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

CARGO DE RECEPCIÓN - TRÁMITE DOCUMENTARIO

La recepción del presente documento no significa
la conformidad o aprobación del mismo

Fecha de ingreso: 28/03/2019 **Hora:** 15:24

Número de Trámite: 2019024158

Remitente:	SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.
Area Destinataria:	Presidencia
Tipo de Documento:	CARTA MP
Número de Documento:	014-2019/STI-GO
Asunto:	COMENTARIOS AL PROYECTO DE REGLAMENTO GENERAL DE TARIFAS
Observaciones:	
Nro Folios Totales:	31
Registrado Por:	ISABEL REYES QUEZADA

Conservar este documento para cualquier atención o consulta, indicando el número de trámite.
Calle Los Negocios N° 182, Piso 4 Urb. Limatambo - Surquillo
https://www.ositran.gob.pe

SALAVERRY
TERMINAL INTERNACIONAL

CARTA N° 014-2019/STI-GG

Lima, 28 de marzo de 2019

Señores,
OSITRAN
Calle Los Negocios 182
Surquillo. -

Atención: **Verónica Zambrano Copello**
Presidente del Consejo Directivo

Asunto: **Comentarios al Proyecto de Reglamento General de Tarifas.**

De nuestra especial consideración:

Mediante la presente comunicación, nos es grato saludar a su representada y, a su vez, presentar nuestros comentarios al proyecto de Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, publicación aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2019-CD-OSITRAN; ello, dentro del plazo establecido.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,

SALAVERRY
TERMINAL INTERNACIONAL

P/o

Diego Cassinelli Montero
Gerente General

Documento adjunto:

- Informe final denominado "Comentarios al proyecto de reglamento general de tarifas del OSITRAN"

MACRO CONSULT

INFORME FINAL

"COMENTARIOS AL PROYECTO DE REGLAMENTO GENERAL DE TARIFAS DEL OSITRAN"

Preparado para:

SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL

Contenido

A. ANTECEDENTES 3
B. DEFINICIONES 5
C. MARCO CONCEPTUAL 6
C.1. RIESGO REGULATORIO 6
C.2. MEJORES PRÁCTICAS EN REGULACIÓN 8
C.3. PRINCIPIOS ESTABLECIDOS EN EL RETA 9
D. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA 12
D.1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 12
D.2. INFORME DE ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO 15
E. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DEL OSITRAN 21
E.1. COMENTARIOS GENERALES 21
E.2. PROPUESTAS 25
F. REFERENCIAS 28

A. ANTECEDENTES

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN publicada el 27 de setiembre de 2004, se aprobó el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, el mismo que contiene las metodologías, reglas, principios y procedimientos que deben ser aplicados por OSITRAN en los procedimientos de fijación y revisión tarifaria aplicables a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Tal como se indica en la Exposición de Motivos del reglamento aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, este 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, así como sus obligaciones frente al OSITRAN y a los usuarios de las infraestructuras de transporte. Asimismo, busca definir las reglas generales para la participación de los usuarios y de las organizaciones que los representaban en el procedimiento regulatorio.

Dicho Reglamento fue modificado mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicadas el 30 de diciembre de 2006 y el 01 febrero 2012, respectivamente.

A través de Resolución N° 084-2018-GG-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2018, la Gerencia General del OSITRAN dispuso la creación del Comité Evaluador del Análisis de Impacto Regulatorio del OSITRAN, cuya función es validar u observar el Informe que contiene el Análisis de Impacto Regulatorio efectuado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

De acuerdo con el Informe de vistos, **se identificó la necesidad de modificar el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, a efectos de adecuar dicha norma al marco legal vigente, otorgar mayor transparencia y predictibilidad en beneficio de los administrados**, contar con disposiciones que permitan el trámite eficiente de los procedimientos tarifarios que se siguen ante este Regulador y eliminar aquellas cargas y costos que no sean los más eficientes para los fines perseguidos.

Dicho Informe de vistos fue validado por el Comité Evaluador del Análisis de Impacto Regulatorio de la Entidad mediante Memorandos N° 382-18-GAU-OSITRAN del 21 de diciembre de 2018, N° 0022-2019-GSF-OSITRAN del 4 de enero de 2019 y N° 0025-2019-GAJ-OSITRAN del 17 de enero de 2019.

El 20 de febrero de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2019-CD-OSITRAN se resolvió lo siguiente:

- Autorizar la publicación, en el Diario Oficial "El Peruano", del proyecto de Reglamento General de Tarifas, así como de sus correspondientes Anexos y Exposición de Motivos.

- Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo precedente, para que los interesados remitan por escrito al OSITRAN [...].

- Encargar a la Oficina de Comunicación Corporativa realizar la convocatoria a la Audiencia Pública en un plazo no mayor de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de la fecha de la publicación dispuesta en el Artículo 1° de la presente Resolución [...].

- Autorizar la difusión de la presente Resolución, así como de los documentos a que hace referencia el Artículo 1°, en el Portal Institucional de OSITRAN [...].

