportan a la eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios.

(iv) Cargas y costos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario, así como falta de claridad de disposiciones relativas a dicho documento.

A continuación, se analizan de manera detallada cada uno de los problemas identificados con relación a la aplicación del RETA vigente.

4.1. Dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones contenidas en el RETA

- **Respecto a disposiciones de carácter general**

(i) Objetivo y alcance de la norma

El artículo 2 del RETA vigente establece que el 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 ITUP. En la misma línea, el artículo 4 sobre el ámbito de aplicación de la norma establece que el reglamento es de aplicación al procedimiento de fijación, revisión y desregulación de las tarifas de las Entidades Prestadoras.

Al respecto, de una revisión de la norma en su conjunto, se puede apreciar que la misma no se limita a regular disposiciones relativas a tales procedimientos, sino que también contempla disposiciones relativas al Tarifario de las Entidades Prestadoras, así como a los descuentos, ofertas, o promociones que apliquen tales Entidades como parte de su Política Comercial.

De esta forma, el objeto y alcance del RETA, no se condice con las materias que son objeto de regulación en dicho instrumento normativo, lo cual genera dudas en las Entidades Prestadoras respecto a los alcances de dicha norma[10].

(ii) Definiciones del RETA

El artículo 3 del RETA contiene las definiciones que deben ser tomadas en cuenta a efectos facilitar la lectura del Reglamento. No obstante, se ha verificado que algunos términos importantes que son empleados en el Reglamento no cuentan con definición, lo cual dificulta el entendimiento de algunos artículos. Así, por ejemplo, no existe una definición de "precio", pese a que dicho concepto debe formar parte del Tarifario, de acuerdo con el RETA vigente. En efecto, conforme al RETA vigente, el Tarifario debe incluir la lista de precios cobradas a los usuarios por los servicios derivados de la explotación de las Infraestructura de Transporte de Uso Público. En esa misma línea, se encuentra regulado en el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Uso de Transporte Público de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN[11].

[10] Así, por ejemplo, mediante Carta N° 279-2018-APMTC/LEG de fecha 21 de junio de 2018, APMT efectuó una consulta con relación a si el artículo 2 del RETA vigente sólo se circunscribía a la aplicación de tarifas y no a la aplicación de las políticas comerciales.

Al respecto, las Entidades Prestadoras prestan una serie de servicios no regulados en las infraestructuras que administran, por los cuales cobran un "precio". Si bien en algunos contratos de concesión se encuentran definido el concepto de precios, ello no ocurre en todos los casos. Así, por ejemplo, en el caso de los contratos de concesión de infraestructura aeroportuaria no se incluyen definiciones de precios. Lo anterior, genera dudas a las Entidades Prestadoras respecto a los precios que deben ser incorporados en el Tarifario y que, por ende, deben sujetarse a las reglas de difusión previstas en el RETA.

Asimismo, en el RETA vigente se define el término "tarifa" como la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la ITUP. Dicha definición, así como está planteada, podría generar dudas en los usuarios, toda vez que los "precios" que las Entidades Prestadoras cobran a los usuarios también son contraprestaciones monetarias por la prestación de servicios derivados de la explotación de la ITUP.

Al respecto, cabe señalar que, la diferencia entre una "tarifa" y un "precio" es que el primero corresponde a servicios sujetos a regulación tarifaria, en tanto que los precios corresponden a servicios no sujetos a regulación tarifaria. Sin embargo, dicha diferencia no se aprecia en la definición antes citada.

Adicionalmente, en el RETA vigente se define el término "Usuario Final", como aquel que "*Utiliza de manera final los servicios prestados por una Entidad Prestadora o por los Usuarios Intermedios, según sea el caso (…).*" Si bien en la citada definición se hace referencia al término "Usuarios Intermedios", en el RETA no se contempla la definición de este último término.

(iii) Unidades Orgánicas

Conforme a lo establecido en el artículo 6 del RETA vigente, las unidades orgánicas del OSITRAN que tienen competencia en materia de fijación, revisión y desregulación de tarifas son las siguientes:

- El Consejo Directivo: ejerce la función reguladora de tarifas a través de Resoluciones.
- 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.
- Gerencia de Regulación: es la Gerencia que elabora el informe técnico respecto a la fijación, desregulación y/o revisión de tarifas.
- 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.

---

[11] Reglamento de Usuarios de las ITUP del OSITRAN:

"Artículo 30**.- **Información sobre Tarifas, Precios, Recargos y condiciones de su aplicación

***Las Entidades Prestadoras deberán consignar en sus tarifarios los precios y Tarifas**, según corresponda. Asimismo, pondrán a disposición de los Usuarios las características y condiciones de los servicios que brindan al explotar las ITUP.*

El tarifario vigente, así como sus modificaciones, deberán ser puestos en conocimiento de los Usuarios, de conformidad con lo establecido en los artículos 29 y 33 del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, o norma que lo sustituya"

Asimismo, en aquellas ITUP en que se cobren recargos a los Usuarios, las Entidades Prestadoras deberán poner en conocimiento de los Usuarios con la difusión suficiente, de acuerdo a los medios o formas señaladas en el artículo 13 del presente Reglamento, y de manera previa a su entrada en vigencia, los recargos y las condiciones de su aplicación."

- Oficina de Relaciones Institucionales[12]: es la Oficina que tiene a su cargo la organización de las Audiencias Públicas y de la difusión de los documentos correspondientes.

Al respecto, cabe señalar que de conformidad con lo dispuesto en el REGO del OSITRAN, la función reguladora la ejerce exclusivamente el Consejo Directivo, el cual basa sus decisiones en los informes que elaboren de manera conjunta la GRE y la GAJ. En particular, la GRE está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; mientras que la GAJ tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.

Cabe señalar que, de conformidad con el ROF del OSITRAN otras áreas de la referida institución participan también en los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Así, por ejemplo, de acuerdo con dicho instrumento normativo, la GAU tiene a su cargo la organización de las audiencias públicas de los procedimientos tarifarios antes indicados (antes dicha función se encontraba a cargo de la Oficina de Relaciones Institucionales). Sin embargo, ello no implica que la GAU cuente con competencias en materia de fijación, revisión o desregulación tarifaria.

Por tanto, la regulación contenida en el RETA vigente respecto a la Unidades Orgánicas, no resulta clara. Asimismo, no se encuentran en línea con el ROF vigente del OSITRAN.

- **Respecto a disposiciones vinculadas a los procedimientos tarifarios**

(iv) <u>Contenido de las solicitudes de inicio de procedimiento tarifario</u>

El RETA vigente establece que, cuando las Entidades Prestadoras soliciten el inicio de un procedimiento de fijación, revisión o desregulación tarifaria, deben presentar como mínimo la información indicada en el Cuadro N° 1.

Así, de acuerdo con el RETA vigente, como parte de la información mínima que debe contener la solicitud de inicio de un procedimiento de fijación, revisión o desregulación tarifaria, dicha norma señala que las Entidades Prestadoras deben presentar el poder del representante legal de la Entidad Prestadora. No obstante, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1246, "*Decreto Legislativo que aprueba diversas medidas de simplificación administrativa*", las autoridades administrativas están prohibidas de requerir a los administrados determinados documentos, dentro de los cuales se encuentran la copia de la vigencia de poder.

[12] Conforme a lo establecido en el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1799-542-15-CD-OSITRAN de fecha 10 de marzo de 2015, la Oficina de Relaciones Instituciones pasó a ser la Oficina de Comunicación Corporativa de la Presidencia Ejecutiva, siendo actualmente la que tiene a su cargo la organización de las audiencias públicas de los procedimientos tarifarios.

Cuadro N° 1
Contenido mínimo de las solicitudes de inicio de procedimiento tarifario

Fijación y revisión tarifaria	Desregulación tarifaria
(i) Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante; (ii) Poder del representante legal de la Entidad Prestadora; (iii) Marco general y justificación; (iv) Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria; (v) Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio; (vi) Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria. (vii) Proyección de la demanda; (viii) Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas; (ix) Costos operativos; (x) Costo de capital; (xi) Flujo de caja; (xii) Análisis de sensibilidad; (xiii) Comparación tarifaria internacional, de ser el caso; (xiv) Información financiera auditada; 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.	(i) Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante; (ii) Poder del representante legal de la Entidad Prestadora; (iii) Identificación y descripción del servicio asociado a la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuya tarifa se propone desregular; (iv) Infraestructura asociada a la prestación del servicio cuya tarifa se propone desregular; (v) 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. (vi) 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. (vii) 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.

Fuente: Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Sobre el particular, cabe señalar que, si bien atendiendo a lo dispuesto en el citado Decreto Legislativo, el OSITRAN no requiere la referida vigencia de poder para la tramitación de los procedimientos tarifarios antes mencionados, la inclusión de dicho requisito en el RETA puede generar confusión en las Entidades Prestadoras.

Por otra parte, como se puede observar en el Cuadro N° 1, el RETA vigente establece que las Entidades Prestadoras deben presentar una serie de información para sustentar su propuesta tarifaria (proyección de la demanda, plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas, costos operativos, costo de capital, flujo de caja, análisis de sensibilidad, comparación tarifaria internacional).

Sin embargo, la información sustentatoria que debe presentar la EEPP, depende de la metodología sobre la cual elabora su propuesta tarifaria. Así, por ejemplo, en el caso que la EEPP elabore su propuesta utilizando la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* no resulta necesario que dicha entidad presente información de costos, inversiones, demanda, puesto que para dicha metodología se emplea una base de datos comparativa.

En la práctica, considerando que el RETA señala que la solicitud de inicio debe contener información relativa a costos, inversiones, demanda, en algunos casos las Entidades Prestadoras han señalado en su solicitud que dichos requisitos no aplican por corresponder a la metodología sobre la cual elaboran su propuesta tarifaria. Sin embargo, esa falta de claridad en el texto de la norma puede llevar a confusión a las Entidades Prestadoras, así como generar cargas y costos innecesarios.

(v) Procedimiento de desregulación tarifaria

El RETA vigente regula el procedimiento de desregulación tarifaria. Dicho procedimiento tiene por objetivo determinar si un servicio sujeto a regulación tarifaria debe ser desregulado, si se verifica que el mismo se presta en condiciones de competencia. El procedimiento de desregulación tarifaria, por su propia naturaleza y características, tiene requisitos y etapas distintas a los de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.

Así, en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria iniciado a pedido de parte, la solicitud de la EEPP debe incorporar su respectiva propuesta de tarifa, contrariamente a lo que sucede en el marco de un procedimiento de desregulación. En efecto, en este último caso, la EEPP no debe presentar una propuesta de tarifa, sino que debe presentar información a efectos de sustentar que el servicio en cuestión se presta en competencia, para conseguir que dicho servicio ya no se encuentre sujeto a tarifa.

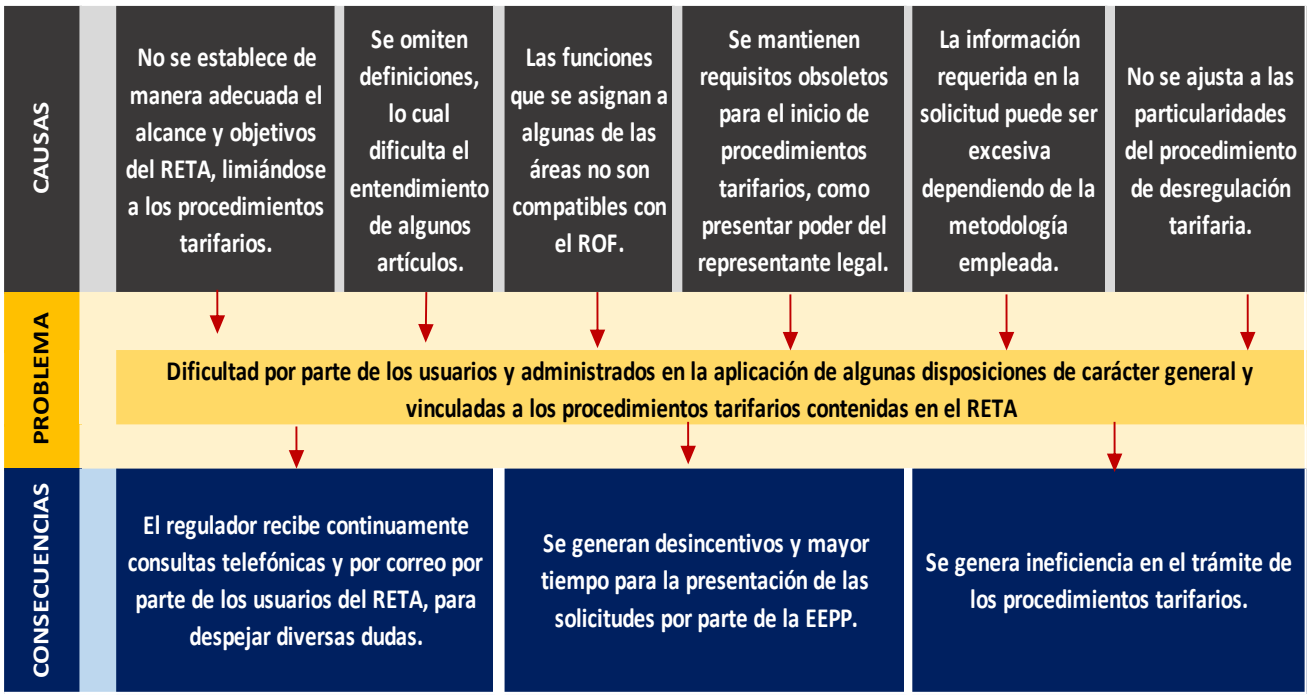
En esa línea, una vez que el Regulador dispone el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria en un procedimiento iniciado a pedido de parte, el Regulador tiene determinado plazo para elaborar una propuesta de tarifa, la cual es sometida a consideración del público en general. Distinto a ello, en un procedimiento de desregulación tarifaria iniciado de parte, luego del inicio de disponer el inicio del procedimiento, no corresponde al Regulador elaborar una propuesta de tarifa, pues lo que se pone a conocimiento del público es la intención de desregular la tarifa, a efectos de recibir los comentarios de los interesados.

De manera similar, en el caso del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria, el Regulador dispone el inicio del procedimiento, estableciendo en dicho acto el plazo en el cual la EEPP debe presentar su respectiva propuesta de tarifa. Ello, no ocurre en el caso de un procedimiento de desregulación tarifaria de oficio, pues en este caso no corresponde requerir a la EEPP una propuesta de tarifa, sino someter a conocimiento de dicha entidad y del público en general, su intención de desregular la tarifa en cuestión.

Así, a pesar de que existen estas diferencias entre un procedimiento de fijación y revisión tarifaria, y uno de desregulación tarifaria, las mismas no se encuentran claramente reflejadas en el RETA, lo que puede conllevar a incertidumbre y confusión por parte de los administrados (Entidades Prestadoras y terceros interesados en general), generando ineficiencia en el trámite del procedimiento.

En resumen, se advierte que las causas y consecuencias del problema descrito en esta sección del documento son las siguientes:

Gráfico N° 2
Identificación del problema, causas y consecuencias



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4.2. <u>Incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas y ciertas obligaciones</u>

(i) <u>Análisis de la existencia de condiciones de competencia</u>

El OSITRAN, en su condición de Organismo Regulador, interviene en el mercado fijando tarifas por la prestación de servicios públicos bajo su ámbito de supervisión, cuando no existen condiciones de competencia en el mercado. De esta forma, en el marco de un procedimiento de fijación, revisión o desregulación de tarifas, se requiere que previamente se determine si existen condiciones de competencia en el mercado que justifique la intervención del Organismo Regulador.

De acuerdo con el marco normativo vigente, el OSITRAN evalúa la existencia de condiciones de competencia en el marco de los procedimientos tarifarios respecto de todas las infraestructuras que se encuentran bajo su supervisión, con excepción únicamente en los procedimientos de fijación tarifaria correspondiente a infraestructura portuaria, en atención a la normativa especial que rige sobre la materia conforme a lo establecido en la Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC)[13].

No obstante, en el RETA vigente no se establecen las disposiciones o criterios que deben seguirse para la determinación de la existencia de condiciones de competencia. Esta omisión genera incertidumbre en las Entidades Prestadoras respecto a los criterios

[13] En efecto, el artículo 59 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, precisa el ámbito de atribuciones del OSITRAN y de INDECOPI en materia de servicios portuarios, señalando que:
- Es atribución del INDECOPI determinar las condiciones de competencia.
- Es atribución del OSITRAN fijar las tarifas en caso INDECOPI determine la no existencia de condiciones de competencia.

empleados por el Regulador para evaluar si el servicio en cuestión se presta o no en condiciones de competencia.

(ii) Disposiciones sobre los Reglamentos de Tarifas y Precios que deben aprobar las Entidades Prestadoras

En el caso de la mayoría de los contratos de concesión de infraestructuras portuarias (con excepción del Terminal Portuario de Matarani y Terminal Portuario General San Martin), se establece la obligación que los concesionarios aprueben sus Reglamentos Internos de Tarifas y Precios. En el caso de APMT, DPW y Trasportadora Callao, sus contratos establecen que dichos reglamentos deben ser establecidos conforme al RETA o normas regulatorias correspondientes (ver cuadro N° 2).

De los contratos de concesión antes citados, se advierte que los Reglamentos de Tarifas y Precios de las entidades portuarias deben contener el procedimiento para la aplicación de las tarifas y precios por los servicios que las mismas brinden. Asimismo, tales Reglamentos de Tarifas y Precios deben ser comunicados a OSITRAN antes de su entrada en vigencia (previéndose en los contratos de concesión un plazo para tal efecto).

Cabe señalar que, de acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión, los Reglamentos de Tarifas y Precios de las entidades portuarias, así como sus modificaciones, deben observar lo dispuesto en las normas regulatorias (es decir, el RETA). Sin embargo, el RETA vigente no contempla disposiciones que regulen dicha materia.

La ausencia de esta regulación genera incertidumbre respecto a aspectos que resultan importantes. Así, por ejemplo, si bien en los contratos de concesión se ha establecido el plazo en el cual las entidades portuarias deben comunicar a OSITRAN sus respectivos Reglamentos de Tarifas y Precios, no se ha regulado el plazo específico en el cual tales entidades deberían comunicar al Regulador las modificaciones que se realicen respecto de dicho documento.