El 21 de marzo de 2019, a las 10:00 a.m. se llevó a cabo la Audiencia Pública del Proyecto de Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, en la cual participó MACROCONSULT S.A. (en adelante "Macroconsult" o "el Consultor").

Es en este contexto que Salaverry Terminal Internacional S.A. requirió a Macroconsult la elaboración de un informe de "Comentarios al Proyecto de Reglamento General de Tarifas del OSITRAN".

B. DEFINICIONES

Durante el presente informe se tomará en consideración las siguientes definiciones:

- **OSITRAN**: Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público
- **Proyecto**: Proyecto de Reglamento de Tarifas de OSITRAN, publicado por medio de la Resolución de Consejo Directivo 9-2019-CD-OSITRAN
- **RETA**: Reglamento de Tarifas vigente del OSITRAN, publicado por RCD N° 043-2003-CD-OSITRAN.
- **TUO de la LPAG**: Texto Único Ordenando de la Ley del Procedimiento Administrativo General (DS 4-2019-JUS)

C. MARCO CONCEPTUAL

C.1. RIESGO REGULATORIO

Tal como indican Levy y Spiller (1994,1996) y Cave y Stern (1998), desde una perspectiva institucional los monopolios naturales y otras infraestructuras se pueden definir por la presencia de tres características:

- Subaditividad de costos (economías de escala y diversificación)
- Grandes costos hundidos (específicos)
- Carácter de servicio público

Estas características crean un escenario altamente politizable: alta concentración en la industria, barreras a la salida, costos variables medios bajos y posible presión de los usuarios.

Para hacer frente a este "riesgo regulatorio", entendido en general como la incertidumbre sobre la actuación del regulador, es necesario evaluar la capacidad de la dotación institucional de cada país para generar la suficiente credibilidad en los inversionistas sobre el mantenimiento de las reglas en el tiempo en el país. Siguiendo a North (1990), esta dotación institucional está compuesta por instituciones del poder ejecutivo y legislativo, instituciones judiciales, normas y costumbres que restringen a individuos y gobierno, las capacidades administrativas del país, la ideología y los mecanismos de balance de intereses.

En dicho contexto, de acuerdo con Guasch y Spiller (1999), para minimizar el problema de credibilidad deben funcionar tres mecanismos:

- Restricciones a la discrecionalidad de los reguladores
- Restricciones formales o informales sobre el accionar del poder ejecutivo con respecto al marco regulatorio
- Instituciones que hagan viables las restricciones

Respecto a la discrecionalidad de los reguladores, si bien los contratos de concesión no son diseñados por el Regulador, la gestión de dichos contratos en el tiempo igualmente constituye una señal frente a los inversionistas, en la medida que las decisiones regulatorias son un determinante de los resultados en las industrias.

En paralelo, debe tenerse en cuenta también que la regulación es una actividad realizada en el marco de importantes restricciones (Baron y Myerson; 1982, Laffont y Tirole; 1986, Lewis y Sappington; 1988):

- Administrativas: ámbito, instrumentos
- Contractuales: contratos incompletos
- Informacionales: información asimétrica en costos

Por ello, para ser eficiente e incorporar continuamente nueva información, la regulación requiere necesariamente de discrecionalidad. En un contexto de una economía institucionalmente frágil esto no es posible sin abrir la posibilidad de conductas oportunistas o sujetas al riesgo político. Por lo tanto, existe un *trade-off* entre predictibilidad de las reglas de juego y discrecionalidad o flexibilidad para adaptar la regulación, el cual debe ser manejado de una manera cuidadosa por el Estado y revisado a lo largo del tiempo.

En este ámbito, como señala Smith (1997), "*la mayoría de los sistemas regulatorios son intermedios entre estos extremos. Las políticas fundamentales y los principios que comandan la regulación tienden a ser definidos en leyes, licencias o contratos, que cuidadosamente delimitan la discreción residual por medio de la referencia a tales criterios y objetivos. Una mayor flexibilidad y discrecionalidad son generalmente más importantes en industrias donde hay un cambio tecnológico rápido.*"

Vale decir, el grado de discrecionalidad y poder que se delegue a los reguladores varía entre países, sectores y actividades en un mismo país. Lo importante es que las características particulares de la delegación se ajusten a las condiciones específicas en las que la actividad reguladora se llevará a cabo: **cuanto más riesgo exista relacionado a la discrecionalidad del regulador y menor sea el cambio tecnológico del sector, será más conveniente contar con lineamientos detallados que brinden mayor predictibilidad a las decisiones del regulador**.

Así, **en países como el Perú, la regulación de la infraestructura de uso público suele establecerse a través de contratos detallados**, que procuran reducir la discreción de los reguladores, pretendiendo lidiar con todas las contingencias previstas al inicio del contrato, haciendo explícito en la medida de lo posible cómo deben interpretarse y aplicarse ante las mismas, e incluso agregando detalles adicionales a la regulación a través de modificaciones contractuales por acuerdo de partes.