Dicho aspecto resulta fundamental, a efectos que el Regulador pueda verificar de manera oportuna que el contenido de los Reglamentos de Precios y Tarifas de las entidades portuarias, cumplen con las obligaciones establecidas contractualmente.

Cuadro N° 2
Disposiciones establecidas en los Contratos de Concesión de Puertos relacionadas con el Reglamento de Tarifas

Concesionario	Disposiciones relacionadas con el Reglamento de Tarifas
APMT	**REGLAMENTOS INTERNOS** 8.12. La SOCIEDAD CONCESIONARIA pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de tres (3) meses contados desde la Fecha de Suscripción de los Contratos, el procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. **RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO** 8.24. La SOCIEDAD CONCESIONARIA se obliga a poner en conocimiento de los Usuarios, sin costo para los mismos, a través de su página web, el tarifario, reglamento de Tarifas, Precios, política comercial y los procedimientos de aplicación de descuentos, así como sus modificaciones serán establecidos de acuerdo al Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA) y normas aplicables, por las actividades y Servicios que establezca, sin perjuicio de las Normas Regulatorias aplicables.
DPW	**REGLAMENTOS INTERNOS** 8.9. El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de doce (12) meses contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, el proyecto del procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. **REGIMEN ECONOMICO: TARIFAS y PRECIO** 8.18. El CONCESIONARIO se obliga a poner en conocimiento de los Usuarios, a través de su página Web u otro medio, el reglamento de Tarifas, Precios y normas aplicables, por las actividades y Servicios que establezca, sin perjuicio de las Normas Regulatorias aplicables.
Paita	**REGLAMENTOS INTERNOS** 8.9. El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no mayor de tres (3) meses contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, el procedimiento de aplicación de Tarifas, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias, incluyendo el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. **RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO** 8.20. El CONCESIONARIO se obliga a poner en conocimiento de los Usuarios, sin costo para los mismos, a través de su página Web, el reglamento de Tarifas, Precios y normas aplicables, por las actividades y Servicios que establezca, sin perjuicio de las Normas Regulatorias aplicables.
Trasportadora Callao	**REGLAMENTOS INTERNOS Y OBTENCION DE CERTIFICACION INTERNACIONAL** 8.10. El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR, con una anticipación no menor a cuarenta y cinco (45) a la fecha prevista para el inicio de Explotación, el Reglamento de Tarifas el cual incluye el procedimiento de aplicación de Tarifas y Precios, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias. **REGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO** 8.19. El tarifario, la política comercial y los procedimientos de aplicación de descuentos, así como sus modificaciones serán establecidos de acuerdo al Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), siendo obligación del CONCESIONARIO ponerlos en conocimiento a través de su página web, sin costo alguno para el(los) Usuario(s).
COPAM	**REGLAMENTOS INTERNOS Y CERTIFICACIONES** 8.9. El CONCESIONARIO pondrá en conocimiento del REGULADOR en un plazo no menor de doce (12) meses previos a la fecha de inicio de la Explotación, el Reglamento de Tarifas el cual incluye el procedimiento de aplicación de Tarifas y Precios, así como sus políticas comerciales y operativas, los mismos que deberán cumplir con lo dispuesto en las Normas Regulatorias. **SECCION IX: RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO** 9.8. El tarifario, la política comercial y los procedimientos de aplicación de descuentos, así como sus modificaciones serán establecidos de acuerdo con el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), siendo obligación del CONCESIONARIO ponerlos en conocimiento a través de su página web, sin costo alguno para el(los) Usuario(s).

Fuente: Contratos de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

(iii) <u>Información remitida por las Entidades Prestadoras en el marco de los procedimientos tarifarios</u>

En el artículo 42 del RETA vigente se establece que, en el marco de un procedimiento tarifario iniciado de oficio, una vez publicada la propuesta tarifaria del OSITRAN, las Entidades Prestadoras no pueden solicitar la modificación de su propuesta original ni establecer metodologías alternativas a las presentadas con su propuesta original. No obstante, se ha omitido incluir una disposición similar para el caso de los procedimientos iniciados a solicitud de parte.

Así, bien el RETA limita de forma expresa la posibilidad que la Entidad Prestadora pueda hacer modificaciones a su propuesta tarifaria, una vez que el OSITRAN ha publicado su propuesta, dicha limitación se ha previsto de forma expresa únicamente para los procedimientos tarifarios iniciados a pedido de parte, siendo que la misma lógica resultaría aplicable para los procedimientos tarifarios iniciados de oficio a fin de asegurar el trámite eficiente del procedimiento.

Lo anterior genera incertidumbre a las Entidades Prestadoras respecto a los plazos y etapas del procedimiento, así como puede generar ineficiencias en el trámite de los procedimientos tarifarios.

(vi) Aspectos metodológicos: Reglas de redondeo para la aplicación de tarifas

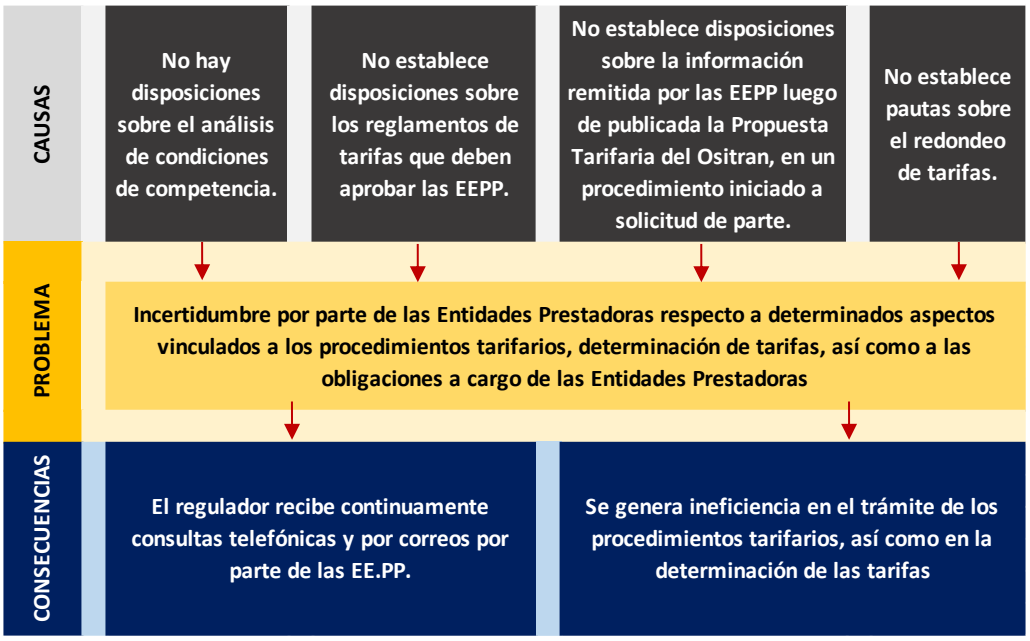
Las Entidades Prestadoras, de manera anual, deben reajustar sus tarifas reguladas por inflación o por el mecanismo RPI-X, de acuerdo con su Contrato de Concesión o la disposición que emitida el Regulador para dicho efecto. De la revisión de los Contratos de Concesión, se observa que algunos de ellos presentan criterios para el redondeo de tarifas, mientras que otros omiten incluir ese tipo de criterios.

Al respecto, cabe señalar que para los reajustes tarifarios se utilizan datos obtenidos de diversas instituciones, como el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, la Oficina de Estadísticas Laborales de EE.UU. (*The Bureau of Labor Statistics)*, entre otros, los cuales presentan su información con distintos números de cifras decimales, los que, a su vez, al calcular la variación máxima permitida (RPI – X) da como resultado una tarifa con varios decimales.

Si bien el RETA vigente establece reglas para el reajuste de tarifas, dicho instrumento normativo no establece criterios sobre redondeo. Ello, puede generar cierto grado de incertidumbre en las Entidades Prestadoras respecto a la forma que deben efectuarse las operaciones para la determinación de las tarifas correspondientes. Es importante mencionar también que, las Entidades Prestadoras podrían tener incentivos de aplicar criterios de redondo hacía el alza de las tarifas, perjudicando de esta manera a los usuarios con el cobro de mayores tarifas.

En resumen, se advierte que las causas y consecuencias del problema antes descrito son las siguientes:

Gráfico N° 3
Identificación del problema, causas y consecuencias



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4.3. <u>Disposiciones que no aportan a la eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios</u>

(i) <u>Fijación de metodología en la resolución de inicio de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria</u>

De acuerdo con el artículo 19 del RETA, el Regulador tiene la facultad de establecer la metodología que utilizará para elaborar su propuesta de fijación o revisión tarifaria. Para ello, según dicho artículo, el Regulador debe tomar en cuenta el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio materia del procedimiento tarifario.

Asimismo, debe mencionarse que, en el caso de aquellos procedimientos tarifarios iniciados de oficio, el artículo 54 del RETA indica que en el inicio de procedimiento el Regulador debe determinar qué metodología utilizará para elaborar su propuesta tarifaria.

Al respecto, cabe indicar que la elección de la metodología es uno de los principales aspectos que son analizados en los procedimientos tarifarios, en tanto que ésta posibilita la determinación de la estructura tarifaria, unidad de cobro y niveles tarifarios de los servicios bajo análisis. En ese sentido, con el fin de elegir la metodología más idónea en cada procedimiento tarifario resulta importante que el Regulador cuente con mayor cantidad de información de la EEPP. Así, el determinar la metodología en la etapa inicial del procedimiento conlleva a problemas relacionados con:

- Asimetría de información: Las Entidades Prestadoras cuentan con más información sobre las características de la demanda, así como su estructura de costos que el Regulador. De esta manera, el establecer la metodología en el inicio de los procedimientos, podría traer como consecuencia que la metodología a adoptar no sea la más adecuada para el procedimiento tarifario bajo análisis, lo que generaría mayor ineficiencia en el mercado.

- Disponibilidad y calidad de la información: El Regulador cuenta con mayor información de la EEPP cuando esta última presenta su propuesta tarifaria, así como resultado de los requerimientos de información efectuados a la EEPP luego de presentada dicha propuesta, por lo que el acto de inicio no es el acto más idóneo para establecer la metodología más eficiente para el procedimiento tarifario de que se trate.

- Mayor duración del procedimiento: Debido a que en el curso del procedimiento tarifario se puede obtener una mayor cantidad de información o información de mejor calidad, puede ser necesario establecer en el curso del mismo un cambio de la metodología. Ello, genera dilación en el trámite del procedimiento en tanto que es necesario justificar técnica y legalmente dicho cambio. Dicha dilación podría ser reducida si la metodología se establece posterior a la propuesta de la entidad prestadora y al requerimiento de información que realiza el Regulador.

Los referidos problemas se han visto evidenciados en algunos procedimientos tarifarios, en los cuales la información con la que contaba el Regulador al inicio de procedimiento llevó a elegir una metodología para la cual no se contaba con toda la información y/o con datos de calidad (ver Cuadro N° 3).

Cuadro N° 3
Limitaciones de información en los procedimientos tarifarios

Procedimiento tarifario	Limitaciones de la información
Fijación tarifaria del servicio especial Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves en el Terminal Norte Multipropósito del Callao (2017)	En este caso, el alcance del servicio especial es para el retiro y colocación de separadores artificiales en las bodegas de la nave. No obstante, durante la elaboración de la propuesta tarifaria, el Concesionario informó que no presenta información de costos para el caso de la colocación de separadores y que no esperaba brindar dicho servicio en el corto plazo. Ello conllevó a fijar la tarifa solo para el caso del retiro de los mencionados separadores.
Fijación tarifaria de un grupo de servicios especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma (2017)	En el inicio del procedimiento se determinó que la metodología a utilizar era la de costo de servicio. Sin embargo, durante el procedimiento se evidenció que no se contaba con información de demanda que permita calcular las tarifas y los costos operativos por la prestación de los servicios bajo análisis (condición establecida en el Contrato de Concesión). En tal sentido, en la propuesta tarifaria se justificó el cambio de metodología a la de *benchmarking*. Asimismo, en la resolución de publicación de la propuesta tarifaria se declaró el fin del inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio de almacenamiento de carga sólida a granel a partir del cuarto día en adelante, en la medida que no fue posible contar con información que permita calcular el costo de la operación de dicho servicio.
Fijación tarifaria de un segundo grupo de servicios especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma (2018)	La información con la que se contaba al inicio del procedimiento permitió que el Consejo Directivo inicie la fijación tarifaria del servicio especial de suministro de energía eléctrica. No obstante, durante el procedimiento se evidenciaron algunas deficiencias en la información presentada inicialmente, así como la necesidad de adquirir equipos para su prestación. Ello, decantó en que el Consejo Directivo declare el fin del procedimiento para dicho servicio.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

De los casos mencionados en el Cuadro N° 3, se evidencia que la información con la que dispone el Regulador al inicio del procedimiento tarifario resulta limitada, toda vez que durante la elaboración de la propuesta tarifaria del Regulador (esto es, luego que la

EEPP presenta su propuesta tarifaria, y que se ha efectuado los requerimientos de información que sean necesarios a la EEPP) es cuando se cuenta con más información y de mejor calidad. En ese sentido, el establecer que el Regulador determine la metodología a emplear al inicio del procedimiento tarifario representa un problema para este, debido a que es recién durante la elaboración de la propuesta tarifaria que el Regulador podría evidenciar la falta y/o limitaciones de la información a utilizar bajo la metodología establecida inicialmente.

Asimismo, elegir una metodología para un procedimiento tarifario, sin contar con información detallada podría llevar a no elegir la mejor metodología, generado así una regulación menos eficiente de la que esperarían los usuarios y/o Entidades Prestadoras.

(ii) Anexo metodológico

De acuerdo con lo establecido en el REGO del OSITRAN[14], como parte de sus funciones, este regula, fija, revisa o desregula tarifas de servicios y actividades derivadas de la explotación de la ITUP. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios.

El Anexo 1 del RETA contiene criterios referidos a las metodologías que se aplican en el marco de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria. En el Anexo 2, se desarrolla específicamente la metodología empleada para el cálculo del factor de productividad bajo el mecanismo regulatorio de precios tope (*Price cap*).

En algunos Contratos de Concesión, se establece como mecanismo de revisión de tarifas el de precios tope (RPI -X) [15]. Asimismo, en algunos de ellos se contemplan criterios para la aplicación de la referida metodología de revisión tarifaria por precios tope, tales como la anualidad del Stock de Activos (en el Contrato del Terminal Muelle Sur y del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry), criterios metodológicos establecidos en la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani y los lineamientos metodológicos establecidos en la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

En el RETA vigente, a efectos de calcular la productividad de la empresa regulada ha tomado en consideración el mecanismo regulatorio por precios tope, empleando la metodología propuesta por Bernstein y Sappington (1999)[16]. De acuerdo con dicha metodología, el Factor X se estima mediante la siguiente fórmula:

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

Donde:

ΔW^e : 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

[14] Aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM.

[15] En los contratos de concesión de las siguientes infraestructuras: (i) Terminal Portuario de Matarani, (ii) Aeropuerto Jorge Chávez, (iii) Terminal Muelle Sur, (iv) Terminal Embarque de Concentrados de Minerales, (v) Terminal Norte Multipropósito, y (vi) Terminal Portuario General San Martín.

[16] Bernstein J. y D. Sappington (1999). Setting the X Factor in Price Cap Regulation Plans. *Journal of Regulatory Economics*. Vol. 16, pp. 5-25.

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

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

La metodología establecida en el RETA consiste en la estimación de 4 componentes: i) el promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía, ii) el promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la entidad prestadora, iii) el promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora y iv) el promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

Conforme al RETA vigente, la estimación de los cambios en la Productividad de la Industria o de la Entidad Prestadora pueden realizarse mediante las siguientes técnicas: Números Índices (Productividad Total de los Factores), Análisis de la Envolvente de Datos (DEA), Análisis de la Frontera Estocástica (SFA), entre otras. No obstante, para el caso del cálculo de la Productividad Total de los Factores de la industria o empresa, el RETA vigente establece que debe emplearse el Índice de Fisher para la agregación de los servicios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios brindados por la entidad, así como establece la metodología para el cálculo del costo de capital, el cual es utilizado como insumo para calcular los precios de capital en la obtención del factor de productividad.

Considerando que la literatura económica brinda una diversidad de opciones metodológicas, la heterogeneidad en los aspectos tarifarios establecidos en los Contratos de Concesión y la heterogeneidad de las infraestructuras (puertos y aeropuertos), mantener en el RETA un único criterio metodológico del mecanismo de revisión tarifaria por precios tope o RPI-X podría generar limitaciones a las Entidades Prestadoras y al Regulador, en tanto que, tomando en cuenta la disponibilidad y calidad de información disponible, se podría optar, en el marco del mecanismo regulatorio por incentivos, por la elección de una metodología que genere mayores incentivos a las Entidades Prestadoras a ser eficientes y, de esta manera, que las empresas puedan trasladar sus ahorros de costos de manera gradual mediante menores tarifas a los usuarios.

En resumen, se advierte que las causas y consecuencias del problema antes descrito son las siguientes:

Gráfico N° 4
Identificación del problema, causas y consecuencias

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

4.4. <u>Cargas y costos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario, así como falta de claridad de disposiciones relativas a dicho documento.</u>

(i) <u>Plazos para la entrada en vigor de los precios, descuentos, ofertas y promociones</u>

Los precios, ofertas, descuentos y promociones en general forman parte del contenido mínimo del Tarifario de las Entidades Prestadoras, por lo que para que las mismas puedan entrar en vigencia se requiere que sean puestas en conocimiento de los usuarios con diez (10) días hábiles de anticipación, a través de los mecanismos de difusión previstos en el RETA (publicación en diario de amplia circulación, página web, locales, puntos de cobro)[17].

Así, a pesar de que los precios corresponden a una contraprestación monetaria que las Entidades Prestadoras cobran a los usuarios por la prestación de servicios que no se encuentran a regulación tarifaria, actualmente deben observar la regla de publicidad contenida en el RETA (esto es, publicación con diez (10) días de antelación a su entrada en vigencia).

Igualmente, en el caso de las ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones en general, a pesar de que las mismas se ofrecen en beneficio de los usuarios, de acuerdo con el RETA vigente, su entrada en vigencia se encuentra sujeta también a que sean publicados con diez (10) días de anticipación.

Cabe señalar que, las reglas de publicidad previstas en el RETA respecto al Tarifario, tiene como finalidad que los usuarios puedan tomar conocimiento de manera oportuna sobre los servicios que brinda la Entidad Prestadora, condiciones para su aplicación, tarifas, precios, ofertas, entre otros.

[17] Cabe precisar que esta disposición aplica para las concesiones autosostenibles. En el caso de las concesiones Cofinanciadas, la Entidad Prestadora debe comunicar con 20 días previos a su aplicación, al OSITRAN y al CONCEDENTE, las ofertas, los descuentos y promociones. Ello, considerando que el concedente de considerarlo pertinente podrá limitar la aplicación de dichas promociones

Considerando ello, se observa que las disposiciones contenidas en el RETA vigente (que exige que los conceptos antes indicados se publiquen también con 10 días hábiles de antelación) no resulta eficiente para los objetivos perseguidos, generando, por el contrario, por ejemplo, que los usuarios no puedan acceder prontamente a las ofertas, descuentos y promociones en general que las Entidades Prestadoras se encuentren en capacidad de ofrecer.

(ii) Contenido mínimo del Tarifario

Algunas entidades prestadoras han manifestado dudas respecto a si el RETA contiene disposiciones obligaciones relativas a la incorporación de precios en el Tarifario, así como respecto a las ofertas y descuentos aplicados al precio de los servicios no regulados[18].

Al respecto, en su artículo N° 3, el RETA vigente establece que el 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 documentó deberá contener la política comercial de la Entidad Prestadora.*".

No obstante, en el artículo 30 que regula el contenido mínimo del Tarifario (ver cuadro N° 4), se omite precisar que el mismo debe contener los precios, lo cual puede generar dudas a las Entidades Prestadoras sobre sus obligaciones con relación a la información que deben difundir entre los usuarios en sus respectivos Tarifarios.

De este modo, se aprecia que existen omisiones en el artículo 30 del RETA vigente, respecto al contenido mínimo que debe contener el Tarifario, pues no se hace referencia a que dicho documento debe contener el detalle de los precios, pese a que ello es una obligación que se encuentra establecida en el artículo 3, la cual además resulta fundamental para garantizar que los usuarios cuenten con toda la información necesaria para hacer uso adecuado de los servicios prestados en las infraestructuras de transporte de uso público. Sobre este punto, es preciso mencionar también que, el Reglamento de Usuarios, en línea con lo dispuesto en el RETA señala también que las Entidades Prestadoras tienen la obligación de publicar en sus respectivos Tarifarios la información relativa a los precios que cobran a los usuarios[19].

---

[18] Carta N° 279-2018-APMTC/LEG de fecha 21 de junio de 2018

[19] Específicamente, el artículo 30 del Reglamento de Usuarios establece que las Entidades Prestadoras tienen la obligación de consignar en sus respectivos Tarifarios[19], entre otros, la información referida a los precios que cobren dichas Entidades[19], tal como se observa a continuación:

"Artículo 30**.- **Información sobre Tarifas, Precios, Recargos y condiciones de su aplicación
***Las Entidades Prestadoras deberán consignar en sus tarifarios los precios y Tarifas**, según corresponda. Asimismo, pondrán a disposición de los Usuarios las características y condiciones de los servicios que brindan al explotar las ITUP.*
El tarifario vigente, así como sus modificaciones, deberán ser puestos en conocimiento de los Usuarios, de conformidad con lo establecido en los artículos 29 y 33 del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, o norma que lo sustituya"
Asimismo, en aquellas ITUP en que se cobren recargos a los Usuarios, las Entidades Prestadoras deberán poner en conocimiento de los Usuarios con la difusión suficiente, de acuerdo a los medios o formas señaladas en el artículo 13 del presente Reglamento, y de manera previa a su entrada en vigencia, los recargos y las condiciones de su aplicación."

Cuadro N° 4
Contenido mínimo del Tarifario – Artículo 30 del RETA vigente

Puertos y aeropuertos	Vías férreas	Carreteras
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 e. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles Incluyendo el 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 vigor de la tarifa j. Ofertas, descuentos y bonificaciones, 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	a. Tarifa por derecho de uso de vía sin IGV b. Unidad de medida c. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles incluyendo el 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	a. Tarifa por peaje b. Unidad de medida c. Importe de la Tarifa en Nuevos Soles incluyendo 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.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Por otra parte, se ha verificado que el artículo 30 del RETA vigente no se ajusta a la situación actual de las concesiones, pues sólo regula el contenido mínimo del Tarifario para el caso de los puertos, aeropuertos, vías férreas y carreteras. No obstante, en diciembre de 2017, se dio en concesión el proyecto de la "Hidrovía Amazónica", que es un tipo de infraestructura distinta a las consideradas en el RETA vigente. Asimismo, en el caso de las vías férreas el contenido mínimo del tarifario regula básicamente lo referente a ferrocarriles, cuya tarifa corresponde al pago por derecho de uso de vía, y no a la Línea 1 del Metro de Lima y Callao (infraestructura concesionada en 2014), cuya tarifa corresponde al pasaje pagado por el uso del transporte. Así, se aprecia que existe un vacío en el RETA vigente con relación a nuevos tipos de infraestructuras concesionadas a partir de 2014, de manera posterior a la última revisión de dicho reglamento.

(iii) <u>Procedimiento de verificación y observaciones del Tarifario</u>

Conforme al artículo 35 del RETA vigente, el OSITRAN puede efectuar observaciones a los Tarifarios de las Entidades Prestadoras con relación a las condiciones de aplicación de las Tarifas, ofertas, descuentos y promociones en general previstos en dichos Tarifarios. En aquellos casos en que se efectúen observaciones al Tarifario, corresponde al OSITRAN establecer el plazo en que la Entidad Prestadora deberá incorporar las mismas. Asimismo, de acuerdo con el citado artículo del RETA, en caso la Entidad Prestadora no cumpla con incorporar la observación efectuada por el Regulador en el plazo para tal efecto, resulta de aplicación el artículo 15 de dicha norma, que remite al procedimiento sancionador respectivo.

La labor de verificación de los Tarifarios de las Entidades Prestadoras corresponde a la GRE de conformidad con lo establecido en el ROF del OSITRAN:

> "*Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*
> *Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:*

(…)
6. Verificar que los tarifarios publicados por parte de las entidades prestadoras cumplan con lo establecido en el contrato de concesión y las disposiciones emitidas por OSITRAN, así como poner en conocimiento de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, los posibles incumplimientos que detecten en el ejercicio de sus funciones;
(…)"

Así, de acuerdo con el ROF del OSITRAN, y con el RETA vigente, corresponde a la GRE verificar que los Tarifarios de las Entidades Prestadoras cumplan con lo establecido en el contrato de concesión y las disposiciones emitidas por OSITRAN. En ese marco, la GRE se encuentra facultada a realizar observaciones a los Tarifarios de las Entidades Prestadoras, debiendo dichas entidades incorporar las observaciones en sus respectivos Tarifarios, en el plazo otorgado para tal efecto por la GRE. Cabe señalar que, la GRE puede formular dichas observaciones a los Tarifarios (y sus respectivas modificaciones) de las Entidades Prestadoras antes de su entrada en vigencia o con posterioridad a ello.

En la práctica, han surgido dudas por parte de las Entidades Prestadoras respecto al procedimiento que debe seguirse cuando el Regulador formula observaciones al Tarifario, en particular, si debe seguirse el mecanismo de publicación contemplado en el artículo 29 del RETA vigente, que establece la obligación de publicar las modificaciones al tarifario con una antelación de diez (10) previos a su entrada en vigencia.

En efecto, el RETA vigente establece que las modificaciones que se realicen al Tarifario deben ser objeto de publicación con un plazo mínimo de diez (10) previos a su entrada en vigencia (como regla general). Considerando ello, las Entidades Prestadoras han manifestado dudas respecto a si las modificaciones que realicen en sus respectivos Tarifarios para incorporar las observaciones del Regulador deben sujetarse a dicha regla de publicidad.

(iv) <u>Disposiciones relacionadas con la publicación del Tarifario en un diario de amplia circulación</u>

El RETA vigente establece que las Entidades Prestadoras deben publicar su Tarifario, así como las modificaciones que se efectúen al mismo, en un diario de amplia circulación, diez (10) días antes de su entrada en vigencia, para conocimiento de los usuarios. Asimismo, prevé que, durante dicho plazo, las Entidades Prestadoras publiquen la información antes indicada, en sus locales, puntos de cobro y en sus respectivas páginas web.

Al respecto, se ha identificado que la exigencia contenida en el RETA referida a que las Entidades Prestadoras publiquen en un diario de amplia circulación su Tarifario y modificaciones, constituye una carga para tales Entidades Prestadoras (costos monetarios y de transacción), y no es necesariamente el medio más eficiente para cumplir con el objetivo (esto es, que todos los usuarios puedan acceder de forma oportuna a la información contenida en el Tarifario de la EEPP).

En relación con los costos generados para las Entidades Prestadoras, se aprecia que, durante 2017, las mismas han gastado aproximadamente S/ 285 983 para efectuar publicaciones en diarios de alta circulación respecto a sus ajustes y modificaciones tarifarias (ver Anexo N° 5). Asumiendo que dicho gasto anual se mantiene en los mismos niveles en los próximos años, se puede estimar el costo que conlleva la obligación de

publicar en el diario el tarifario y sus modificaciones en los próximos 20 años[20] se ubica en un rango de entre S/ 2,7 millones y S/. 4 millones, al emplear tasas de descuento de 4% y 10%, respectivamente, registrando un nivel promedio de S/ 3,2 millones[21].

Además de los costos monetarios, el hecho que las Entidades Prestadoras publiquen su Tarifario y modificaciones en un diario de amplia circulación, no necesariamente garantiza que los usuarios van a comprar específicamente dicho diario (pues la norma hace referencia a un diario específico, sino a uno de amplia circulación), y en la fecha que la EEPP publique dicha información. Por el contrario, otros mecanismos como la difusión del tarifario a través de la página web de la entidad, locales o puntos de cobro, son más idóneos para que los usuarios puedan informarse sobre las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos aplicados para acceder a los servicios brindados en las infraestructuras de transporte de uso público.

En el marco de las consultas previas realizadas, varias entidades prestadoras (como APM Terminals, ENAPU, LAP, ADP y CORPAC) manifestaron la necesidad de eliminar la obligación de publicar el tarifario en un diario de amplia circulación, considerando que dicha información se publica en la página web y en el local de la EEPP. Asimismo, manifestaron que la gestión de la publicación puede retrasar la entrada en vigor de las tarifas, así como de las promociones y ofertas que se deben incorporar en el Tarifario.

Particularmente en el caso de las promociones, ofertas y descuentas, ADP y CORPAC han manifestado la necesidad de que difusión de estas sea sólo en la sede de la infraestructura y en la página web de la EEPP, pues siendo una medida en beneficio de los usuarios debería haber mayor flexibilidad para su implementación.

En tal sentido, se advierte que la exigencia que se encuentra actualmente vigente en el RETA, referida a la publicación del tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación genera que el sistema no funcione de la forma más eficiente posible, en perjuicio de las Entidades Prestadoras y usuarios en general.

(v) <u>Recargos cobrados por parte de las Entidades Prestadoras</u>

---

[20] Se ha considerado un periodo de 20 años, pues ese es el tiempo promedio de vigencia aproximado de los contratos de concesión actualmente supervisados por el OSITRAN.

[21] Dichos montos fueron estimados a partir del cálculo del valor presente de los flujos totales de costos generados en los próximos 20 años. Los flujos se descuentan utilizando la siguiente fórmula:

$$V_0 = \frac{V_t}{(1+r)^t}$$

Donde:

- V_0: Valor presente del flujo de efectivo descontado
- r: Tasa de descuento
- V_t: Flujo de efectivo que se espera recibir (o erogar) en el período t
- t: Número de períodos

Así, en el siguiente cuadro se aprecia el costo para las entidades prestadoras de publicar su tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación durante los próximos 20 años:

Tasa de descuento	Valor presente (S/.)
4%	4 042 062
7%	3 241 784
10%	2 678 205

Cabe mencionar que, conforme al Manual RIA del OSITRAN, la selección de la tasa de descuento queda a criterio del regulador y de expertos, siendo que algunos países cuentan con tasas de descuento definidas que utilizan en la mayoría de las evaluaciones. En el caso de Europa se utiliza por lo general una tasa de 4%, en Australia de 7%; mientras que en los Estados Unidos se hace un análisis de sensibilidad utilizando valores entre el 3% y el 10%. Así, en el presente caso se ha considerado una tasa igual al promedio del valor usado en Europa y el valor máximo usado en los EE.UU.

Las Entidades Prestadoras, en particular aquellas que explotan infraestructuras portuarias, aplican el cobro de recargos a los usuarios. De la revisión efectuada sobre los recargos que cobran las Entidades Prestadoras Portuarias, se advierte que la mayoría obedecen a los conceptos detallados en el cuadro N° 5.

Cuadro N° 5
Tipos de recargos cobradas por las EEPP portuarias

Tipo	Descripción
Generales	Comprobantes y certificados Generación de un nuevo comprobante de pago Por emisión de Certificado de Peso Por emisión de copias de Ticket de pesaje y/o notas de tarja Expediente de rectificación y remisión de nueva información a la SUNAT Por emisión de Tarjeta de Identificación (Fotocheck) Por cambio de sticker Cheques devueltos y mora Recargo por mercancías peligrosas o con clasificación IMO* Incremento del nivel de seguridad**
Aplicables a la Nave	Compensación de cuadrilla no utilizada Por no liberar el amarradero Por cambio de sitio o banda de atraque de la nave Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares
Aplicables a la carga	Cambio de estatus o condición de la carga Por arribo tardío Cancelación de embarque

Fuente: Tarifarios de las EEPP portuarias
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Es importante tener en consideración que, el cobro de los recargos aplicados por las Entidades Prestadoras, han sido objeto de diversos reclamos por parte de los usuarios. Así, entre enero de 2016 y el primer semestre de 2018, el TSC resolvió un total de 136 reclamos relacionados con el cobro de recargos, de los cuales el 67,7% fueron por cuadrillas no utilizadas, 30,1% por arribo tardío de contenedores y 1,5% por otras causas.

Con relación a la aplicación de recargos por parte de las Entidades Prestadoras, se ha identificado los siguientes problemas:

- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN se aprobó el Nuevo Reglamento de Usuarios de Infraestructura de Transporte de Uso Público, en el cual se ha incorporado reglas de publicidad para la aplicación de recargos por parte de las Entidades Prestadoras. Así, de acuerdo con dicha norma, las Entidades Prestadoras tienen la obligación de poner en conocimiento de los usuarios, a través de su página web, y de manera previa a su entrada en vigor, los recargos y las condiciones para su aplicación. Ello, en línea con las reglas de transparencia que se regula en dicha norma respecto a las tarifas y precios que se cobran también a los usuarios.

- Si bien en la normativa antes citada (Reglamento de Usuarios) permite que los usuarios puedan verificar la información relativa a los recargos que cobran las Entidades Prestadoras a través de su página web, así como las condiciones para su aplicación, dicha norma no contempla un plazo prudencial de antelación con el cual dicha información debe ponerse en conocimiento de los usuarios (como se regula en el RETA, en el caso de las tarifas y precios que se cobran también a los usuarios).

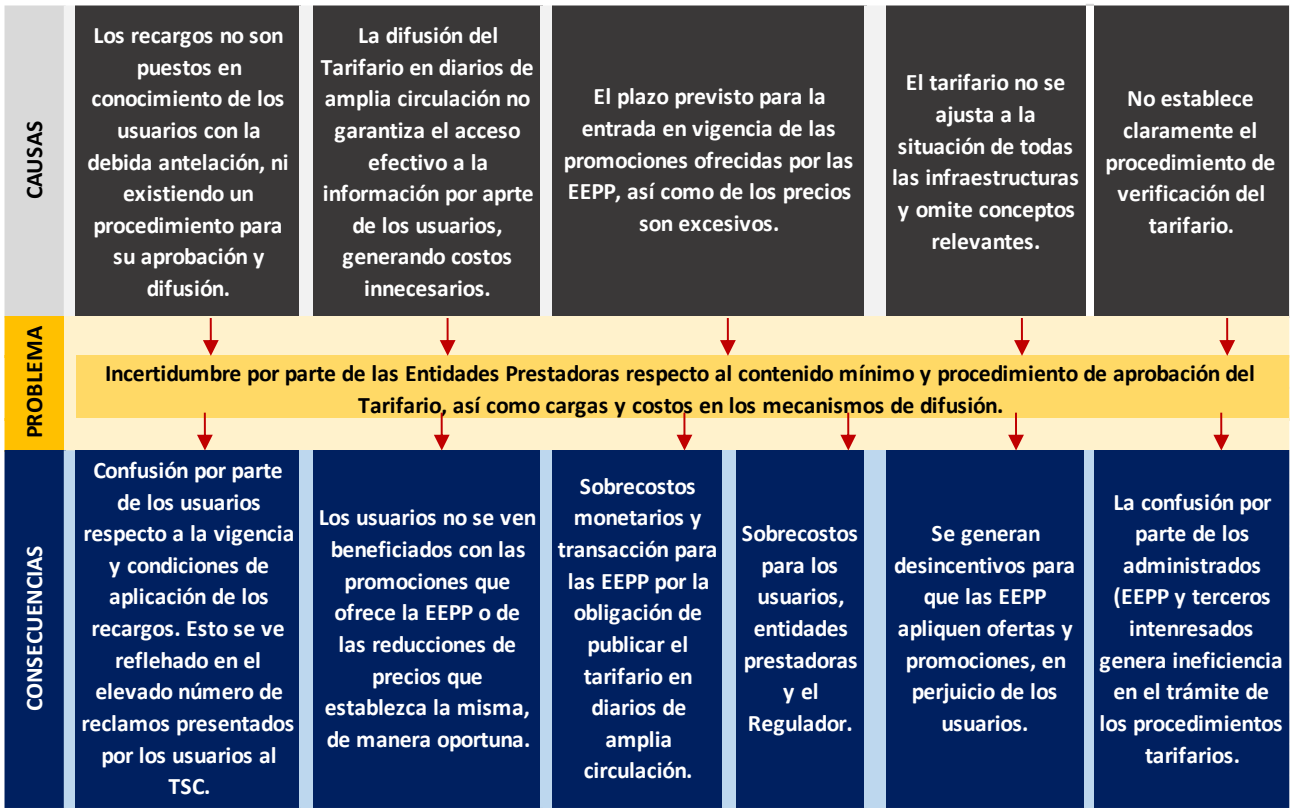
- Además, puede existir confusión por parte de los usuarios, pues los recargos no son incluidos en el Tarifario (que es el documento que contiene las tarifas y precios que se cobran por los servicios brindados por las EEPP). Así, en la práctica para poder obtener información sobre los conceptos cobrados por la prestación de los servicios y los posibles recargos aplicables, los usuarios deben consultar documentos distintos.