En dicho contexto – tomando en cuenta los menores niveles de cambio tecnológico observados en las infraestructuras de transporte –, **resulta razonable que el marco regulatorio especifique las formas de aplicación del mecanismo de fijación y revisión de precios**, y establezca mecanismos imparciales de resolución de conflictos (arbitrajes, revisión judicial) y políticas de inversión (enfoque institucional) **con el objetivo de minimizar el riesgo regulatorio**.

Dicho objetivo se sustenta en los **costos generados por el riesgo regulatorio**, los cuales son tratados de manera general a la luz de la experiencia en países latinoamericanos por Spiller y Savedoff (1999). Asimismo, según estimaciones de Guasch (2004), el riesgo regulatorio incrementa el costo de capital entre 2 y 7 puntos porcentuales, al tiempo que un incremento de 5 puntos en dicho costo tiene como efectos reducir el precio de venta en una privatización entre un 15% y 30%, e incrementar la probabilidad de renegociación en aproximadamente un 40%.

La incidencia negativa de los menores ingresos públicos por privatizaciones, las mayores tarifas y las menores inversiones sobre la competitividad de los usuarios de dichos servicios debe ser considerada como parte del diseño de las políticas regulatorias.

C.2. MEJORES PRÁCTICAS EN REGULACIÓN

Según De Vries (2010) una mejor práctica puede ser definida como aquel proceso o actividad que ha demostrado ser más efectivo, eficiente, democrático, o cualquier fin o atributo perseguido por la política pública.

Bajo dicha premisa, Stern y Holder (1999) establecen que las mejores prácticas en los **procesos de regulación económica** deben evaluarse en función a los siguientes criterios:

1) **Participación**: ocurre cuando las partes interesadas (incluyendo las firmas reguladas, los consumidores y otros participantes en la industria) contribuyen de manera efectiva al proceso regulatorio. Puede tomar diversas formas, tales como ejercicios de consulta, audiencias y encuestas.

   La participación tendrá sentido en la medida que los participantes cuenten con una oportunidad genuina de influenciar en las decisiones antes de que estas sean realizadas.

2) **Transparencia**: la obligación de los reguladores de explicar sus decisiones y procedimientos reduce la probabilidad de ocurrencia de errores o situaciones injustas.

   La transparencia es crucial para asegurar una efectiva rendición de cuentas y promover la participación, ya que permite a los agentes involucrados contar con un mayor entendimiento de las decisiones del regulador, así como el sustento de las mismas.

   Asimismo, la transparencia es crucial para garantizar la predictibilidad de los procesos, en la medida que permite detectar de manera temprana con mayor

facilidad cualquier cambio en la regulación que genere efectos importantes sobre los agentes involucrados.

3) **Predictibilidad**: implica que la firma pueda confiar razonablemente – considerando la evolución de la regulación y las circunstancias correspondientes – en que las "reglas del juego" no cambiarán de manera súbita, ya sea por cambios en el marco legal o regulatorio, o por cambios en la aplicación de la regulación.

   La predictibilidad es esencial cuando las firmas realizan inversiones que deben ser recuperadas en un plazo determinado.

A nivel específico, Stern y Holder (1999) identifican como criterios más relevantes para evaluar la predictibilidad de los reguladores los siguientes:

- La estabilidad en funciones y deberes de los reguladores.
- La estabilidad de los lineamientos clave en materia regulatoria.
- La existencia de principios del regulador explícitos en documentación formal.
- La consistencia de las decisiones en materia regulatoria.
- La existencia de información pública disponible de manera oportuna respecto a los eventos relacionados a la regulación.
- La coherencia de los arreglos regulatorios y sus diferencias respecto a los aplicados en sectores similares.

C.3. PRINCIPIOS ESTABLECIDOS EN EL RETA

Tanto el Artículo 18 del RETA como el Proyecto definen los siguientes principios en el ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN:

1) Libre acceso

2) Promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura

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

3) Sostenibilidad de la oferta

"El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio."

4) Eficiencia

"Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

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

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

5) Equidad

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

6) No discriminación

7) Principio de Costo-Beneficio

8) Predictibilidad

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

9) Consistencia

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

10) Transparencia

Dado que los principios establecidos en el RETA y el Proyecto son consistentes con el marco conceptual desarrollado en los **Apartados C.1**, **C.2**, y **C.3**, consideramos que dichos principios deben formar parte de un marco de evaluación adecuado para las modificaciones propuesta en el Proyecto.

D. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

D.1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo a los antecedentes detallados en la Exposición de Motivos del Proyecto, este tiene el siguiente fin:

> *"[...] someter a consulta pública, los principios y las reglas generales a que se somete el ejercicio de la función reguladora de OSITRAN, así como las obligaciones de las Entidades Prestadoras bajo la competencia del organismo, , con relación al establecimiento y aplicación de las tarifas, los mecanismos de difusión de las tarifas, precios, ofertas y otros conceptos aplicados sobre los servicios que prestan dichas entidades, el contenido de las solicitudes de inicio de procedimiento tarifario, precisiones sobre los procedimientos de desregulación tarifaria y el análisis de condiciones de competencia. Asimismo,* ***el proyecto establece precisiones respecto a los aspectos metodológicos que deben tenerse en consideración para la fijación y revisión de las tarifas aplicadas por las Entidades Prestadoras****."*
>
> **[Énfasis agregado]**