- Por otra parte, no existe una definición del concepto recargos. Si bien a nivel jurisprudencial, el TSC del OSITRAN, ha establecido criterios para definir la naturaleza y alcance de los recargos aplicados por las Entidades Prestadoras, este vacío normativo (ausencia de definición del concepto de recargos) genera incertidumbre a los administrados en general.

Cabe señalar que, la información relativa a los montos de los recargos, así como las condiciones para su aplicación, constituye una información útil para que los usuarios puedan adoptar las decisiones que más les convenga, y les permita maximizar sus beneficios, evitando así costos inesperados, por lo que resulta necesario que existan disposiciones que aseguren una correcta y oportuna difusión de dicha información.

En resumen, respecto a este punto (difusión y entrada en vigor de tarifas, precios, ofertas y recargos), se advierte que las causas y consecuencias del problema antes descrito son las siguientes:

Gráfico N° 5
Identificación del problema, causas y consecuencias



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

V. OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN

Una vez que se ha identificado el problema, los posibles efectos y consecuencias, corresponde plantear objetivos específicos que busquen resolver las causas de dicho problema. Así, conforme a los problemas identificados, el principal objetivo de la intervención es generar mayor predictibilidad, transparencia y eficiencia en la aplicación del RETA, en beneficio de los usuarios y Entidades Prestadoras. En particular, los objetivos específicos de la intervención son los siguientes:

(i) Reducir la incertidumbre y confusión por parte de los administrados (Entidades Prestadoras, usuarios y terceros interesados en general) respecto a diversos aspectos relacionados con la tramitación de los procedimientos tarifarios, así como sobre sus obligaciones relativas al Tarifario.

(ii) Establecer mayor predictibilidad en beneficio de los usuarios de la norma, respecto a aquellos aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, así como a las obligaciones de las Entidades Prestadoras, que no cuentan con un desarrollo normativo.

(iii) Contar con disposiciones que permitan una eficiente tramitación de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación de tarifas.

(iv) Reducir las cargas y costos ineficientes generadas a las Entidades Prestadoras respecto al Tarifario y garantizar el acceso oportuno y trasparente para los usuarios de las ITUP de toda aquella información que requieren para el uso adecuado de los servicios brindados en dichas infraestructuras.

Así, la intervención busca contar con una norma que se encuentre acorde con el marco legal vigente, que brinde mayor predictibilidad y transparencia a los administrados en general, que permita el trámite eficiente de los procedimientos tarifarios, y reducir cargas y costos innecesarios a cargo de los administrados.

VI. IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN

Para asegurar la emisión de la mejor regulación posible se deben analizar todas aquellas alternativas que permitan resolver el problema de política pública. Este análisis siempre debe considerar como una alternativa la opción de no intervenir (es decir, de mantener el *status quo*), que será el punto de referencia para el análisis comparativo. Considerando ello, en esta sección se procederá a efectuar un análisis de alternativas viables de aplicar para resolver los problemas sustantivos que requieren ser abordados como parte de la modificación del RETA vigente.

6.1. Dificultad por parte de los usuarios y administrados en la aplicación de algunas disposiciones contenidas en el RETA

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

Esta alternativa consiste en mantener el "*status quo*" respecto a aquellas disposiciones que se encuentran vigentes, las cuales, como se ha explicado en el presente documento, no aportan claridad para los usuarios de la norma, generando con ello incertidumbre y falta de predictibilidad en los mismos.

Alternativa 2.- Intervenir aclarando las disposiciones contenidas en el RETA

Como se ha explicado en este documento, se ha verificado que el RETA contiene disposiciones que no aportan mayor claridad, generando confusiones e incertidumbre en los usuarios de la norma. Así, se ha verificado que existe falta de claridad respecto a disposiciones de carácter general (objeto y alcance de la norma, definiciones, y unidades orgánicas), y disposiciones relativas a los procedimientos tarifarios (contenido de las solicitudes de inicio de los procedimientos tarifarios, y regulación del procedimiento de desregulación tarifaria).

Bajo esta alternativa se propone realizar las siguientes precisiones:

(i) Objeto y alcance del RETA: se precisa dicho artículo, de modo que las materias a que se hacen referencia en el mismo se encuentren acordes con las materias que son efectivamente objeto de regulación en el RETA.

(ii) Definiciones:

- Se incorpora una definición del término "precio", toda vez que si bien el RETA hace referencia a dicho término como un concepto que debe formar parte de los Tarifarios de las Entidades Prestadoras, no cuenta con una definición en dicha norma.

- Se complementa la definición de "usuario final", pues en dicha definición se hace referencia a que usuario final corresponde a aquellos que utilizan de manera final la ITUP, así como los usuarios intermedios; sin embargo, el RETA no contiene una definición de este último término (usuarios intermedios).

- Se precisa la definición del término "tarifa" contenido en el RETA, a fin de que quede claro que dicha contraprestación corresponde a servicios que se encuentran sujetos a regulación tarifaria.

(iii) Unidades Orgánicas: se hace referencia en dicho artículo a aquellas unidades orgánicas que participan en los procedimientos tarifarios, observando las disposiciones vigentes del ROF de OSITRAN.

(iv) Procedimiento de desregulación tarifaria: El procedimiento de desregulación tarifaria se regula en un capítulo distinto a la de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria, de modo que quede claro las etapas con las que cuenta dicho procedimiento de desregulación y los plazos que aplican en dicho procedimiento, a efectos de dotar de mayor claridad la conducción del mismo en beneficio de los administrados.

(v) Contenido de las solicitudes de inicio presentadas por las Entidades Prestadoras para la tramitación de los procedimientos tarifarios: Se incorporan precisiones al contenido mínimo de las solicitudes de inicio, de modo que se encuentren en línea con las disposiciones de simplificación administrativa que se encuentran vigentes, así como se incorporan precisiones a efectos que las Entidades Prestadoras tengan mayor claridad respecto a la información sustentatoria que deben presentar, en función de la metodología que empleen para elaborar su propuesta tarifaria.

6.2. Incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas y ciertas obligaciones

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

Esta alternativa consiste en mantener el "*status quo*", es decir no incorporar en el RETA disposiciones vinculadas a determinados aspectos relativos a los procedimientos tarifarios, así como a obligaciones que se encuentran a cargo de las Entidades Prestadoras, lo cual genera incertidumbre y falta de predictibilidad para los usuarios de la norma.

Alternativa 2.- Intervenir incorporando en el RETA disposiciones sobre determinados aspectos específicos vinculados a los procedimientos tarifarios, determinación de tarifas y obligaciones de las Entidades Prestadoras

Bajo esta alternativa, se propone incorporar disposiciones en el RETA que permitan que los procedimientos tarifarios se lleven a cabo de manera eficiente, así como incorporar disposiciones que briden una mayor predictibilidad a las Entidades Prestadoras respecto al análisis de condiciones de competencia que se efectúa en el marco de los procedimientos tarifarios, las obligaciones que deben observar las Entidades Prestadoras respecto al Reglamento de Tarifas y Precios, sobre la oportunidad para presentar información en el marco de los procedimientos tarifarios, y las reglas de redondeo que deben aplicar en la determinación de sus tarifas.

(i) Análisis de condiciones de competencia

El OSITRAN, en su condición de Organismo Regulador, interviene en el mercado fijando tarifas por la prestación de servicios públicos bajo su ámbito de supervisión, cuando no existen condiciones de competencia en el mercado. De esta forma, en el marco de un procedimiento de fijación, revisión o desregulación de tarifas, se requiere que previamente se determine si existen condiciones de competencia en el mercado que justifique la intervención del Organismo Regulador.

Considerando ello, el Artículo 11 "Necesidad de regulación tarifaria" del RETA vigente, establece que en los mercados derivados de la explotación de la ITUP en los que no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas.

Se propone modificar este artículo a fin de eliminar la referencia respecto a que tales condiciones de competencia "limiten el abuso de poder de mercado". Ello, considerando que las condiciones de competencia hacen referencia a la presencia o ausencia de fuerzas que disciplinen el mercado, siendo que para determinar la existencia o no de tales condiciones se debe efectuar un procedimiento estándar basado en prácticas reconocidas internacionalmente. En tal sentido, no resulta necesario especificar que las condiciones de competencia deben limitar el abuso de poder de mercado.

Además, debe tenerse en consideración que, la verificación sobre si existe un abuso de poder de mercado, es competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). En efecto, el INDECOPI, en su condición de agencia de competencia, le corresponde intervenir en el mercado de manera ex post, sancionando las conductas de los agentes económicos que distorsionen

la libre y leal competencia que debe regir en el mercado, por ejemplo, sancionando las prácticas de abuso de posición de dominio.

A diferencia de ello, el OSITRAN, en su condición de organismo regulador, le corresponde intervenir en el mercado de manera ex ante, estableciendo un marco regulatorio que promueva nuevas inversiones, el ingreso de nuevos operadores, y buscando lograr mayores niveles de bienestar para los usuarios de los servicios bajo su supervisión. La fijación de tarifas forma parte de ese control ex ante que se encuentra a cargo del OSITRAN, siendo precisamente en dicho marco que se debe evaluar la existencia de condiciones de competencia.

De otro lado, para evitar la incertidumbre sobre la determinación de la existencia de condiciones de competencia, se propone incorporar un artículo sobre la "Evaluación de la existencia de condiciones de competencia", a fin de recoger en el RETA los criterios mínimos que ha tenido en consideración el OSITRAN, así como el INDECOPI, para evaluar la existencia de condiciones de competencia. Actualmente, el RETA no contiene ningún desarrollo sobre el tema, por lo que establecer criterios de carácter general, permitirá orientar mejor a las Entidades Prestadoras.

Cabe señalar que, dicha propuesta no genera cargas adicionales a las Entidades Prestadoras, sino que busca otorgar mayor claridad y predictibilidad respecto al análisis de las condiciones de competencia, plasmando en el RETA la práctica que ha seguido el Regulador en los últimos años. Así, la práctica del Regulador se mantiene sin alterar los criterios empleados para la determinación de la existencia de condiciones de competencia.

(ii) Disposiciones sobre los Reglamentos de Tarifas que deben aprobar las Entidades Prestadoras

Se propone incorporar un artículo que establezca que tales Reglamentos deben contener como mínimo el procedimiento para la aplicación de las tarifas y precios de los servicios brindados por la Entidad Prestadora, en línea con lo previsto en los contratos de concesión.

Asimismo, se propone establecer que las Entidades Portuarias deben presentar a OSITRAN su Reglamento de Tarifas y Precios en el plazo que se establezca en el Contrato de Concesión o, en su defecto, a más tardar un día antes de su aplicación. De igual forma, las modificaciones que se efectúen al Reglamento de Tarifas y Precios deben ser comunicadas al Regulador, a más tardar un día antes de la aplicación de dicha modificación.

En este punto, debe tenerse en consideración que la regulación que se propone incorporar en el RETA, derivan de las obligaciones que han sido previstas contractualmente, por lo que no se generan cargas adicionales o costos de adecuación para las Entidades Prestadoras Portuarias. En efecto, todas las Entidades Prestadoras portuarias tienen publicado en sus páginas web sus respectivos reglamentos de tarifas (incluso aquellas que no se encuentran obligadas a ello en sus respectivos contratos de concesión), los cuales incluyen el procedimiento para aplicación de tarifas y precios. Asimismo, dichas entidades remiten al OSITRAN las modificaciones de sus reglamentos de tarifa.

(iii) Información remitida por las Entidades Prestadoras en el marco de los procedimientos tarifarios

Como se ha indicado previamente, en el caso de los procedimientos tarifarios de oficio, el RETA establece de forma expresa que, una vez publicada la propuesta tarifaria de OSITRAN, la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo; sin embargo, el RETA no contiene una disposición similar para los procedimientos tarifarios iniciados a pedido de parte.

Considerando que no existe una razón técnica o legal que justifique un tratamiento distinto respecto al punto antes citado, se propone que la regulación antes citada prevista para los procedimientos iniciados de oficio sea también aplicable para los procedimientos iniciados a pedido de parte, con el objetivo de homogeneizar la regulación de dichos aspectos para ambos procedimientos, toda vez que no existe una razón objetiva que requiera un tratamiento diferente en este caso.

(iv) Aspectos metodológicos: Reglas de redondeo para la aplicación de tarifas

Se propone incorporar en el anexo metodológico criterios y reglas mínimas de redondeo de cifras decimales aplicables para el cálculo de la tarifa a cobrar a los usuarios, las cuales aplicarían en aquellos casos en que los contratos de concesión no establezcan disposiciones al respecto.

Considerando que el cálculo de la tarifa se determina a partir del uso de fórmulas matemáticas, así como datos o insumos económicos de diversas fuentes de información (por ejemplo, el Instituto Nacional de Estadística e Informática o *The Bureau of Labor Statistics*), se propone que, además de establecer criterios para el redondeo de cifras decimales de la tarifa, también se incluyan criterios para los cálculos intermedios para determinar la tarifa.

Se considera necesario que los referidos datos o insumos económicos se utilicen con todos los decimales que publique la fuente de información correspondiente. Asimismo, los cálculos intermedios deberán mantener todas las cifras decimales disponibles que el software permita registrar.

Para el caso del redondeo de cifras decimales de la tarifa se seguiría como patrón a la cantidad de decimales dispuesta en los contratos de concesión, o, de ser el caso, en las resoluciones tarifarias emitidas por el Regulador. Asimismo, en el caso de las concesiones cuyo reajuste tarifario se efectúe mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, las Entidades Prestadoras podrán utilizar una mayor cantidad de decimales siempre y cuando se verifique que no se supere la variación máxima permitida para el periodo correspondiente.

Cabe mencionar que, en la práctica el regulador aplica dichos criterios en sus determinaciones tarifarias, por lo que su incorporación en el RETA no genera costos o cargas adicionales para las Entidades Prestadoras.

6.3. Disposiciones que no aportan a la eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

Esta alternativa consiste en mantener el "*status quo*".

Alternativa 2.- Intervenir adecuando el RETA a los fines de los procedimientos tarifarios

(i) Fijación de metodología en la resolución de inicio de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria

Conforme ha sido mencionado, en el RETA vigente se establece que, en el caso de los procedimientos tarifarios iniciados de oficio, la notificación del inicio del procedimiento deberá contener, entre otros, la metodología a utilizarse para la fijación o revisión o desregulación tarifaria. Dicha disposición no se encuentra para el caso de los procedimientos iniciados de parte.

En tal sentido, a fin de homogeneizar ambos procedimientos, se propone retirar la disposición que señala que la resolución de inicio de procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria precise la metodología que se utilizará durante el procedimiento tarifario. Ello, considerando también que el Regulador enfrenta un problema de asimetría de información, siendo en la etapa de elaboración de su propuesta tarifaria, en la cual este cuente con mayor disponibilidad y calidad de información, para determinar la metodología más idónea para el caso en concreto.

(ii) Anexo metodológico

Considerando la problemática identificada en el anexo metodológico del RETA vigente, se propone retirar del anexo 2 del RETA el detalle de aspectos relacionados con las fórmulas aplicables para la estimación de la Productividad Total de los Factores de la empresa o industria (PTF) empleada para el cálculo del Factor X, considerando la diversidad de opciones metodológicas, la heterogeneidad en los aspectos tarifarios establecidos en los Contratos de Concesión y la heterogeneidad de las infraestructuras.

Al respecto debe tenerse en consideración que, el RETA vigente establece que para el cálculo de la PTF de la industria o empresa se debe emplear el Índice de Fisher. Dicha metodología tiene ventajas frente a otras metodologías, debido al menor requerimiento de información[22], así como por la facilidad de cálculo de los números índices en comparación con las metodologías alternativas, DEA y SFA.

No obstante, a diferencia de la metodología de números índice, el DEA y SFA permiten medir los cambios en la PTF tomando en consideración no sólo los datos de la empresa regulada, sino de toda la industria. Asimismo, dichas metodologías tienen las siguientes ventajas: (i) no asumen que la tecnología de la empresa presenta retornos constantes a

[22] La información requerida corresponde principalmente a información histórica de los servicios que presta la empresa regulada, sus insumos y factores de producción, así como el precio de los mismos. Por el contrario, para la aplicación de las metodologías DEA y SFA es necesario contar con información histórica no sólo de la empresa regulada, sino de los terminales que pertenecen a la industria.

escala; (ii) no requieren la utilización de precios en los cálculos de los índices; (iii) no asumen que la empresa presenta eficiencia técnica; y (iv) permiten la descomposición de los cambios en la PTF.

Así, dependiendo de cada caso en particular y considerando la información que disponga el regulador, en determinadas situaciones puede resultar apropiado emplear metodologías alternativas a la de números índice, a fin de fomentar la eficiencia productiva de las entidades reguladas, estableciendo fuertes incentivos para que las mismas reduzcan sus costos, permitiendo así el traslado de dichos ahorros en costos a los usuarios mediante menores tarifas, de conformidad con el principio de eficiencia establecido en el RETA. En efecto, en el marco de dicho principio, debe minimizarse los costos de los servicios brindados con el nivel dado de infraestructura.

En vista de ello, resulta necesario adecuar el anexo metodológico del RETA vigente, a fin de que tanto el Regulador como las Entidades Prestadoras dispongan de las herramientas necesarias para garantizar que la elección de la metodología se ajuste al principio de eficiencia del RETA, lo cual implica que dicha elección genere mayores incentivos a la Entidad Prestadora a ser eficiente en beneficio de los usuarios.

6.4. Cargas y costos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario, así como falta de claridad de disposiciones relativas a dicho documento

(i) Plazos para la entrada en vigencia de los precios, descuentos, ofertas y promociones contenidos en el Tarifario

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

Esta alternativa consiste en mantener el "*status quo*".

Alternativa 2.- Intervenir modificando los plazos de publicación de los precios, ofertas, descuentos y promociones en general

De acuerdo con la regulación actual contemplada en el RETA, para que los precios, ofertas, descuentos y promociones en general, así como sus modificaciones, entren en vigencia, deben publicarse previamente diez (10) días en un diario de amplia circulación, lo que genera demoras en que los usuarios puedan verse beneficiados con tales ofertas.

En tal sentido, bajo esta alternativa se propone reducir el plazo para la entrada en vigencia de los descuentos, ofertas y promociones que apliquen las entidades prestadoras. Así, se prevé que las mismas entren en vigencia en un plazo de cinco (5) días, contados desde que sean comunicados al Regulador y que sean publicados para conocimiento de los usuarios.

Con ello, se genera un beneficio directo a los usuarios, quienes podrán beneficiarse de manera oportuna de las ofertas y descuentos. La reducción del plazo para la entrada en vigencia de las promociones, en general, beneficia también a las Entidades Prestadoras, en la medida que se flexibiliza la aplicación de sus políticas comerciales.

En el caso de los precios, se propone que los mismos puedan entrar en vigencia en la misma fecha que sea comunicado al Regulador y sea publicado para conocimiento de los usuarios. Considerando que los precios corresponden a servicios no sujetos a regulación

tarifaria, sería conveniente que los mismos no se encuentren sujetos al mismo plazo que se contempla para las tarifas, las cuales corresponden a servicios regulados.

(ii) **Procedimiento de verificación y observaciones del Tarifario**

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

Esta alternativa consiste en mantener el "*status quo*".

Alternativa 2.- Intervenir modificando los plazos de publicación de los precios, ofertas, descuentos y promociones en general

A fin de establecer mayor certeza sobre el alcance de la función de verificación del Tarifario a cargo de la GRE, se propone especificar que dicha gerencia, conforme al ROF del OSITRAN, tiene la función de verificar que los tarifarios de las Entidades Prestadoras, y sus respectivas modificaciones, cumplan con lo establecido en el contrato de concesión y las disposiciones emitidas por OSITRAN.

Asimismo, se propone especificar que, en el marco de la labor de verificación a cargo de la GRE, dicha Gerencia puede efectuar observaciones respecto al tarifario de la Entidad Prestadora antes de su entrada en vigencia o con posterioridad a ello. En ambos casos, se especifica cual es el plazo que deben observar dichas entidades para efectuar las correcciones correspondientes en el Tarifario.

(iii) **Publicación de Tarifario en diario de amplia circulación**

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

En la actualidad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 del RETA, las Entidades Prestadoras se encuentran obligadas a publicar las modificaciones que efectúen en sus tarifarios sobre sus tarifas, precios y descuentos en un diario de amplia circulación a efectos de ponerlo en conocimiento de los usuarios. Adicionalmente a ello, se establece que los tarifarios deben ser publicadas en las oficinas comerciales y los locales de las Entidades Prestadoras, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo. Esta obligación, como ha sido explicado, genera costos de transacción y monetarios para las Entidades Prestadoras.

Alternativa 2.- Intervenir eliminando la obligación de publicación en un diario de amplia circulación

De acuerdo con esta alternativa, se propone eliminar la obligación de publicación de las modificaciones al Tarifario en diarios de amplia circulación, manteniendo la obligación de que las entidades publiquen el Tarifario y sus modificaciones en su página web, en sus oficinas comerciales y locales, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo. Así, en lugar de que las modificaciones al Tarifario entren en vigor 10 días después de su publicación en un diario de amplia circulación, se propone que las mismas entren en vigor 10 días después de su publicación en los demás medios de difusión antes indicados y de su notificación al OSITRAN.

Esta alternativa, reduce los costos de transacción y monetarios por parte de las Entidades Prestadoras, teniendo un impacto mínimo sobre los usuarios, pues los mismos

pueden seguir accediendo a la información sobre el Tarifario mediante otros medios más eficientes.

En este punto, debe tenerse en consideración que otros reguladores, como OSIPTEL, también han efectuado modificaciones en sus reglamentos de tarifas, entre otras, para eliminar la obligación de publicación de las tarifas y precios en diarios de amplia circulación. En efecto, conforme a lo establecido por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2014-CD-OSIPTEL[23], publicada el 17 febrero 2014, las empresas operadoras ya no deben publicar en diarios de amplia circulación sus tarifas, sino que deben registrar las mismas en el Sistema de Información y Registro de Tarifas (SIRT) del OSIPTEL[24]. Asimismo, las empresas operadoras deberán brindar información a sus abonados y usuarios acerca de sus tarifas vigentes actualizadas: (i) en todas las oficinas comerciales ubicadas dentro de su área de concesión; (ii) a través del servicio de información y asistencia; y, (iii) mediante su página web (sólo si disponen de ese medio).

(iv) **Recargos cobrados por las Entidades Prestadoras**

Alternativa 1.- No intervenir y mantener la regulación actual

En la actualidad, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Usuarios de las infraestructuras de transporte público, las Entidades Prestadoras se encuentran obligadas a poner en conocimiento de los usuarios, a través de su página web, y de manera previa a su entrada en vigor, los recargos que cobren a los usuarios.

Alternativa 2.- Intervenir incorporando el concepto de recargos en el tarifario

De acuerdo con esta alternativa, se propone que los recargos que cobren las Entidades Prestadoras, así como las condiciones para su aplicación, sean incorporados en sus respectivos Tarifarios, y que sean puestos en conocimiento de los usuarios diez (10) días previos a su entrada en vigencia, tal como sucede con las tarifas y los precios que se cobran a los usuarios.

De esta forma, se permite que los usuarios puedan tener conocimiento con una antelación prudencial, respecto a los recargos que apliquen las Entidades Prestadoras, así como las condiciones para la aplicación de estos. En línea con la incorporación del concepto de recargos en el Tarifario, bajo esta alternativa se propone también definir el citado concepto en el RETA. La definición de los recargos se encuentra en línea con el criterio adoptado por el TSC en reiterada pronunciamientos, en los cuales se ha analizado la aplicación de recargos por parte de las Entidades Prestadoras Portuarias.

En efecto, de acuerdo con el criterio adoptado por el TSC en reiterados pronunciamientos emitidos en el marco de procedimientos de atención de reclamos de usuarios, los recargos constituyen un mecanismo resarcitorio cuya función es que el usuario de la infraestructura portuaria asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora y que hayan sido previa y debidamente difundidas por este último. Asimismo, de los citados pronunciamientos del TSC se advierte que, la Entidad

[23] www.osiptel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/par/reglamentograltarifas/Res060-2000-CD_Reglamento-general-tarifas.pdf

[24] Cabe señalar que, conforme a la disposición anterior aprobada por Resolución del Consejo Directivo N° 048-2002-CD-OSIPTEL, las empresas concesionarias debían publicar, en al menos un diario de amplia circulación dentro de su área de concesión, las tarifas que establecían para los servicios públicos de telecomunicaciones que prestaran y sus respectivas modificaciones, incluyendo los planes tarifarios, ofertas, descuentos y promociones.

Prestadora únicamente se encontraría facultada a cobrar recargos a los usuarios, por causas imputables a este último.

De este modo, en el siguiente cuadro se presentan las alternativas viables de ser aplicadas para resolver el problema identificado con relación a la difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos, las cuales serán comparadas con la alternativa de mantener el "*status quo*".

Cuadro N° 6
Alternativas propuestas para resolver el problema identificado con relación a la difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos

Causas del problema	Alternativa 1 (*Status Quo*)	Alternativa 2
El procedimiento de difusión del Tarifario genera costos innecesarios.	No intervenir y mantener la regulación actual	Intervenir eliminando la obligación de publicación en un diario de amplia circulación.
No existe un procedimiento para la aprobación y difusión de los recargos.		Intervenir incorporando los recargos y condiciones para su aplicación en el tarifario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. ANÁLISIS DE LEGALIDAD

El análisis de legalidad permite dar certeza jurídica al asegurar que la normativa propuesta es congruente con el marco legal del cual emana y con el cual interactuará. De esta forma, los administrados se verán beneficiados al tener una normativa con la fortaleza jurídica necesaria.

Con relación a las atribuciones y competencia del OSITRAN en materia de regulación, el artículo 3 de la Ley N° 27332 - Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (en adelante, LMOR), establece que los Organismos Reguladores cuentan con función normativa, la cual 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.

Asimismo, el citado artículo 3, señala también que los Organismos Reguladores cuentan con función reguladora, la cual comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito.

Por su parte, el literal d) del artículo 5 de la Ley Nº 26917 - Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que es objetivo de OSITRAN fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados y operadores estatales;

Asimismo, el numeral 6.2. del artículo 6 de la misma norma establece que dentro de las atribuciones reguladoras y normativas de OSITRAN están aquellas que comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses y obligaciones o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios.

Adicionalmente, el literal b) del artículo 7 de la precitada Ley, establece como una de las principales funciones de OSITRAN 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 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.

En el mismo sentido, el literal a) del artículo 24 del REGO del OSITRAN establece que, en ejercicio de su función normativa, el OSITRAN se encuentra facultado para dictar reglamentos y normas de carácter general referidos a asuntos concernientes a los sistemas tarifarios o regulatorios, incluyendo las normas generales para su aplicación.

Asimismo, el artículo 29 de dicho Reglamento establece que OSITRAN, en ejercicio de la función reguladora, puede fijar tarifas, establecer sistemas tarifarios por la utilización de la infraestructura y de los servicios que se encuentren bajo su competencia, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

Finalmente, el artículo 3 de la Ley Nº 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas establece que los organismos reguladores fijarán el procedimiento para determinar la regulación de las tarifas mediante norma de más alto rango de la entidad.

VIII. EVALUACIÓN DE IMPACTOS

La evaluación de impactos busca identificar los costos y beneficios de las alternativas al problema identificadas, ya sean directos o indirectos, para su posterior cuantificación en caso de ser posible. Antes de proceder a efectuar la evaluación, es necesario determinar si corresponde efectuar un análisis cuantitativo profundo de los costos y beneficios, o si basta identificar dichos conceptos y efectuar un análisis cualitativo. En otras palabras, es necesario determinar si corresponde aplicar una RIA básico o un RIA detallado.

De este modo, se procederá a evaluar el tipo y la profundidad de la evaluación de impactos que corresponde realizar en el presente caso, en vista de la propuesta regulatoria que se ha desarrollado para atender el problema identificado. Posteriormente, se procederá a efectuar la evaluación de los impactos que se estima tendrá la propuesta regulatoria.

8.1. Determinación de la profundidad de la evaluación: RIA Básico o RIA detallado

Conforme al Manual RIA del OSITRAN[25], la principal diferencia entre el RIA Básico y el RIA Detallados el nivel de profundidad en el análisis de los impactos. En el caso del RIA Básico, el análisis de impacto no tiene que ser tan profundo, pues se trata de problemas o regulaciones de poco alcance. En contraste, cuando éstos tienen impactos relevantes se deben realizar

[25] Manual para la realización del Análisis de Impacto Regulatorio en el OSITRAN, aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 047-2017-CD-OSITRAN de fecha 27 de diciembre de 2017.

esfuerzos importantes para cuantificar y monetizar los costos y beneficios (es decir, se debe aplicar un RIA detallado).

Así, mientras que en el caso del RIA Detallado se debe efectuar una evaluación de impacto a través de análisis cuantitativo de costos y beneficios, en el caso del RIA Básico la evaluación de impactos puedes realizarse también a través del análisis costo-efectividad, análisis de decisión multi-criterio o por medio del análisis conceptual de costos y beneficios.

Entre los criterios que debe tener en consideración el OSITRAN para determinar si corresponde efectuar un RIA Básico o Detallado, conforme a lo establecido en el Manual RIA, se tienen los siguientes:

(i) Tipos y dimensión de costos que la regulación implica para los sujetos regulados y para el gobierno.
(ii) Importancia relativa de unidades económicas sujetas a la regulación.
(iii) Nivel de interés por los grupos interesados a la propuesta de normativa.
(iv) Sectores impactados por la regulación.
(v) Nivel de impacto sobre la competencia.

En el presente caso, las modificaciones propuestas se relacionan con la adecuación del RETA vigente al marco normativo vigente, se incorporan precisiones a efectos de brindar mayor transparencia y predictibilidad a los administrados en general, a contar con disposiciones que permitan el trámite eficiente de los procedimientos tarifarios, así como reducir cargas y costos innecesarios de las EEPP.

Las disposiciones contenidas en el RETA vigente tienen alcance nacional, pues afectan de manera directa a las Entidades Prestadoras y a los usuarios de los servicios brindados en las ITUP a nivel nacional. No obstante, de la revisión de las alternativas planteadas antes señaladas, se aprecia que las mismas no generan costos significativos para los sujetos regulados (es decir, las Entidades Prestadoras), ni conllevan a mayores cargas para los usuarios de las infraestructuras. En efecto, como se desarrolla con más detalle en la siguiente sección, las alternativas identificadas no generan costos administrativos a las Entidades Prestadoras, ni implican que las mismas deban generar información o reportes adicionales a los que el RETA vigente contempla.

Se aprecia que las alternativas propuestas no tienen un impacto sobre la competencia en el mercado, pues no generan barreras de entrada en los mercados de las infraestructuras de transporte, ni tienen incidencia sobre los precios y/o tarifas de los servicios brindados en dichas infraestructuras.

Por otra parte, a partir de la información recabada en la consulta pública temprana llevada a cabo con los concesionarios y consejos de usuarios, no se aprecia que la modificación del RETA pueda generar oposición o temas controvertidos entre los stakeholders.

De este modo, considerando los criterios establecidos en el Manual RIA, se puede concluir que en el presente caso corresponde efectuar un RIA simplificado para evaluar el proyecto normativo. En tal sentido, a continuación, se presenta un análisis cualitativo de los costos y beneficios relacionados con las propuestas normativas desarrolladas en la sección 6 de este documento.

8.2. Evaluación de impactos

8.2.1. Propuestas relacionadas con la adecuación del RETA

Las propuestas de modificación desarrolladas en las secciones 6.1, 6.2, 6.3 y 6.4 (puntos i y ii) de este documento, relacionadas con la necesidad de adecuar el RETA al marco normativo vigente, así como para otorgar mayor claridad y predictibilidad en favor de los usuarios de la norma, no generan costos de cumplimiento para las Entidades Prestadoras. En efecto, dichas propuestas no crean nuevas obligaciones o hacen más estrictas las obligaciones existentes, no crean o modifican trámites (salvo aquellos casos en que se simplifican o facilitan los trámites o requisitos) y no restringen o afectan los derechos de los administrados o usuarios.

Por el contrario, las modificaciones propuestas tienen como beneficio mejorar la claridad y efectividad de la norma, a fin de evitar confusiones e interpretaciones erróneas por parte de las EEPP y de los usuarios. Asimismo, con la intervención se propone simplificar requisitos y trámites de los procedimientos tarifarios, así como de los requisitos vinculados a la publicación de los precios, ofertas, descuentos y promociones en general.

En ese sentido, no intervenir y mantener el *status quo* genera costos a las entidades prestadoras y a los usuarios de las infraestructuras, los cuales se relacionan con la falta de claridad en la aplicación del RETA, así como en las cargas y requisitos ineficientes existentes en la tramitación de procedimientos tarifarios y aplicación de ofertas y descuentos.

De este modo, en la medida que la referida intervención no genera costos de adecuación o cargas adicionales a las entidades prestadoras y usuarios, es claro que la intervención genera un mayor beneficio neto que mantener el *status quo*.

8.2.2. Difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos

Como ha sido explicado, las modificaciones propuestas se relacionan con los mecanismos y procedimiento de publicación de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos. En particular, se plantean las siguientes regulaciones:

(i) Intervenir eliminando la obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación.
(ii) Intervenir incorporando los recargos y condiciones para su aplicación en el Tarifario.

Con la finalidad de evaluar de qué manera las dos alternativas de actuación del Regulador antes mencionadas contribuyen con el logro de los objetivos institucionales[26] y los principios que rigen el RETA, se utilizará la metodología de Análisis Multicriterio[27], la cual permite seleccionar aquella alternativa que, en conjunto, alcance el mayor puntaje en la evaluación. En el presente caso, se considera apropiado emplear esta metodología, pues no todos los costos y beneficios que se derivan de diferentes opciones se pueden cuantificar y/o monetizar.

---

[26] Citar PEI actual y principios RETA.

[27] El análisis multicriterio es un método de evaluación multiatributo que considera y sintetiza varios efectos en términos cuantitativos y cualitativos, además de tener en cuenta las opiniones de los stakeholders, (TRANS-TALK, 2000).
Keeney y Raiffa (1978) describen el MCA como un método que sugiere o prescribe cómo un decisor debe pensar sistemáticamente en la identificación y estructuración de objetivos, en la realización de compensación de valores y en equilibrar diferentes riesgos. Este método permite superar muchas de las limitaciones del análisis coste-beneficio, ya que evalúa simultáneamente el nivel en que se logran los objetivos, independientemente de su capacidad de ser monetizados e incluso cuantificados con precisión.

A través de esta metodología, se deben identificar los objetivos de la intervención y determinar todos los factores (criterios) que indicarían que dichos objetivos se han cumplido. No hay una regla sobre el número de criterios a ser seleccionados, todo dependerá del problema al que se oriente la regulación, así como los elementos que permitan entender cómo operarían las diferentes opciones frente a la problemática. Para la aplicación del Análisis Multicriterio se deben seguir los siguientes pasos:

(i) Definición de alternativas: al igual que en el análisis coste-beneficio, la primera fase del proceso multicriterio es la definición de alternativas, y analizar el grado de cumplimiento de los objetivos en cada una de ellas.