Al respecto, los cambios más relevantes que se ha identificado a nivel metodológico se encuentran relacionados a los siguientes temas:

1) Cambios en la fijación de metodología en la resolución de inicio de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria (punto 2.10. de la Exposición de Motivos)

2) Cambios en el anexo metodológico (punto 2.11. de la Exposición de Motivos)

Respecto a los cambios relacionados al punto 1), la Exposición de Motivos presenta los siguientes argumentos:

> *"[...] la elección de* ***la metodología es uno de los principales aspectos que son analizados en los procedimientos tarifarios, pues es relevante para la determinación de la estructura tarifaria, unidad de cobro y niveles tarifarios de los servicios bajo análisis****. Para definir la metodología más idónea en cada procedimiento tarifario, resulta importante que el Regulador cuente con diversa información de la Entidad Prestadora regulada.*
>
> *Considerando el problema de asimetría de información que enfrenta el Regulador, el acto de inicio del procedimiento tarifario no resulta ser el momento más adecuado para definir dicho aspecto fundamental del procedimiento. Es en la etapa de elaboración de su propuesta tarifaria que dicho Regulador cuenta con mayor disponibilidad y calidad de*

información, a efectos de poder determinar la metodología que sea más idónea para el caso en concreto.

Por tanto, teniendo en consideración lo antes señalado, y a fin de homogeneizar este aspecto en los procedimientos de fijación y revisión tarifaria iniciados a pedido de parte, y aquellos iniciados de oficio, en el proyecto normativo ***se propone retirar la disposición que exige que en la resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión se deba precisar la metodología que se utilizará durante el procedimiento tarifario****."*

[Énfasis agregado]

Por otro lado, la Exposición de Motivos presenta los siguientes argumentos respecto a los cambios relacionados al punto 2):

*"**En algunos Contratos Concesión, se establece como mecanismo de revisión de tarifas el de precios tope (RPI - X)**. 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), 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.*

[...]

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 con la que cuente el Regulador, este podría optar por la elección de una metodología que genere mayores incentivos a las Entidades Prestadoras a ser eficientes*** *y, de esta manera, las empresas puedan trasladar sus ahorros de costos de manera gradual mediante menores tarifas a los usuarios.*

Por tanto, en el proyecto normativo ***se propone retirar del anexo 2 del RETA el detalle de aspectos relacionados con las fórmulas aplicables a la revisión de tarifas mediante el factor de productividad y la metodología de costo de servicio****. Con ello, se busca generar mayor flexibilidad al Regulador y a las Entidades Prestadoras al momento de elaborar sus propuestas tarifarias."*

[Énfasis agregado]

Para evaluar las modificaciones propuestas en los puntos 1) y 2), el OSITRAN optó por realizar un RIA básico. El sustento para escoger dicha herramienta de análisis se encuentra detallado en la Exposición de Motivos:

> *"[...] las alternativas planteadas de los problemas identificados [...] no generan mayores costos administrativos a las entidades prestadoras ni implican que las mismas deban generar información o reportes adicionales al RETA vigente ni generan mayores cargas a los usuarios. Asimismo, debe indicarse que* ***las mencionadas alternativas no generan impacto sobre la competencia, puesto que no involucran la generación de barreras de entrada en los mercados ni inciden sobre los precios o tarifas de los servicios brindados por las entidades prestadoras****. Además, debe resaltarse que, tomando en cuenta la información recabada en la consulta pública temprana,* ***no se aprecia que la modificación del RETA pueda generar oposición o temas controvertidos entre los stakeholders****."*
>
> **[Énfasis agregado]**

Sobre la base de dicho análisis, el OSITRAN propone las siguientes alternativas para resolver los problemas identificados en los puntos 1) y 2):

- **Alternativa 1**: Mantener la regulación vigente
- **Alternativa 2**: Adecuar el RETA

Para evaluar dichas alternativas, el OSITRAN realiza un **análisis costo beneficio conceptual**, cuyas conclusiones se resumen a continuación:

> *"****Las propuestas de modificación 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 del reglamento****, no generan crean nuevas obligaciones o hacen más estrictas las obligaciones existentes, no crean o modifican trámites y no restringen o afectan los derechos de los administrados o usuarios.*
>
> *Por el contrario****, dichas modificaciones propuestas tienen como beneficio mejorar la claridad y efectividad del RETA****, con el fin de evitar confusiones e interpretaciones erróneas por parte de las entidades prestadoras y usuarios. Asimismo, con ello se propone simplificar trámites y requisitos de los procedimientos tarifarios y sobre la publicación de los precios, ofertas, descuentos y promociones en general.*
>
> *Dado ello, debe indicarse que* ***es mayor el beneficio neto de adecuar el RETA a la normativa vigente que mantener la regulación vigente****."*
>
> **[Énfasis agregado]**

D.2. INFORME DE ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO

El objeto del Informe de Análisis de Impacto Regulatorio (Informe RIA) es el siguiente[1]:

> *"[...]* ***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). 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 ."*
>
> **[Énfasis agregado]**

Asimismo, el Informe RIA incluye una documentación detallada del proceso de consulta pública temprana, el cual tuvo la finalidad de conocer la opinión de los usuarios del RETA, a través de datos y experiencias concretas, respecto a los siguientes puntos[2]:

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

Para ello, se envió un cuestionario de 14 preguntas que incluye temas relacionados a los criterios y metodologías para la fijación y revisión tarifaria establecidos en el Anexo I y el Anexo II del RETA. Sobre dicha temática, se recibieron los comentarios resumidos en el **Cuadro 1**.