(ii) Fijación de objetivos y criterios: se debe establecer los objetivos que se quieren alcanzar, cuyo cumplimiento va a ser objeto de evaluación. Además, se deben determinar los criterios más adecuados para medir la consecución de los objetivos. Los criterios deben ser lo más claros posibles y tienen que ser independientes para no caer en la doble contabilidad de efectos. En esta fase, también se debe definir los indicadores que medirán objetivamente los criterios. Estos indicadores pueden ser: un número, una apreciación cualitativa o el orden otorgado con relación a los demás.

(iii) Ponderación de cada criterio de análisis: se establece una ponderación de los criterios de manera que al final estén ordenados jerárquicamente en función de la importancia que se le da a ese criterio para conseguir los diferentes objetivos.

(iv) Valoración de cada alternativa para cada criterio: Esta fase pretende medir, para cada una de las alternativas, el grado de cumplimiento de cada criterio.

(v) Agregación de las valoraciones individuales de cada criterio: En esta última fase se pretende realizar la agregación de los criterios individuales en un único valor para así obtener la alternativa más interesante globalmente, así como una lista con las diferentes opciones ordenadas de mayor a menor. Los métodos de agregación empleados son variopintos y cada método multicriterio emplea un mecanismo distinto de agregación.

De este modo, mediante la aplicación de la metodología de Análisis Multicriterio, a continuación, se evalúa las alternativas regulatorias propuestas para resolver los problemas relacionados con los mecanismos y procedimiento de publicación de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos.

(i) Publicación en un diario de amplia circulación

Como ha sido mencionado, a fin de resolver el problema evidenciado con relación a los medios de difusión del Tarifario, se ha planteado como solución eliminar la obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación, manteniendo el resto de los medios de difusión contemplados en el RETA vigente. Dicha alternativa es comparada con el *status quo*, a fin de determinar si resulta más beneficioso regular o mantener la situación actual.

<u>Establecimiento de objetivos y criterios</u>

A fin de aplicar la metodología de Análisis Multicriterio, a continuación, se establecen los criterios considerados para analizar ambas alternativas, conforme a los objetivos que se buscan. Como ha sido mencionado, el objetivo de la regulación es garantizar que el

sistema de difusión de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos funcione de la forma más eficiente posible, en beneficio de los usuarios en general y de las EEPP. Así, se han establecido los siguientes criterios:

1. ***Transparencia.*** **-** Esta representado por el nivel de acceso a la información contenida en el Tarifario por parte de los usuarios de las Infraestructura de Transporte de Uso Público. En este caso, se calificará con un mayor grado a la alternativa que otorgue mayor transparencia.

2. ***Oportunidad.*** **–** Toma en cuenta el plazo incurrido por la Entidad Prestadora para que la modificación de su Tarifario entre en vigencia. En tal sentido, se asignará una mayor puntuación a aquella alternativa que requiera un menor plazo para llevar a cabo la mencionada actividad.

3. ***Eficiencia.*** **–** Este criterio considera como alternativa más eficiente a la que, sin reducir el alcance de información a los usuarios respecto de la publicidad del Tarifario y sus modificaciones, genere un ahorro en costos para la Entidad Prestadora y Usuarios. Aquella alternativa que genere mayor eficiencia será calificada con un puntaje superior.

4. ***Costos de transacción.*** **-** Se evalúa el nivel de costos incurrido para efectuar la publicación del Tarifario o su modificación en un diario de amplia circulación por parte de la EEPP, tales como los costos en tiempo y esfuerzo de los recursos destinados a realizar la mencionada actividad. Se le otorga un mayor puntaje a la alternativa que involucre menores costos de transacción.

5. ***Costo monetario.*** **-** Es el costo expresado en términos monetarios en los que incurre la EEPP a efectos de publicar su Tarifario o modificatoria en un diario de amplia circulación. Se le otorgará un mayor puntaje a aquella alternativa que genere menores costos a la Entidad Prestadora.

<u>Ponderación y calificación de los criterios</u>

De todos los criterios seleccionados para evaluar las alternativas, se otorgará una mayor valoración a los criterios o atributos asociados al objetivo de lograr la mayor eficiencia en los mercados de ITUP, garantizando la difusión de la información referida a las tarifas para los usuarios. En ese sentido, los atributos “eficiencia”, “transparencia” y “costo de transacción” deben tener un mayor peso en la toma de decisión, por lo que se les asignará el valor de 0.25 a los dos primeros criterios por tener un mayor aporte al logro del objetivo y 0.20 al criterio de costo de transacción. Los otros criterios tendrán una valoración de 0.15. En resumen:

Cuadro N° 7
Ponderación de los criterios

Criterio	Ponderación
Transparencia	0,25
Oportunidad	0,15
Eficiencia	0,25
Costo de transacción	0,20
Costo Monetario	0,15

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Para cada alternativa, se evaluará el nivel de cumplimiento de cada uno de los criterios seleccionados. Para ello, se asignará un valor de entre 1 y 3, siendo 1 el valor que se asigna si la alternativa no cumple con el criterio de evaluación (es decir, no contribuye al logro del objetivo) y 3 si la contribución al logro es alta.

Cuadro N° 8
Puntaje para evaluar el cumplimiento de los criterios

Puntaje	Criterio
1	No contribuye al logro del criterio o atributo
2	Baja contribución al logro del criterio o atributo
3	Alta contribución al logro del criterio o atributo

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Valoración de cada alternativa

A partir de los criterios metodológicos antes expuestos se procederá a evaluar las dos alternativas disponibles para atender la problemática respecto a los medios de difusión del Tarifario.

	Alternativa 1: Mantener la regulación vigente	Alternativa 2: Eliminar la publicación del tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación.
Transparencia	En el RETA vigente se exije que las EEPP publiquen las modificaciones a su tarifario en un diario de amplia circulación, en su portal web y en sus locales y puntos de cobro, con lo cual se alcanza el objetivo de máxima difusion a los usuarios. **Puntaje: 3**	Bajo esta alternativa las EEPP mantienen la publicación en su portal web y en sus locales y puntos de cobro, excepto en un diario de amplia circulación. Debe indicarse que la no publicación en el diario no reduce el grado de difusión de la información del tarifario, toda vez que el público objetivo que se busca alcanzar con dicha publicación se encuentra inmerso en el alcance que logran los demás medio de difusión previstos (portal web, locales y puntos de cobro). **Puntaje: 3**
Oportunidad	La reglamentación actual establece que, cómo mínimo, diez dias previos a la entrada en vigencia de las modificaciones al tarifario, estas deben publicarse en un diario. Para ello, las EEPP deben de realizar las gestiones necesarias para efectuar dicha publicación, lo que hace que, en global, se requiera de un plazo mayor a los diez dias antes mencionados para que entre en vigencia la materia de modificación del tarifario. **Puntaje: 2**	Esta alternativa, al ya no exijir la publicación en un diario, la materia de modificación del tarifario requerirán unicamente que las EEPP informen al Regulador como mínimo diez días previos a su entrada en vigencia. **Puntaje: 3**
Eficiencia	El RETA vigente dispone que las modificaciones al tarifario se publiquen en un diario y en su portal web. Ello implica que las EEPP incurran costos para realizar dichas obligaciones, a fin de difundir entre sus usuarios dicha información. **Puntaje: 2**	Con esta alternativa se emplea un medio de difusión menos, lo que implica menores costos a las EEPP. Es importante mencionar que, esta opción resulta más eficiente en tanto que no reduce el alcance de difusión de información del tarfario a los usuarios puesto que esta se encuentra publicada permanentemente en los portales web de las EEPP . **Puntaje:3**
Costo de transacción	El RETA vigente dispone que las modificaciones al tarifario se publiquen en un diario. Ello implica que las EEPP incurran en costos de transacción como el tiempo y esfuerzo del personal designado para realizar la busqueda y negociación con el diario para llevar a cabo dicha actividad. De manera similar, se incurre en dichos costos para la publicación en el portal web. **Puntaje 2**	Esta alternativa permite la eliminación de los costos de transacción que genera realizar la publicación en el diario, manteniendo los demás costos asociados a la entrada en vigencia de la modificación de su tarifario. **Puntaje: 3**
Costo monetario	La publicación en un diario genera que las EEPPs desembolsen, en promedio, S/ **285 983 anual**. Asimismo, la EEPP incurre en gastos para mantener la publicación en su portal web y otros medios. **Puntaje 2**	Con esta alternativa, la empresa únicamente incurre engastos relacionados a la publicación de la modificación del tarifario en su portal web y demás medios, toda vez que ya no resulta necesario publicar en un diario. **Puntaje: 3**

El resultado de la evaluación de las alternativas es el siguiente:

Cuadro N° 9
Puntaje obtenido por cada alternativa

Criterio	Ponderación	Alternativa 1	Alternativa 2
Transparencia	0,25	3	3
Oportunidad	0,15	2	3
Eficiencia	0,25	2	3
Costo de transacción	0,20	2	3
Costo Monetario	0,15	2	3
Total		**2,25**	**3,00**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En conclusión, la alternativa que contribuye en mayor proporción con los objetivos institucionales es la alternativa 2, es decir, intervenir eliminando la publicación del tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación.

(ii) Recargos cobrados por las Entidades Prestadoras

Como ha sido mencionado, a fin de resolver el problema evidenciado con relación a los recargos cobrados por las Entidades Prestadoras, se ha planteado como solución intervenir incorporando en el Tarifario los recargos, así como sus condiciones de aplicación. Dicha alternativa es comparada con el *status quo*, a fin de determinar si resulta más beneficioso regular o mantener la situación actual (es decir, que los recargos sean publicados únicamente en la página web de las entidades prestadoras).

<u>Establecimiento de objetivos y criterios</u>

A fin de aplicar la metodología de Análisis Multicriterio, a continuación, se establecen los criterios considerados para analizar ambas alternativas, conforme a los objetivos que se buscan. Como ha sido mencionado, el objetivo de la regulación es garantizar que los usuarios puedan disponer de manera oportuna y transparente toda aquella información necesaria para hacer uso apropiado de los servicios brindados en las ITUP. Así, se han establecido los siguientes criterios:

1. ***Transparencia***: califica el mayor grado de divulgación de la información económica completa, así como de las situaciones en las cuales corresponderá la aplicación de los mismos de los recargos que logra cada alternativa. Es un atributo positivo, por lo que se asignará una mayor valoración a la alternativa que logre la mayor transparencia.

2. ***Oportunidad***: califica el plazo adecuado para poner a disposición de los usuarios de los servicios de infraestructura de transporte, la información completa sobre los recargos (relevante porque permite programar el presupuesto necesario para cubrir todos los conceptos asociados al uso de los servicios de infraestructura). En este caso, se asignará un mayor puntaje a la alternativa que represente un plazo suficiente para que el usuario disponga de la información en el momento apropiado.

3. ***Facilidad de acceso***: evalúa el grado de exposición que tenga el espacio en el que se pone a disposición de los usuarios la información completa sobre los recargos.

En este caso, se asignará un mayor puntaje a la alternativa que resulte más conveniente para el usuario por representar un menor esfuerzo de búsqueda.

4. ***Costos de implementación:*** califica el nivel de costos directos o indirectos en términos del uso de recursos económicos (personal, tiempo o dinero) en los que incurren las empresas reguladas en el cumplimiento de su obligación de difundir y poner a disposición de los usuarios la información de los recargos en cada una de las alternativas a evaluar, así como notificar al regulador sobre las modificaciones que efectúe. Se asignará un mayor puntaje a la alternativa con menores costos.

5. ***Costos para el regulador:*** evalúa el nivel de costos directos o indirectos en términos de mayor uso de sus recursos económicos (personal, tiempo u recursos monetarios) en los que incurre el regulador en cada una de las alternativas a evaluar. Se asignará un mayor puntaje a la alternativa que represente menores costos para el regulador.

Ponderación y calificación de los criterios

De todos los criterios seleccionados para evaluar las alternativas, se otorgará una mayor valoración a los criterios o atributos asociados al objetivo de lograr la mayor difusión de la información referida a las tarifas para los usuarios del sistema. En ese sentido, los atributos "oportunidad", "facilidad de acceso" y "transparencia" deben tener un mayor peso en la toma de decisión, por lo que se les asignará el valor de 0.25 a los dos primeros criterios por tener un mayor aporte al logro del objetivo y 0.20 al criterio de transparencia. Los otros criterios tendrán una valoración de 0.15. En resumen:

Cuadro N° 10
Ponderación de los criterios

Criterio	Ponderación
Transparencia	0.25
Oportunidad	0.25
Facilidad de acceso	0.20
Costos de implementación	0.15
Costos para el regulador	0.15

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Para cada alternativa, se evaluará el nivel de cumplimiento de cada uno de los criterios seleccionados. Para ello, se asignará un valor de entre 1 y 3, siendo 1 el valor que se asigna si la alternativa no cumple con el criterio de evaluación (es decir, no contribuye al logro del objetivo) y 3 si la contribución al logro es alta.

Cuadro N° 11
Puntaje para evaluar el cumplimiento de los criterios

Puntaje	Criterio
1	No contribuye al logro del criterio o atributo
2	Baja contribución al logro del criterio o atributo
3	Alta contribución al logro del criterio o atributo

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Valoración de cada alternativa

A partir de los criterios metodológicos antes expuestos se procederá a evaluar las dos alternativas disponibles para atender la problemática respecto de la difusión de los recargos.

	Alternativa 1: Mantener la regulación vigente	Alternativa 2: Incorporar en el tarifario los recargos (monto y condiciones)
Transparencia	En la situación actual las EEPP cumplen con publicar la información de los recargos en sus portales web en un documento separado de aquel en el que informan las tarifas, lo cual ha limitado su grado de exposición y difusión a los usuarios. Ello ha generado que las EEPP tengan bajos incentivos para presentar las condiciones de aplicación con la claridad requerida para su aplicación. **Puntaje: 2**	Al formar parte del tarifario, la información de los recargos tendrá mayor exposición y difusión (la misma que el tarifario), lo que generará el incentivo a las EEPP de que la información de los recargos sea lo más clara posible para efectos de su aplicación y cobro. **Puntaje: 3**
Oportunidad	La situación actual no contiene reglas sobre el nomento en el cual debe informarse a los usuarios las modificaciones de los recargos (montos y condiciones), lo que ha generado que los usuarios no cuenten con información completa o actualizada de dicho concepto al momento de realizar sus operaciones, lo que ha dificultado su programación y organización presupuestal), generando incertidumbre de las condiciones que estaran vigentes al momento de efectuar el pago. **Puntaje: 1**	Esta alternativa equipara el plazo en el que los usuarios toman conocimiento de los recargos, con el plazo en el toman conocimiento de las tarifas, debido a que el recargo representa una contraprestación directamente relacionada a la prestación del servicio. De este modo, el usuario se enterará con 10 dias de anticipación de cualqueir modificación de los recargos. **Puntaje: 3**
Facilidad de acceso	La regulación actual dispone que la información de los recargos debe ser publicada en los portales web de las EEPP, no obstante, al ser un documento separado del tarifario los usuarios deben buscar por un lado las tarifas y por otro lado los recargos a fin de tener la información completa de todos los conceptos involucrados en la prestación del servicio del servicio. **Puntaje: 2**	Con esta alternativa, los usuarios podran contar con la información completa de todos los conceptos involucrados en la prestación del servicio de infraestructura al revisar el tarifario, documento de revisión permanente por parte de los usuarios. **Puntaje:3**
Costo de implementación	El cumplimiento de la regulación vigente solo implicar publicar en el portal web la información de los recargos, su costo asociado es el del personal encargado de preparar el documento y publicarlo en la web. **Puntaje 3**	Esta alternativa le genera a las EEPP los costos de adecuar el tarifario adicionando la información de los recargos en sus locales y en todos los medios de difusión del mismo. Además, la EEPP incurrirá en el costo de notificación al regulador en caso opte por modificar la información de sus recargos. Finalmente, esta alternativa implica un costo, debido a cualquier modificación no entrará en vigencia de manera inmediata. **Puntaje: 2**
Costo del Regulador	Las condiciones vigentes, al no garantizar que los usuarios cuenten de manera oportuna con la información de los recargos y sus condiciones de aplicación han generado reclamos de los usuarios a las EEPP, los que han derivado en un mayor volumen de expedientes de apelación de reclamos para que lso resuelva el Regulador. **Puntaje 2**	Esta alternativa, al mejorar la transparencia y oportunidad en las que los usuarios toman conocimiento de los recargos, disminuirá la cantidad de reclamos por esta materia y sus apelaciones, por lo que se reducirá el costo en el que incurre en el Regulador por la atención de estos expedientes. **Puntaje: 3**

El resultado de la evaluación de las alternativas es el siguiente:

Cuadro N° 12
Puntaje obtenido por cada alternativa

Criterio	Ponderación	Alternativa 1	Alternativa 2
Transparencia	0.20	2	3
Oportunidad	0.25	1	3
Facilidad de acceso	0.25	2	3
Costos de implementación	0.15	3	2
Costos para el regulador	0.15	2	3
Total		**1,90**	**2,85**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En conclusión, la alternativa que contribuye en mayor proporción con los objetivos institucionales es la alternativa 2, es decir, intervenir incorporando en el tarifario los recargos, así como sus condiciones de aplicación.

Cabe precisar que, incorporar los recargos como parte del Tarifario, también requiere que se incorporé una definición de los mismos en el texto del RETA. Así, **c**onsiderando la naturaleza de los recargos, se propone establecer que los mismos son un mecanismo resarcitorio cuya función es que el usuario de la infraestructura asuma las responsabilidades por la no observancia de las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora que hayan sido previa y debidamente difundidas por este último. Ello considerando que el cobro por un recargo no se origina como consecuencia de la prestación de un servicio solicitado por el usuario, sino que se genera por el incumplimiento de aquellas cláusulas que fueron aceptadas al establecer la relación contractual. Asimismo, se propone precisar que los recargos se aplican por causas imputables al usuario, pues el Concesionario no se encuentra facultado a realizar un cobro por dicho concepto por un incumplimiento derivado de causas imputables al Concesionario.