---

[1] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, página 6.
[2] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, página 9.

Cuadro 1: Resumen de comentarios remitidos en el proceso de consulta pública temprana

Entidad Prestadora	Comentario
ENAPU	*"**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."*
APM Terminals	*"**Establecer criterios claros que doten de predictibilidad sobre la 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."*
Transportadora Callao	*"Se debe incorporar de manera explícita lo siguiente: (i) **uso 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."*
CORPAC	***"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 Single till o Dual till para la determinación de tarifas.*** *[...]"*
LAP	*"**Precisar que las tarifas se realizan con las mejores estimaciones al momento de su elaboración** [...]"*
ADP	*"Establecer algún mecanismo que permita trasladar a las tarifas la condición de escasez de determinadas facilidades [...]"*

Fuente: Informe de Análisis de Impacto Regulatorio
Elaboración propia.

Asimismo, el Informe RIA resalta lo siguiente[3]:

> ***"La Consulta Pública contó con la participación de los principales usuarios del reglamento materia de análisis en los últimos años*** *[...]. En este punto, debe*

[3] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, página 10.

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."*

[Énfasis agregado]

Sobre la base de la información recabada en la consulta pública temprana y la experiencia del OSITRAN en la aplicación del RETA, **el Informe RIA define la siguiente problemática** que ha generado la necesidad de modificar dicho reglamento:

- 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.
- **Incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios**, determinación de tarifas, así como a las obligaciones a cargo de las Entidades Prestadoras, debido a ausencia de disposiciones en el RETA.
- Disposiciones que no aportan a la eficiencia del trámite de los procedimientos tarifarios.
- Cargas y costos para las Entidades Prestadoras relativos a la publicación del tarifario, así como falta de claridad de disposiciones relativas a dicho documento

Respecto a los aspectos metodológicos, el Informe RIA identifica los siguientes problemas:

1) Fijación de metodología en la resolución de inicio de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria[4]

"[...]

[...] 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.*

[4] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, páginas 20, 21 y 22.

- *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 *[...]*

[...]"

2) Anexo metodológico[5]

"[...]

En algunos Contratos de Concesión, se establece como mecanismo de revisión de tarifas el de precios tope *(RPI -X). 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).

[...]

---

[5] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, páginas 22 y 23.

[...] 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."*

Una vez identificada la problemática, se definen los siguientes **objetivos de intervención**:

- 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.

- **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.

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

- 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.

De este modo, el OSITRAN establece que *"****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."*[9]

[9] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, página 31.

Finalmente, respecto a los aspectos específicos detallados en los puntos 1) y 2), y a partir de un análisis costo beneficio conceptual, se propone incorporar las siguientes modificaciones:

1) Fijación de metodología en la resolución de inicio de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria[7]

"[...] ***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."*

2) Anexo metodológico[8]

"[...] ***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"*

Dichas modificaciones son sustentadas por el OSITRAN alegando que *"[...] 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."*[9]

Cabe resaltar que, **a diferencia de otras propuestas de modificación al RETA – en las cuales se realiza un "análisis de decisión multicriterio" –, el análisis de los puntos 1) y 2) carece de criterios específicos que permitan identificar potenciales costos y beneficios adicionales** derivados de la implementación de las alternativas propuestas.

---

[7] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, páginas 36.
[8] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, páginas 37.
[9] Informe de Análisis de Impacto Regulatorio, páginas 43

E. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DEL OSITRAN

En la presente sección se realiza un análisis general de las modificaciones al RETA propuestas en el Proyecto. En específico, se evalúa los siguientes puntos:

1) Propuesta de modificación a la **fijación de metodología en la resolución de inicio de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria**.

2) Propuesta de modificación al **anexo metodológico**.

A continuación presentamos nuestras observaciones generales a los puntos descritos anteriormente.

E.1. COMENTARIOS GENERALES

Como se puede apreciar en la **Sección D**, el objeto del Informe de Análisis de Impacto Regulatorio (Informe RIA) es identificar los principales problemas que han surgido en la aplicación del Reglamento General de Tarifas.

Al respecto, durante el proceso de consulta pública temprana, la mayor parte de los comentarios a los puntos 1) y 2) enviados por las Entidades Prestadoras portuarias y aeroportuarias – identificadas por el OSITRAN como "principales usuarios del RETA" – se encuentran relacionados a los siguientes aspectos (ver **Cuadro 1**):

- La necesidad de **contar con una metodología más predecible**, basada en precedentes de revisiones tarifarias anteriores o establecidos en otros contratos de concesión.

- La necesidad de **incorporar los principios de la regulación a los aspectos metodológicos detallado en el RETA** (predictibilidad, sostenibilidad, no discriminación y transparencia).

- La necesidad de **contar con mayor detalle metodológico en el RETA**, o precisar aspectos específicos relacionados a la aplicación de las metodologías de revisión tarifaria.

Sobre el particular, si bien el OSITRAN reconoce que existe incertidumbre por parte de las Entidades Prestadoras respecto a determinados aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios, y que los aspectos metodológicos son relevantes para la determinación de la estructura tarifaria, unidad de cobro y niveles tarifarios de los

servicios prestados por las Entidades Prestadoras, no hace explícito que **la incertidumbre que afecta a las Entidades Prestadoras se encuentra relacionada principalmente a aspectos de índole metodológica**.

En el caso específico de Salaverry Terminal Internacional S.A., – al igual que otras concesiones autosostenibles en la industria portuaria y aeroportuaria – dicha incertidumbre responde a la **complejidad de la aplicación de la regulación por factor de productividad** (RPI-X), y su **alta sensibilidad a la elección de la metodología de cálculo**.

Si bien las opciones disponibles para la estimación pueden generar resultados más eficientes en función a las situaciones específicas evaluadas – como se detalla en el Proyecto –, **cada una de ellas tiene efectos diferentes sobre el resultado final de la estimación y, por ende, sobre la rentabilidad de las inversiones y los incentivos a expandir la infraestructura**.

En tal sentido, la problemática más relevante observada durante los procedimientos tarifarios no se encuentra relacionada a aspectos de carácter administrativo, sino a **potenciales variaciones en la metodología** durante los procedimientos de fijación y revisión tarifaria, así como a la **ausencia de criterios objetivos de selección que garanticen la predictibilidad de los resultados**.

De este modo, en el caso específico de las empresas reguladas por factor de productividad, la ausencia de una metodología consensuada y detallada genera las siguientes consecuencias (Defilippi, 2009):

- **Disminuye la predictibilidad de las decisiones regulatorias** e incrementa la incertidumbre sobre la evolución futura de las tarifas reguladas, afectando las políticas comerciales de las Entidades Prestadoras y sus cronogramas de inversión.

- La mayor incertidumbre **incrementa el riesgo regulatorio** y el riesgo de invertir en los sectores regulados. Ello **dificulta – o encarece – la expansión de la cobertura** de los servicios públicos y **puede restringir el acceso de una mayor cantidad de usuarios a los servicios públicos**.

- **Puede afectar el proceso de recuperación de inversiones**. Dicha situación resulta de especial relevancia en la industria portuaria y aeroportuario, toda vez que, dada la naturaleza de las concesiones, las inversiones realizadas deben ser recuperadas en un plazo determinado.

- **Puede generar conductas oportunistas**. En esta línea, Bernstein et al. (2006) sugiere que la regulación por factor de productividad genera tensiones entre el regulador y la empresa regulada porque ofrece oportunidades al primero para incumplir su compromiso anterior y a la segunda para generar cambios en el entorno regulatorio.

Las consecuencias identificadas resultan de tal relevancia para la industria que **algunas Entidades Prestadoras ha optado reducir el riesgo regulatorio incorporando a sus contratos de concesión criterios específicos para la aplicación de la metodología de revisión tarifaria por precios tope**, tales como la anualidad del Stock de Activos (en el Contrato del Terminal Muelle Sur y el Contrato del Terminal Portuario de Salaverry), **o incluso lineamientos metodológicos detallados** (Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani y Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez).

La reducción / eliminación de los anexos metodológicos en el Reglamento General de Tarifas - RETA implicaría una afectación de los principios legales presentados en el **Cuadro 2**.

Cuadro 2: Principios legales potencialmente afectados por reducción de anexos metodológicos

Principio	Descripción	Base legal
Predictibilidad	*"La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener (...)"*	Numeral 1.15., Art. IV del Título Preliminar, Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444.
	"Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características."	Numeral 8, Art. 18, Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN
Consistencia	*"Consistencia. En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario."*	Numeral 9, Art. 18, Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN
Imparcialidad	*"Las autoridades administrativas actúan sin ninguna clase de discriminación entre los administrados, otorgándoles tratamiento y tutela igualitarios frente al procedimiento, resolviendo conforme al ordenamiento jurídico y con atención al interés general."*	Numeral 1.5., Art. IV del Título Preliminar, Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444.
	Cautelar en forma imparcial los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios de la Infraestructura.	Numeral 5.4., Art. 5, Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, Decreto Supremo N° 044-2006-PCM
Sostenibilidad	*"Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio."*	Numeral 3, Art. 18, Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN

Fuente: Estudio Muñiz
Elaboración propia.

Al respecto, debemos señalar que la afectación reduciría las garantías relacionadas a la aplicación de reglas de decisiones coherentes y similares durante los procedimientos tarifarios para los servicios regulados. La propuesta del Reglamento General de Tarifas no incluye un análisis de los potenciales efectos de dicha reducción / eliminación sobre el nivel de certeza de los administrados respecto a las metodologías aplicables y los resultados de los procedimientos tarifarios[10].