VI. CONCLUSIONES

El 16 de mayo de 2017, se dispuso el inicio del Procedimiento de Revisión del RETA, con el fin de evaluar en qué medida se puede mejorar aquellos aspectos relacionados con los procedimientos tarifarios, incorporar reglas que sean un referente para el mercado e incluir mecanismos que brinden certeza y transparencia a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público.

Con el fin de garantizar que la regulación que se elabore e implemente sea de alta calidad, el proceso de revisión y modificación del RETA se realiza conforme a los principios, estándares, buenas prácticas y recomendaciones de la OCDE en materia de mejora regulatoria. Así, como parte de dicho proceso, se ha elaborado el presente Análisis de Impacto Regulatorio (RIA).

Como parte del análisis efectuado para identificar el problema, se determinó que existen disposiciones que requieren ser adecuadas a la normativa vigente, así como requieren ser precisadas a fin de otorgar una mayor predictibilidad a los usuarios de la norma. Asimismo, se constató que las disposiciones que regulan la difusión de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos, no garantizan el acceso adecuado y oportuno a los usuarios sobre toda la

información necesaria que requieren para el adecuado uso de los servicios de transporte de uso público, generando cargas innecesarias para las entidades prestadoras y usuarios.

Considerando los problemas identificados y los objetivos que se busca con la modificación del RETA, se determinó que aquellas propuestas de modificación que buscan la adecuación del RETA al marco normativo vigente, así como incorporar precisiones para mayor claridad de los usuarios, no requerían pasar por un análisis de impactos, pues dichas modificaciones no implican modificar de manera sustancial los procedimientos existentes, ni crear nuevas obligaciones o cargas a los administrados, no generando costos para las entidades prestadoras y usuarios. Por el contrario, las propuestas de adecuación desarrolladas generan mayor claridad en la aplicación del RETA, en beneficio de las entidades prestadoras y usuarios.

Por otra parte, en el caso de las alternativas planteadas para abordar el problema relacionado con la difusión y entrada en vigor de las tarifas, precios y otros conceptos, en la medida que las mismas implican modificaciones que tienen impacto en los costos para las entidades prestadoras, usuarios y el regulador, se efectuó un análisis de impacto conforme a lo establecido en el Manual RIA del OSITRAN.

Así, considerando que el RIA que corresponde aplicar en el presente caso es un RIA simplificado, se efectúo un análisis de decisión multicriterio a fin de evaluar si las alternativas propuestas generan un mayor beneficio que mantener la regulación vigente (*status quo*). Sobre la base de dicho análisis se determinó que, corresponde modificar el procedimiento de difusión y publicación de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos de la siguiente forma: (i) eliminar la obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones en un diario de amplia circulación; (ii) reducir el plazo para la entrada en vigencia de los precios, las ofertas, descuentos y promociones para las concesiones; y, (iii) incorporar en el Tarifario el monto de los recargos aplicados por las entidades prestadoras, así como las condiciones para su aplicación.

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

ANEXOS

Anexo N° 1. Procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria (2013 – 2017)

N°	Año	Tema	Concesión	Detalle	Resolución	Fecha
1	2013	Fijación tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Determinar la tarifa máxima del servicio especial "Uso de barreras de contención".	N° 063-2013-CD-OSITRAN	05/11/2013
2	2013	Fijación tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Determinar la tarifa máxima del servicio especial de carga fraccionada peligrosa.	N° 060-2013-CD-OSITRAN	17/09/2013
3	2013	Revisión tarifaria	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aprobar el factor de productividad a ser aplicado (mediante la regla RPI - 0,05%) a las canastas regulatorias formadas por los servicios regulados.	N° 059-2013-CD-OSITRAN	17/09/2013
4	2013	Revisión tarifaria	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aprobar nueva tarifa para el servicio de playa de estacionamiento.	N° 046-2013-CD-OSITRAN	15/07/2013
5	2013	Fijación tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Fijar la tarifa máxima los servicios de re-estiba de carga rodante, carga fraccionada y embarque/desembarque de carga de proyecto.	N° 011-2013-CD-OSITRAN	25/03/2013
6	2014	Fijación tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Tarifa máxima del servicio especial "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel.	N° 033-2014-CD-OSITRAN	10/07/2014
7	2014	Revisión tarifaria	Terminal Portuario de Matarani	Aprobar el factor de productividad (x) de 0,56 % para el período comprendido entre el 17 de agosto de 2014 al 16 de agosto de 2019.	N° 035-2014-CD-OSITRAN	24/07/2014
8	2014	Revisión tarifaria	CORPAC	Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y servicio de Aproximación.	N° 045-2014-CD-OSITRAN	01/10/2014
		Fijación tarifaria		Servicio aeronáutico de Sobrevuelo.		
9	2014	Desregulación	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Solicitud de desregulación del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Concentrados de Mineral.	N° 055-2014-CD-OSITRAN	04/12/2014
10	2015	Revisión tarifaria	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Aprobar nueva tarifa para el servicio de playa de estacionamiento del AIJCH.	N° 077-2015-CD-OSITRAN	30/12/2015
11	2015	Revisión tarifaria	Terminal Muelle Sur del Callao	Aprobar el factor de productividad (x) de 4,14 %, aplicable mediante la regla RPI-X a dos canastas de servicios regulados a la nave y a la carga.	N° 059-2015-CD-OSITRAN	28/09/2015
12	2015	Fijación tarifaria	Aeropuerto de Arequipa (AAP)	Aprobar la tarifa máxima del "Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque".	N° 016-2015-CD-OSITRAN	24/03/2015
13	2016	Fijación tarifaria	COPAM	Determinar las tarifas de los servicios estándar a la nave, carga y pasajeros.	N° 043-2016-CD-OSITRAN	10/08/2016
14	2016	Revisión Tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Aprobar el factor de productividad (x) de -9,3 %, aplicable mediante la regla RPI-X a dos canastas de servicios regulados a la nave y a la carga.	N° 030-2016-CD-OSITRAN	01/06/2016
15	2016	Revisión tarifaria	ENAPU	Revisión de las tarifas máximas de los servicios portuarios de los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.	N° 003-2016-CD-OSITRAN	15/02/2016
16	2017	Fijación tarifaria	Terminal Norte Multipropósito del Callao	Determinar las tarifas del servicio especial de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de la nave.	N° 002-2017-CD-OSITRAN	18/01/2017
17	2017	Fijación tarifaria	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Fijación tarifaria de servicios especiales	N° 032-2017-CD-OSITRAN	09/10/2017
18	2017	Revisión tarifaria	CORPAC	Revisión de Tarifas de los servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo	N° 036-2017-CD-OSITRAN	13/10/2017

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 2. Comentarios presentados por las Entidades Prestadoras Aeroportuarias en la consulta pública temprana

Tema	LAP	ADP	CORPAC
Orden de las disposiciones contenidas en el RETA	El orden de las disposiciones del RETA es claro. No obstante, sería recomendable revisar las disposiciones relativas a fijación de Tarifas (títulos IV y V). Debe quedar claro que el procedimiento es para definir las Tarifas Máximas, y no las Tarifas que efectivamente cobran las entidades prestadoras publicadas en el tarifario.		Formular de una manera más dinámica y concreta. Por ejemplo, los alcances y principios contenidos en el Título II, podrían contenerse dentro del Título I. Incluir como anexo del RETA un flujograma de los procedimientos.
Art. 29 Entrada en vigencia y aplicación efectiva de las Tarifas	En algunas oportunidades puede ser complicado cumplir con el plazo de publicación en el diario nacional, por razones ajenas a la Entidad Prestadora, por lo que resulta necesario evaluar si es posible reducir este plazo a cinco (5) días.	Los plazos de entrada en vigencia de las tarifas deberían ser reducidos de 10 a 5 días útiles.	El plazo consignado para la entrada en vigencia de la tarifa no es suficiente atendiendo a la dinámica de todo el proceso que involucra la gestión de la publicación, presupuesto entre otros de las tarifas, debiendo ser mayor plazo fin prever con tiempo el cumplimiento
Art. 30 Información mínima contenida en el tarifario		La precisión respecto del tipo de cambio -para el caso de las Tarifas expresadas en moneda extranjera- debe ser meramente referencial, debiendo aplicarse el tipo de cambio del día.	
Art. 33 Obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones	Eliminar la obligación de publicar el tarifario en un diario de circulación nacional, considerando que ya se publica en la página web y en el local de la entidad prestadora. Como alternativa para efectuar la publicación del tarifario, considerar los puntos o módulos de atención al público.	Los plazos para la publicación de los ajustes tarifarios, así como para efectos de la publicación de descuentos y políticas comerciales (10 días útiles previos de su entrada en vigencia), resultan muy largos. Proponemos sean reducidos a 5 días útiles. Dada la difusión del acceso al internet, las tarifas deberían ser difundidas solo en la sede de la infraestructura y en la página web de la Entidad Prestadora.	La publicación del tarifario actualizado y toda modificación en un diario de amplia circulación resulta innecesario considerando que la obligación de publicar dicha información en la página web ya satisface el propósito de publicidad efectiva, además de no irrogar gastos.

Tema	LAP	ADP	CORPAC
Art. 37. Aplicación de ofertas, descuentos y promociones en general		La difusión de la entrada en vigencia y fin de la vigencia de las ofertas, descuentos y promociones deben ser sólo en la sede de la infraestructura y en la página web de la entidad prestadora.	Debería haber mayor flexibilidad para su implementación. En la medida de que es un beneficio para los usuarios, los canales de comunicación y difusión de promociones, los requisitos de publicación para su vigencia, así como los plazos de anticipación para modificaciones deberían ser razonablemente menores.
Art. 42 Publicación de la propuesta tarifaria	La EE.PP. debería tener la posibilidad de modificar su propuesta en la medida que sustente estos cambios, dentro de un plazo establecido para dicho fin, tal como se le permite al regulador según lo indicado en el artículo 44.		En caso de las tarifas reguladas de los servicios de Aeronavegación y Aeroportuarias de contar con mayores argumentos y sustentos se debe modificar la propuesta tarifaria del OSITRAN, pues caso contrario perjudicaría a la empresa, teniendo en consideración que la determinación de las tarifas máximas deben cubrir los costos y permitir recuperar la inversión.
Art. 43 Contenido mínimo de la publicación de la propuesta tarifaria			Los plazos muchas veces no obedecen a la dinámica propia de los involucrados. Deberían considerarse otorgar un plazo mayor para la recepción de comentarios.
Art. 50 Audiencia Privada			En el marco del procedimiento de fijación y revisión tarifaria, se deberían desarrollar los alcances de las actuaciones de las Entidades Prestadoras de manera más clara durante la Audiencia Privada.
Art. 55 Requerimientos de Información			Los plazos que se le otorga a la Entidad Prestadora para proporcionar información deben ser razonables y atender a la naturaleza particular de cada información requerida.

Tema	LAP	ADP	CORPAC
Art. 59 Aprobación de la propuesta de fijación, revisión y desregulación tarifaria	Reducir de 15 a 10 días los plazos establecidos para que el Consejo Directivo se pronuncie sobre el informe de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a fin de hacer el procedimiento más ágil; considerando además que existe un pronunciamiento previo por parte de la Gerencia General.		
Art. 60 Actuaciones Complementarias	Reducir de 15 a 10 días el plazo para que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos realice actuaciones complementarias, en caso la Gerencia General o el Consejo Directivo del OSITRAN requiera actuaciones complementarias.		
Art. 61 Inicio de parte			OSITRAN no debe esperar a que la entidad efectué la solicitud de parte, dado que el Regulador debe analizar las tarifas y el tiempo. Asimismo, evalúen las variables que inciden en la revisión tarifaria.
Art 62 Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria			Sobre el poder del representante legal, se debe exigir razonablemente la vigencia del documento.

Tema	LAP	ADP	CORPAC
Anexos I y II: Criterios y metodologías para la fijación y revisión tarifaria	Precisar que las tarifas se realizan con las mejores estimaciones al momento de su elaboración (se proyectan demandas, costos operativos e inversiones), las cuales son sustentadas, revisadas y aprobadas por OSITRAN. La revisión de los flujos de años anteriores para evaluar la ejecución de inversiones debería considerar todo el flujo incluyendo demanda. No obstante, en esta situación se perdería el propósito de la fijación inicial y de la metodología utilizada. Así, cuando se realicen las evaluaciones de ejecución de inversiones se debe considerar si las mismas están relacionadas a una demanda y si la demanda existió. Asimismo, al momento de evaluar la compensación de inversiones debería tomarse en cuenta la Retribución efectuados por el Concesionario, entre otros.	Establecer algún mecanismo que permita trasladar a las tarifas la condición de escases de determinadas facilidades vinculadas a la tarifa pagada. Por ejemplo, en los aeropuertos existen horarios en los que las posiciones de parqueo de aviones resultan escasas. En esos casos, se debería permitir que la fijación de las tarifas de aterrizaje y despegue + estacionamiento de aeronaves, sean producto de un proceso de subasta (como en el REMA), en el cual se le asigne el horario al operador que le da un mayor valor.	Los criterios y metodologías deben estar en consonancia con los principios reguladores internacionales (no discriminación, transparencia y relación con los costes). Es necesario abordar los enfoques de Single till o Dual till para la determinación de las tarifas. La imposición de derechos debe ser simple y adecuada para su aplicación general y no deben desalentar la utilización de las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad. Se debe fijar de manera razonable, teniendo en cuenta el costo de las instalaciones y servicios utilizados, a fin de fomentar el desarrollo de la aviación civil internacional.
Consideraciones adicionales			Sería conveniente que los organismos regulados sean capacitados en la adecuada interpretación del RETA. El principal inconveniente que se presentan en los procedimientos es la poca atención a los plazos que se otorgan a las Entidades Prestadoras. Se debería considerar si en la mayoría de los casos se solicitan ampliación de los plazos, extenderlos ordinariamente sería lo razonable. Un caso de ejemplo es que en esta última revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación los tiempos se acortaron al regulador y nos requerían información adicional con plazos muy cortos.

Fuente: LAP, ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 3. Comentarios presentados por las Entidades Prestadoras Portuarias en la consulta pública temprana

Tema	APM Terminals	COPAM	ENAPU	Transportadora Callao
Orden de las disposiciones contenidas en el RETA y aspectos generales	Debido a que el RETA ha sido modificado en varias oportunidades, la lectura resulta difícil, sobre todo en lo referido a la posibilidad de ubicar correctamente el texto vigente a la fecha. Se requiere aprobar un Texto Único Ordenado que recoja todas las modificaciones.	En caso se presenten solicitudes de prestación de un servicio que no está incluido en el Tarifario, debería incorporarse en el RETA la posibilidad de establecer precios eventuales para servicios que podrían prestarse por única vez (como: ensamblaje, algún tratamiento u operación a cargas especiales, carga proyecto, etc.). De esta manera se fija el precio a convenir en interacción con el cliente, con el fin de garantizar la prestación del servicio sin afectar al usuario. De reiterarse la solicitud del servicio, se requeriría de manera formal el inicio del Procedimiento de fijación tarifaria, estableciéndose tarifas provisionales mientras el procedimiento está iniciado.	Consideramos que la actual estructura del RETA, disposiciones y ubicación de los diferentes procedimientos regulatorios están adecuadamente estructurados, pues facilita sus ubicación y concordancia entre ellos. Los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria, pueden optimizarse en lo referente al racionalizarse sus procedimientos y plazos	
Art. 20 Tarifa Provisional	El artículo establece que OSITRAN puede 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 definitivo. Dado que se trata de una facultad discrecional del Regulador, sería importante definir en qué casos es que proceden estas tarifas provisionales.	Solo se establecen tarifas provisionales mientras el procedimiento tarifario está iniciado. Si es que no se establecen tarifas definitivas, las tarifas provisionales quedan sin efecto, lo que podría afectar a los usuarios en caso luego soliciten la prestación del servicio. Esto es lo que ocurre con el servicio de Almacenamiento del 4° día en adelante para Carga Sólida a Granel del TPY-NR, la cual mediante Resolución N° 019-2017-CD-OSITRAN se propone no tarifar, y dejar sin efecto la tarifa provisional previamente establecida mediante Resolución N° 053-2016-CD-OSITRAN, debido a la no existencia de información suficiente para estimar el Costo Operativo y la demanda del servicio. Evaluar la posibilidad de mantener las tarifas provisionales para evitar afectar a los usuarios.		

Tema	APM Terminals	COPAM	ENAPU	Transportadora Callao
Art. 29 Entrada en vigencia y aplicación efectiva de las Tarifas	Precisar qué se entiende por el término "rebajas". El plazo establecido para la entrada en vigencia de las tarifas modificadas es adecuado. No obstante, consideramos conveniente que la comunicación al OSITRAN pueda darse dentro de los siguientes días a la publicación y no necesariamente el mismo. Para que una modificación entre en vigencia es necesario comunicarlo a los usuarios y al OSITRAN con 10 días de anticipación a su entrada en vigencia. El RETA no considera el supuesto de que lo que se quiere es beneficiar al usuario y exonerar de pago a los servicios ya prestados.		El plazo de entrada en vigencia de las tarifas por modificación tarifaria o inicio de una concesión o por rebaja de tarifas, posterior a su publicación en un medio de comunicación o al inicio de una concesión, están bien planteados.	
Art. 30 Información mínima contenida en el tarifario	De acuerdo con el Art. 30, el Tarifario debe contener el nombre comercial del servicio, la descripción y las características generales de su prestación, así como la unidad de medida de cobro. También debe incluir el detalle de los servicios que se encuentran exonerados del IGV. Este último aspecto es importante porque muchas veces es materia de discusión ante el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN. En ese sentido, la información mínima que debe contener el Tarifario es suficiente. Por lo tanto, consideramos que no es necesario que se añada información adicional alguna como un requerimiento mínimo del Tarifario.		En el punto 1 aplicable a la infraestructura aeroportuaria y portuaria consideramos que el punto j) correspondería más a las políticas comerciales de las empresas reguladas.	