De acuerdo al Reglamento General de Tarifas, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación de un servicio público, de acuerdo al principio de sostenibilidad. Actualmente, dicho criterio no sólo se encuentra ausente en los anexos metodológicos del Reglamento General de Tarifas, sino que además no se ha evaluado en procedimientos tarifarios anteriores los efectos de las revisiones / fijaciones tarifarias sobre la sostenibilidad de los servicios[11].

E.2. PROPUESTAS

De acuerdo al Informe RIA, uno de los objetivos de intervención del OSITRAN es **establecer mayor predictibilidad en beneficio de los usuarios de la norma** respecto a aquellos aspectos vinculados a los procedimientos tarifarios. Dada la problemática identificada en el **Apartado E.1**, consideramos que las alternativas propuestas por el OSITRAN para los puntos 1) y 2) podrían resultar inconsistentes con dicho objetivo de intervención.

Cabe resaltar que el OSITRAN solo presenta dos alternativas relacionadas a los puntos 1) y 2), debido a que el análisis de la problemática únicamente considera la relación de dichos puntos con el principio de eficiencia establecido en el RETA, obviando los **potenciales efectos negativos de las alternativas de solución propuestas sobre los**

---

[10] De acuerdo al documento de Comentarios a la Ley de Procedimiento Administrativo General (Morón, 2003), el objetivo del principio de predictibilidad es que los administrados *"a partir de la información disponible, puedan saber a qué atenerse"*. Asimismo, la exposición de motivos del Decreto Legislativo N° 1272, que modifica la Ley N° 27444, señala que la predictibilidad es el reflejo y expresión de la búsqueda de seguridad jurídica, por lo que la administración pública debe de actuar de acuerdo con la objetividad, imparcialidad y congruencia.

[11] Al respecto, de acuerdo al literal h) del artículo 2.2. de la Ley N° 30776, en concordancia con en el considerando del Decreto Legislativo N° 1362 que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, respecto a las facultades de legislar en temas de cierre de brechas en infraestructura y servicios, se establece que se debe de mejorar y consolidar las reglas, criterios y procesos aplicados durante el planeamiento y programación, formulación, estructuración, transacción y ejecución contractual de los proyectos ejecutados al amparo de las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, garantizando, entre otros, la eficiencia y la predictibilidad en todas las fases, permitiendo en los casos de proyectos de asociación público-privada, la participación del sector privado en todas las fases: i) de formulación, ii) estructuración, iii) transacción y iv) ejecución, todas ellas, de ser el caso, de manera conjunta, por lo que el régimen tarifario deberá de permitir, de acuerdo al principio de sostenibilidad, dar continuidad al servicio público.

principios de promoción de la cobertura y calidad de la infraestructura, sostenibilidad de la oferta, equidad, predictibilidad y consistencia.

Por otro lado, la metodología de evaluación de alternativas consiste en un análisis costo beneficio cualitativo. Sin perjuicio de la validez de dicha metodología, **sugerimos que la evaluación de alternativas sea realizada a través de un análisis multicriterio que considere los principios establecidos en el RETA**, toda vez que:

- Los principios del RETA constituyen criterios fundamentales en el ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN.

- Los principios del RETA son consistentes con las mejores prácticas en regulación económica.

Asimismo, sugerimos evaluar las siguientes alternativas considerando la problemática identificada en el **Apartado E.1**:

A. Publicar un documento de Principios Metodológicos Generales de manera previa al inicio de los procedimientos tarifarios.

Dicha alternativa se sustenta en la **práctica llevada a cabo por el OSIPTEL de manera previa al inicio de los procedimientos de revisión tarifaria por factor de productividad**, En específico, antes del inicio de los procedimientos tarifarios de Telefónica del Perú, el OSIPTEL publica un documento llamado "Principios Metodológicos Generales para la Estimación del Factor de Productividad", que contiene los criterios generales que se utilizarán en el procedimiento, así como las modificaciones metodológicas que se pretende incorporar en el mismo. **Este documento se aprueba mediante una Resolución de Consejo Directivo, luego de transcurrida una etapa de discusión con la empresa y los terceros interesados**.

En la medida que la alternativa implica un proceso participativo de discusión previo al inicio de los procedimientos tarifarios, esta no sólo **mejoraría la predictibilidad de la regulación**, sino que además **permitiría establecer las metodologías de fijación o revisión tarifaria sin incurrir en las ineficiencias identificadas en la Propuesta del OSITRAN**.

B. Elaborar un anexo metodológico más detallado a partir de un análisis consensuado que involucre a las Entidades Prestadoras

Los comentarios remitidos al OSITRAN durante la consulta pública temprana evidencian la necesidad de la industria de contar con un anexo metodológico más detallado en el RETA.

En consecuencia, recomendamos que, en la medida de lo posible, se identifique los principales consensos a nivel metodológico, con una agenda de mediano plazo que tenga entre sus objetivos la **convergencia metodológica sectorial**.

En tal sentido, consideramos que **el proceso de modificación al RETA representa una oportunidad valiosa para llevar a cabo una discusión amplia respecto a las metodologías de fijación y revisión tarifaria**, con el objetivo de hacer más predecibles para las Entidades Prestadoras y los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público, y adecuar la regulación a las características específicas de la industria.

F. REFERENCIAS

Andrés, J. L. y J. L. Guasch (2009). Understanding Sector Performance: The Case of Utilities in Latin America and the Caribbean. Banco Mundial.

Armstrong M., Cowan S. and J. Vickers (1994) "Regulatory Reform: Ecomomic Analysis and British Experience", The MIT Press

Baron, D. P., & Myerson, R. B. (1982). Regulating a monopolist with unknown costs. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 911-930.

Berg, S. (2004) "Principles of Regulation: Lessons from the Global Experience". Sesión 2 del Fifteenth International Training Program of Utilily Regulation and Strategy, dictado entre el 12 y 23 de enero 2004 por el World Bank y el Public Utility Research Center (PURC) en Gainsville, Florida.

Bernstein, J. I., & Sappington, D. E. (1999). Setting the X factor in price-cap regulation plans. *Journal of Regulatory Economics*, *16*(1), 5-26.

Bernstein, J., Hernandez, J., Rodriguez, J. & Ros, A. (1999). X-Factor Updating and Total Factor Productivity Growth: The Case of Peruvian Telecommunications, 1996-2003, . *Journal of Regulatory Economics*, *16*(1), 5-26.

Bustos, Á., & Galetovic, A. (2001). *Regulación por empresa eficiente: quién es realmente usted?* (No. 106). CEA.

Cave, M., & Stern, J. (1998). Regulatory institutions and regulatory policy for economies in transition. *IEA READINGS*, *48*, 1-26.

De Vries, Michiel S. (2010). "Performance measurement and the search for best practices". *International Review of Administrative Sciences, 76*(2), 313-330; citado en Pal y Clark (2013) "Best Practices in Public Managment: a critical assessment" https://portal.publicpolicy.utoronto.ca/en/BestPractices.

Defilippi, Enzo (2009) Estimación del Factor de Productividad en el Cálculo de Tarifas Reguladas: El Demonio está en los Detalles. Proyecto Mediano N° 10, CIES.

Gallardo, José D. (2000). Privatización de los Monopolios Naturales en el Perú: Economía Política, Análisis Institucional y Desempeño. Documento de Trabajo 188. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Green, R. (1997). Utility Regulation. A Critical Path for Revising Price Controls

Guasch, J. L.; J.J. Laffont y S. Straub (2002). Renegotiation of Concession Contracts in Latin America. Mimeo.

Guasch, J. L. y P. Spiller (1994). Regulation and Private Sector Development in Latin America. The World Bank, Mimeo.

Guasch, José Luis (2004) "Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions Doing it Right". Wbi Development Studies. The World Bank Washington, D.C.)

Laffont, J. J., & Tirole, J. (1986). Using cost observation to regulate firms. *Journal of political Economy*, *94*(3, Part 1), 614-641.

Levy, B. y Spiller, P. (1994). The Institutional Foundations of Regulatory Commitment: A Comparative of Telecommunications. Journal of Law, Economics and Organization, Vol. 10, N° 2.

Levy, B. y P. Spiller (1996) "A Framework for Resolving the Regulatory Problem" en: Regulations, Institutions and Commitments. B. Levy y P. Spiller (editores). Cambridge.

Lewis, T. R., & Sappington, D. E. (1988). Regulating a monopolist with unknown demand. *The American Economic Review*, 986-998.

Littlechild S. (1986) "Economic Regulation of Privatized Water Authorities. London: HMSO p.30.

OECD (2014), The Governance of Regulators, OECD Best Practice Principles for Regulatory Policy, OECD Publishing.

OSITRAN. (2019). *Resolución de Consejo Directivo N° 010-2019-CD-OSITRAN*. Recuperado el 28 de marzo de 2019, de https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/009CD2019.pdf

OSITRAN. (2004). Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN. Recuperado el 28 de marzo de 2019, de https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/R09_-_RESOLUCION_DE_CONSEJO_DIRECTIVO_N_043-2004-OS-CD_-_RGTO_-_TARIFAS1.pdf

Smith, W. (1997). Utility regulators: the independence debate. *Public Policy for the private sector*, *127*(1).

Spiller, Pablo T. y William D. Savedoff. (1999). Government Opportunism and the Provision of Water. En: Savedoff, W. D. and Spiller, P. T. Spilled water: Institutional Commitment in the Provision of Water Services. Washington, D. C. Inter American Development Bank.

Stern, Jon (2013) "The role of Regulatory Asset Base as an instrument of Regulatory Commitment", CCRP, City of London, March.

Stern, J., & Holder, S. (1999). Regulatory governance: criteria for assessing the performance of regulatory systems: an application to infrastructure industries in the developing countries of Asia. *Utilities Policy*, *8*(1), 33-50.