Tema	APM Terminals	COPAM	ENAPU	Transportadora Callao
Art. 33 Obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones	No es necesario publicar en diario. Consideramos que las modificaciones en el Tarifario bastarían que sean publicadas y comunicadas vía web del concesionario a los usuarios.	Esta disposición es pertinente y debería continuarse con su aplicación.	La publicación de los tarifarios está acorde con una política de transparencia por los servicios portuarios que se brindan lo cual debe ser aceptadas y aplicadas por todos los prestadores de éste servicio público. Respecto de los medios la utilización de las páginas web y medios de comunicación escrita son adecuados.	
Art. 37. Aplicación de ofertas, descuentos y promociones en general	En el caso de las Concesiones Cofinanciadas, la entidad prestadora debe cumplir con la publicación en el plazo diez (10) días previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia. Sería recomendable hacer la misma indicación para el caso de las Concesiones Autofinanciadas.		Las ofertas descuentos y otros deben estar ligadas a las propuestas de movilización de carga (volúmenes) de los clientes del puerto, por lo que debe regirse bajo las políticas comerciales de cada terminal y en relación a la oferta y demanda de los mismos. Tener en consideración que, al moverse diferentes tipos de carga en los puertos, sus costos sus diferentes.	
Art. 42 Publicación de la propuesta tarifaria	Se debe permitir presentar una propuesta de modificación una vez iniciado el procedimiento cuando las condiciones en las cuales se elaboró la propuesta se hayan modificado; siempre que dichas condiciones se hayan producido dentro de los 30 días calendarios de presentada la propuesta.		La publicación de la propuesta tarifaria debe darse por temas de transparencia, pero debe considerarse también, por un tema de eficiencia, aceptar que las propuestas tarifarias puedan ser modificadas, estableciéndose plazos máximos para ello.	
Art. 43 Contenido mínimo de la publicación de la propuesta tarifaria	Estamos de acuerdo con el contenido mínimo de la publicación. Respecto al plazo para la presentación de comentarios podría extenderse de 15 a 20 días útiles.		Consideramos que los contenidos mínimos son adecuados.	

Tema	APM Terminals	COPAM	ENAPU	Transportadora Callao
Art. 53 Inicio de oficio	Respecto a los procedimientos de oficio, consideramos que el plazo y la información solicitada a la Entidad Prestadora son correctos. La notificación a la entidad prestadora debe contemplar expresamente un acuse de recibo, para evitar que pierda la oportunidad de presentar sus sustentos por falta de debida notificación del inicio de este procedimiento.			
Art. 55 Requerimientos de Información			El Estudio de Condiciones de Competencia solicitado a la entidad prestadora debería ser elaborado por el ente Regulador con la finalidad de que este no contenga distorsiones sino información sustentada.	
Art 62 Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria			Consideramos que lo requerido es adecuado. Podrían consolidarse algunos puntos, como el punto 5: "Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y base de datos utilizados en el estudio" con el punto 7 Proyección de la demanda, entre otros".	
Art 64 Inicio del procedimiento de fijación tarifaria de servicios nuevos (DEROGADO)		Debería otorgarse a la Entidad Prestadora el mismo plazo para la subsanación de las observaciones en un Procedimiento de Fijación Tarifaria de Servicios Nuevos tal como en un Procedimiento de Fijación y Revisión Tarifaria a Instancia de Parte (5 días, conforme al artículo 61), ya que bajo el planteamiento actual se pone en posición desventajosa a la Entidad Prestadora.		

Tema	APM Terminals	COPAM	ENAPU	Transportadora Callao
Título IV Mecanismos de Participación de Interesados	En nuestra opinión, y desde el punto de vista legal, los procedimientos establecidos para la publicación de proyecto, convocatoria a las partes interesadas, fijación de audiencias públicas y privadas y participación de consejos de usuarios respeta los procedimientos de debido procedimiento y transparencia		Los mecanismos de participación de interesados en la fijación o revisión de las tarifas podrían simplificarse en términos de pasos de la intervención, reestructurando el proceso y sus plazos.	
Capítulo 4, Título V. Procedimiento de desregulación tarifaria			Debería ser más claro y preciso ya que hay ámbitos donde ya existe competencia intraportuaria en un mismo puerto o zona geográfica y las tarifas por servicios siguen reguladas. Sugerimos que se fijen plazos para que el Regulador, por pedido o de oficio, emita informes sustentando la continuidad.	
Disposición Complementaria	La Disposición complementaria debería formar parte del Capítulo 2 del Título V del RETA para evitar confusiones. Es necesario que se establezca mayor claridad o definición respecto de “las condiciones de competencia” que la autoridad está autorizada a revisar para la fijación o revisión de las tarifas. El INDECOPI debería emitir su pronunciamiento en un plazo no mayor de 30 días calendarios para que el proceso sea más expeditivo.			

Tema	APM Terminals	COPAM	ENAPU	Transportadora Callao
Anexos I y II: Criterios y metodologías para la fijación y revisión tarifaria	Establecer criterios claros que doten de predictibilidad sobre qué metodología que utilizará el Regulador. El RETA establece actualmente diversas metodologías, pero no indica claramente en qué casos o cuáles son los criterios en que se elegiría una respecto de otra.		Debieran permanecer los criterios regularmente utilizados para la fijación de tarifas o en todo caso explicitar el uso indistinto de ellos en los casos que correspondan.	Se debe incorporar de manera explícita lo siguiente: (i) uso del método de la anualidad en concesiones de tipo *greenfield*; (ii) precisiones respecto al precio de los insumos; (iii) análisis explícito del impacto de la revisión tarifaria sobre la sostenibilidad a partir del uso de indicadores de rentabilidad de la concesión.
Consideraciones adicionales			Una vez aprobado un nuevo RETA debería socializarse con los entes regulados a través de talleres y capacitación sobre sus nuevos alcances, procedimientos y aplicación	

Fuente: APM Terminals, COPAM, ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 4. Comentarios presentados por representante del Consejo de Usuarios de Puertos en la audiencia previa

Tema	APAM
Aspectos generales	Incluir como anexo del RETA un flujograma de los procedimientos.
Art. 29 Entrada en vigencia y aplicación efectiva de las Tarifas	El plazo de entrada en vigencia de las nuevas tarifas debería regir a partir del agotamiento de la vía administrativa, pues de esta forma los usuarios gozarán de la debida seguridad jurídica. En aquellos casos que la nueva tarifa aumente el precio actual, la entrada en vigencia debería darse en un plazo no menor de 60 días hábiles siguientes al agotamiento de la vía administrativa. De esta forma, los usuarios podrán adoptar las medidas necesarias para afrontar el incremento de forma adecuada. En aquellos casos que la nueva tarifa reduzca el precio actual, la entrada en vigencia debería darse en cuanto se produzca el agotamiento de la vía administrativa. De esta forma, se logrará un mayor beneficio a los usuarios.
Art. 33 Obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones	Consideramos que debería mantenerse la obligación de que los tarifarios sean publicados en la página web del OSITRAN.
Art. 42 Publicación de la propuesta tarifaria	Se debe permitir la modificación de la propuesta tarifaria presentada al inicio en aquellos casos que genere menor precio para los usuarios y cuando se haya producido una variación significativa de las condiciones económicas en las cuales se formuló la propuesta inicial. La entidad prestadora debería pagar un derecho por reformulación de su propuesta inicial, que cubra los costos de la nueva evaluación por parte del Regulador. La modificación se permitiría por una sola vez y sólo surtiría efectos jurídicos si genera menores precios para los usuarios.
Art. 53 Inicio de oficio	Debería incluirse la posibilidad de que el regulador inicie un procedimiento de oficio, a solicitud fundamentada de las organizaciones representativas de los usuarios.
Art. 61 Inicio de parte	Alinear los reajustes tarifarios a la eficiencia. Por ejemplo, que la factibilidad de una revisión tarifaria por iniciativa de la EE.PP. esté supeditada a que dicha entidad cumpla con los niveles de servicio y productividad, o que mantenga determinada ratio de reclamos por ejercicio económico.
Art 62 Contenido de la solicitud	Ha sido concebido para solicitudes presentadas por entidades prestadoras. Se requiere especificar los requisitos aplicables a las propuestas de fijación y revisión tarifaria presentadas por APN/APRS.
Art. 73 Medios impugnatorios	Necesidad de reconocer legitimidad a la APN/APRS para solicitar la reconsideración de los pronunciamientos del OSITRAN.
Título IV Mecanismos de Participación de Interesados	El plazo para la recepción de comentarios a los usuarios debería ser de 30 días. Los usuarios se expresan a través de sus organizaciones representativas (gremios empresariales), por ello es necesario contar con un plazo prudencial que permita el análisis de sus consultores especializados, y la aprobación de los planteamientos por parte de los respectivos consejos directivos.
Disposición Complementaria	Los procedimientos de fijación y regulación tarifaria en servicios portuarios deben formar parte del cuerpo del Reglamento de Tarifas. Es ambigua debido a: (i) no se reconoce, de manera expresa, la posibilidad de que las Autoridades Portuarias Regionales (APRs) formulen propuesta tarifaria; (ii) falta especificar claramente cuáles son los requisitos aplicables a la propuesta de fijación o revisión tarifaria que formulen la APN o APRS (Art.62 no es idóneo); y, (iii) reconocer legitimidad a la APN/APRS para solicitar la reconsideración con sustentación en el supuesto en que la resolución tarifaria del OSITRAN sea distinta al pronunciamiento de la APN/APRS.
Consideraciones adicionales	OSITRAN debería tener una mayor participación en los casos en que las Bases y/o el Proyecto de Contrato de Concesión incluyan la fijación de tarifas máximas, pues como se sabe, durante los primeros años de duración de la concesión no se pueden revisar las tarifas.

Fuente: APAM
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 5. Contenido de los Reglamentos de Tarifas y Precios de las entidades prestadoras portuarias*

	Nombre	Objetivo	Contenido
APMT	Reglamento de Tarifas y Política Comercial	Procedimiento de aplicación de precios y tarifas, así como la política tarifaria y comercial	I. Disposiciones Generales (objetivo, alcance, principios, definiciones) II. De los servicios (naturaleza, continuidad, otros) III. Procedimiento de Aplicación de Tarifas y Precios (alcance, clasificación, criterios, unidad de cobro, factores monetarios) IV. Facturación y Pago de Servicios (facturación, responsabilidad y condiciones de pago) V. Política Comercial (condiciones para la aplicación de descuentos, ofertas y promociones). VI. Atención de reclamos VII. Resumen de Servicios
DPW	Reglamento Tarifario Comercial	Establece la política comercial y tarifaria a ser aplicada por DP World	I. Condiciones Generales - Principios Generales - Solicitud de servicio - Naturaleza de los Servicios - Condiciones de Pago - Atención al usuario para el retiro o recepción de contenedores. II. Resumen Tarifario (descripción de servicios)
Transportadora Callao	Reglamento de tarifas	Procedimiento de aplicación de precios y tarifas, así como las políticas comerciales y operativas	I. Disposiciones Generales (objetivo, alcance, principios, definiciones). II. De los servicios (naturaleza, solicitud, ingreso o salida de usuarios o carga). III. Procedimiento de Aplicación de Tarifas y Precios (alcance, clasificación, criterios, aceptación). IV. Facturación y Pago de Servicios (facturación, pagos, responsabilidad, condiciones de pago, créditos, Ofertas, descuentos y/o promociones). V. Atención de reclamos. VI. Resumen de Servicios. VII. Política Operativa
Paita	Procedimiento de Aplicación de Tarifas	Establece la política tarifaria a ser aplicada por los servicios estándar y servicios especiales	I. Objeto II. Alcances del servicio III. Aceptación de las tarifas IV. Criterios de aplicación de tarifas V. Solicitud de servicios VI. Utilización del personal VII. Facturación y pagos VIII. Solicitudes de reclamos IX. Descuentos X. Normas de los servicios
COPAM	Reglamento de Tarifas	Establece el procedimiento de aplicación de tarifas y precios, así como las políticas comerciales y operativas	I. Glosario de Términos II. Disposiciones generales (alcance y principios aplicables) III. Procedimiento de Aplicación de Tarifas (alcance, criterios, procedimiento de cobro, política de descuentos) IV. Tipos de servicios prestados V. Política de reclamos VI. Política comercial VII. Política operativa VIII. Servicios especiales provisionales

* Se consideran aquellas entidades portuarias que en sus contratos de concesión tienen la obligación de aprobar sus Reglamentos de Tarifas y Precios

Fuente: Reglamentos vigentes de las Entidades Prestadoras, disponibles en sus respectivas páginas web

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 6. Gasto efectuado por la Entidades Prestadoras para publicar las modificaciones a su tarifario en diarios de alta circulación (En S/, sin incluir IGV)

Infraestructura	Concesionario	Diario	Fecha de Publicación	Ocupación de la página (%)*	Tarifa (S/ sin IGV)**
Aeropuertos	AAP	La República	30/12/2016	2 1/2 pág.	40 163
Aeropuertos	AAP	La República	12/04/2017	75%	12 049
Aeropuertos	ADP	Varios***	27/12/2017	-	18 000
Puertos	APM	La República	7/02/2017	1 pág.	16 065
Puertos	APM	La República	21/03/2017	1 pág.	16 065
Puertos	APM	La República	16/06/2017	1 pág.	16 065
Puertos	APM	La República	6/09/2017	1/2 página	8 836
Puertos	APM	La República	14/12/2017	1 pág.	16 065
Puertos	APM	La República	22/12/2017	30%	4 016
Carreteras	AUNOR	La industria	10/02/2017	20%	1 248
Carreteras	AUNOR	La industria	10/02/2017	20%	1 248
Carreteras	AUNOR	La industria	10/02/2017	20%	1 248
Carreteras	AUNOR	La industria	22/02/2017	20%	1 248
Carreteras	AUNOR	La industria	22/02/2017	30%	2 698
Carreteras	AUNOR	La industria	22/02/2017	20%	1 248
Carreteras	AUNOR	La industria	22/04/02017	30%	2 698
Carreteras	AUNOR	La industria	24/05/2017	25%	1 928
Carreteras	Concesionario Canchaque	Correo Provincia	2/03/2017	25%	1 903
Carreteras	Concesionario Canchaque	Tiempo Piura	2/03/2017	40%	2 890
Puertos	COPAM	El Peruano	16/01/2017	40%	5 220
Puertos	COPAM	El Peruano	1/02/2017	40%	5 220
Puertos	COPAM	El Peruano	13/05/2017	70%	10 483
Puertos	COPAM	El Peruano	20/10/2017	40%	5 220
Puertos	COPAM	El Peruano	15/12/2017	10%	624
Puertos	COPAM	El Peruano	16/12/2017	25%	1 928
Aeropuertos	CORPAC	El Peruano	25/10/2017	25%	1 928
Puertos	CORPAC	El Peruano	25/10/2017	40%	5 220
Puertos	CORPAC	El Peruano	15/12/2017	50%	7 488
Carreteras	COVIPERU	Correo Lima	8/02/2017	25%	2 949
Carreteras	COVISOL	La República	3/01/2017	20%	3 213
Carreteras	COVISOL	La República	12/01/2017	10%	1 606
Carreteras	COVISOL	La República	20/09/2017	20%	3 213
Carreteras	COVISOL	La República	8/10/2017	10%	1 606
Carreteras	COVISOL	La República	15/09/2017	10%	1 606
Carreteras	COVISOL	La República	20/09/2017	15%	2 731
Carreteras	COVISOL	La República	10/11/2017	10%	1 606
Carreteras	COVISOL	La República	29/11/2017	20%	3 213
Carreteras	DEVIANDES	Ojo	22/12/2017	15%	929
Puertos	DPW	Correo Lima	16/08/2017	25%	2 949
Puertos	DPW	Perú 21	30/08/2017	25%	1 248
Carreteras	IIRSA NORTE	La República	30/12/2016	30%	4 016
Carreteras	IIRSA NORTE	El Peruano	30/12/2016	25%	1 928
Carreteras	IIRSA NORTE	Ahora	30/12/2016	25%	1 928
Carreteras	IIRSA NORTE	La hora-Piura	27/12/2017	20%****	1 248
Carreteras	IIRSA NORTE	Ahora - Bagua	27/12/2017	25%	1 928
Carreteras	IIRSA NORTE	Ahora - Tarapoto	27/12/2017	20%****	1 248
Carreteras	IIRSA NORTE	Ahora - Bagua	27/12/2017	20%****	1 248
Carreteras	IIRSA NORTE	El Peruano	27/12/2017	20%****	1 248
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	1/05/2017	15%	1 084
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	1/06/2017	15%	1 084
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	1/07/2017	15%	1 084
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	1/08/2017	15%	1 084
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	1/09/2017	15%	1 084
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	1/10/2017	15%	1 084
Carreteras	IIRSA SUR	El sol de Cusco	22/12/2017	15%	1 084

Carreteras	IIRSA SUR	Don Jaque de Puerto Maldonado	23/12/2017	20%****	1 248
Carreteras	IIRSA SUR	El Peruano	23/12/2017	20%****	1 248
Carreteras	INTERSUR	Correo Provincia	27/12/2017	15%	1 084
Carreteras	NORVIAL	Correo Provincia	3/07/2017	40%	2 890
Aeropuertos	LAP	El Peruano	14/09/2017	20%	1 248
Puertos	PAITA	La República	6/11/2017	20%	3 213
Puertos	TCA	Expreso	13/05/2017	15%	1 084
Puertos	TISUR	Correo Arequipa	04/02/02017	15%	1 084
Puertos	TISUR	Correo Arequipa	2/08/2017	30%	2 456
Férreas	FETRANSA	La República	18/09/2017	40%	6426
Férreas	FVCA	Expreso	21/09/2017	15%	1 084
Puertos	TPE	La República	6/11/2017	20%	3 213
Puertos	TCA	Expreso	13/05/2017	20%	1445
TOTAL					**285 983**

* Valor referencial estimado considerando las publicaciones en los diarios

** Mediante Carta N° 1204-2017-GR-ADP, ADP informó que el costo aproximado de publicar las modificaciones tarifarias en las doce (12) ciudades donde operan los aeropuertos que administra asciende a S/ 18 000.

*** La tarifa ha sido estimada considerando el porcentaje de ocupación en página de cada publicación, así como las tarifas por tamaño de publicación correspondiente a los diarios La República, El Peruano, Correo (Lima y provincias) y Ojo (Lima y provincias) del año 2018.

Fuente: Entidades Prestadoras y tarifarios de diarios.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos