

ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO

REGLAMENTO MARCO DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO DEL OSITRAN – REMA

Julio, 2023

CONTENIDO

I.	INTRODUCCION	4
II.	ANTECEDENTES.....	4
III.	CONSULTA PÚBLICA TEMPRANA.....	5
IV.	DEFINICIÓN DEL PROBLEMA.....	7
4.1.	Ineficacia de la estructura y contenido del conjunto de disposiciones	7
4.2.	Existe ineficiencia en los procedimientos de Acceso a las facilidades esenciales	10
4.3.	Falta de actualización en la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por cada infraestructura.....	18
4.4	Ineficiencia derivada de la indeterminación de las facilidades esenciales en las infraestructuras portuarias.....	22
4.5	Sobrerregulación del acceso en los terminales portuarios derivada de la imprecisión en la calificación de la Facilidad Esencial, entre otras causas	27
V.	OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN.....	30
VI.	IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN.....	31
6.1.	Propuesta referida a la ineficacia de la estructura y contenido del conjunto de disposiciones existentes en el marco regulatorio actual.....	32
6.1.1.	Respecto a la existencia de los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras – REA	32
6.1.2.	Respecto a la falta de claridad en las definiciones y disposiciones generales contenidas en el REMA de OSITRAN.	33
6.2.	Propuesta de nuevos procedimientos y/o simplificar los existentes para mejorar la eficiencia en el acceso a las Facilidades Esenciales de las Infraestructura de Transporte de Uso Público ...	34
6.2.1.	Respecto al procedimiento de solicitud de acceso, negociación directa y suscripción de Contratos de Acceso.	34
6.2.2.	Respecto al procedimiento de Mandato de Acceso.	35
6.2.3.	Respecto al procedimiento de Acceso mediante subasta.	36
6.3.	Propuesta para actualizar la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura.....	37
6.3.1.	Infraestructura Aeroportuaria	37
6.3.2.	Infraestructura Vías Férreas	39
6.4.	Propuesta para determinar las facilidades esenciales con criterios técnicos en las infraestructuras Portuarias	39
6.5.	Propuesta para incorporar un requisito adicional en la calificación de facilidades esenciales	40
VII.	ANÁLISIS DE LEGALIDAD	41
7.1.	Fundamentos de las facultades normativas para emitir la propuesta de modificación del actual REMA.	41
7.2.	Problemática del marco normativo actual del REMA.	42

7.3. Regulaciones de otras entidades técnicas relacionadas con la infraestructura pública nacional de transporte.	42
7.3.1. Regulaciones técnicas aeroportuarias relacionadas al REMA	43
7.3.2. Regulaciones técnicas portuarias relacionadas al REMA	43
7.3.3. Regulaciones técnicas ferroviarias relacionadas al REMA.....	45
VIII. EVALUACIÓN DE IMPACTOS	46
8.1. De las Acciones Regulatorias	46
8.2. Determinación de la profundidad de la evaluación: RIA Básico o RIA detallado	47
8.3. Evaluación de impactos	48
8.3.1. Propuestas relacionadas con la adecuación del REMA	48
8.3.2. Disposiciones relacionadas al procedimiento de acceso a facilidades esenciales en las ITUP. 49	
IX. CUMPLIMIENTO DE LA REGULACIÓN	59
X. MONITOREO Y EVALUACIÓN	60
XI. CONCLUSIONES	61
ANEXOS.....	63
Anexo N° 1. Resumen de resultados de la consulta temprana	63

I. INTRODUCCION

El presente Análisis de Impacto Regulatorio (en adelante, **RIA**) pretende identificar los principales problemas que han surgido en la aplicación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, **REMA**) del Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, **OSITRAN**), con la finalidad de evaluar la pertinencia de efectuar una modificación al reglamento o de ser el caso, la emisión de un nuevo reglamento, para lo cual se aplicarán los criterios y pautas establecidas en el Manual para la realización del RIA en 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 OSITRAN².

Sobre el particular, el Manual RIA establece los lineamientos que debe seguir el OSITRAN para identificar cual o cuales son los problemas que se buscan resolver con la regulación, y permite evaluar, de manera ex ante, los probables efectos positivos y negativos que deriven de una determinada propuesta regulatoria y otras alternativas a la regulación.

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 netos a los usuarios intermedios de las infraestructuras de transporte de uso público, y que cumpla de la mejor manera los estándares de calidad regulatoria.

El presente documento abordará en primer lugar los antecedentes del procedimiento de revisión del REMA, así como los resultados de la consulta pública previa y la identificación del o los problemas que inciden en la aplicación de la norma. Posteriormente se determinará el objetivo de la intervención y la identificación de las posibles alternativas a la regulación. En la séptima sección se efectúa un análisis de legalidad de la norma propuesta y en la octava se presenta la evaluación de impacto de las alternativas antes identificadas a fin de determinar aquella regulación que conlleva a un beneficio neto mayor.

II. ANTECEDENTES

Desde la emisión del REMA mediante Resolución del Consejo Directivo N° 034-2001-CD-OSITRAN de fecha 28 de diciembre de 2001, el cual entró en vigor a partir del 01 de enero de 2002, se han suscrito contratos de acceso y emitido mandatos de acceso para acceder a las diferentes infraestructuras de transporte de uso público bajo el alcance de este marco normativo, con lo cual se evidencia el impacto que ha tenido el REMA, en el mercado de servicios al interior de las infraestructuras de transporte de uso público, en los cuales ha cumplido con su objetivo de garantizar el libre acceso a los mercados de los servicios que requieren utilizar facilidades esenciales controladas por una Entidad Prestadora, a través de la emisión de los mandatos de acceso y la determinación de los cargos de acceso, considerando siempre que éste último no se constituya en barrera al acceso.

Al respecto, la aplicación del REMA en todo este periodo de vigencia, ha permitido identificar situaciones que conllevaron a realizar revisiones periódicas, la cuales permitieron adecuarlo a nuevos marcos legales, de mercado y nuevos supuestos, así como corregir los incentivos para

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-Ppd-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.

comportamientos estratégicos y facilitar la aplicación de los mecanismos de acceso, como se puede apreciar en el cuadro siguiente.

DOC_APROBATORIO	FECHA	MODIFICACIONES EFECTUADAS
Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN	25.05.2003	- Aspectos procedimentales, como el referido a la falta de plazos máximos - Se efectuó precisiones sobre la base legal que faculta a OSITRAN para emitir mandatos de acceso - Se efectuó precisiones sobre algunas facilidades y servicios esenciales - Se efectuó precisiones respecto a las conductas que constituyen infracciones.
Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN	24.09.2005	- Se estableció mecanismo para alcanzar una mayor eficiencia en el uso de la infraestructura - Se redujo los incentivos para comportamientos estratégicos - Se excluyó de la lista de servicios esenciales el servicio de transporte en carreteras
Resolución N° 006-2009-CD-OSITRAN	11.02.2009	-Se estableció reglas para vacíos detectados en concesiones cofinanciadas - Se efectuó precisiones sobre la facultad de OSITRAN en materia de regulación del acceso. - Se efectuaron precisiones respecto de las metodologías para la determinación de los cargos de acceso, definición de servicios y facilidades esenciales, el procedimiento para la aprobación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, el procedimiento de negociación directa y mecanismo de subasta.
Resolución N° 010-2015-CD-OSITRAN	25.02.2015	- Se incluyó el concepto de subasta empaquetada para la asignación de acceso a la prestación de un servicio en múltiples infraestructuras con aprovechamiento de economías de escala.

Desde la última revisión efectuada en el 2015 a la fecha se han puesto de manifiesto situaciones que han reducido la efectividad del REMA como instrumento diseñado para garantizar el libre acceso a los mercados de los servicios a los usuarios que requieren la utilización de Facilidades Esenciales controladas por una Entidad Prestadora, las cuales responden en su mayor parte a cambios que se han experimentado en el mercado (competitividad) y en la prestación del servicio derivados del desarrollo y evolución propio, lo que sustenta la necesidad de efectuar una revisión integral de los procedimientos y las obligaciones establecidas en el REMA.

III. CONSULTA PÚBLICA TEMPRANA

Como parte del proceso de revisión del REMA, 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 principales 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.

Así, mediante Oficio Circular N° 00007-18-GSF-OSITRAN, de fecha 03 de abril de 2018, se llevó a cabo la consulta pública temprana, mediante la remisión de un Cuestionario a todos aquellos agentes involucrados en la actividad regulatoria de OSITRAN que son usuarios del REMA, así como a todas las Entidades Prestadoras supervisadas por el OSITRAN que se encuentran obligadas a cumplir con las disposiciones del REMA y a los miembros de los Consejos de Usuarios del OSITRAN.

Considerando el alcance del REMA de OSITRAN, se remitió la encuesta a más de cien destinatarios, entre Concesionarios, líneas aéreas, operadores ferroviarios y portuarios, entre otros, sin embargo, solo se recibió respuesta de un 10% aproximadamente del total, siendo los siguientes:

Cuadro N° 04 – Participantes de la Consulta Temprana

Infraestructura	Interesado
Aeropuertos	Lima Airport Partners (LAP)
	Aeropuertos del Perú (ADP)
	Aeropuertos Andinos del Perú (AAP)
	CORPAC
	Talma Servicios Aeroportuarios

Infraestructura	Interesado
	United Airlines
Puertos	ENAPU
	Transportadora Callao (TC)
Vías Férreas	Ferrocarril Transandino
	PERURAIL
	Inca Rail
Otros	AETAI
	Sociedad Nacional de Industrias

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Respecto a la baja participación de los involucrados, cabe indicar que no tenemos conocimiento del motivo por el cual la encuesta no fue atendida en la cantidad esperada, considerando que se remitió a los administrados obligados al cumplimiento de la norma en las diferentes infraestructuras.

Sin perjuicio de lo anterior, la consulta pública temprana contó con la participación de las 4 Entidades Prestadoras aeroportuarias (LAP, AdP, AAP y CORPAC), principales usuarios del reglamento materia de análisis en los últimos años, así como con la participación de Entidades Prestadoras Portuarias y de Vías Férreas. Con su participación y aporte, se logró obtener información de gran utilidad para la elaboración del proyecto de modificación de la norma, logrando identificar los principales problemas que se presentan al momento de ejecutar los diferentes procedimientos de acceso que contempla la norma. En el Anexo N° 1, se muestra el detalle de los comentarios y observaciones presentadas por las entidades prestadoras aeroportuarias, portuarias, vías férreas y Usuarios Intermedios.

Por otro lado, de la revisión y análisis de los comentarios efectuados por los interesados en la consulta pública temprana, se evaluó el fondo e importancia de los mismos y muchos de ellos han sido considerados en la propuesta de modificación de la norma, resaltamos los siguientes:

- Un porcentaje del total de encuestas recibidas coincidieron que la estructura de las disposiciones contenidas en el REMA es adecuada, sin embargo, plantearon que se realicen modificaciones a la misma en el sentido de ordenar la parte conceptual de la norma con la parte procedimental.
- Plantearon una revisión del procedimiento de acceso a la facilidad esencial mediante negociación directa y al de mandato de acceso.
- Respecto al procedimiento de subasta, los Usuarios Intermedios comentaron que la regulación vinculada a la misma resulta excesiva y poco flexible.
- Se precise una definición uniforme para cada Servicio Esencial señalado en el Anexo 2, y se incluya como parte de la lista de Facilidades Esenciales del Anexo 1 aquellas facilidades que actualmente son consideradas como tal pero que no se encuentran taxativamente en dicho listado.
- Los Usuarios Intermedios propusieron que se detalle las actividades que se encuentran involucradas en cada uno de los servicios esenciales contenidos en el REMA.
- Se evaluará lo señalado en los comentarios respecto a la existencia de los Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora, buscando estandarizar las obligaciones y derechos de las Entidades Prestadoras que exploten el mismo tipo de infraestructura. También señalan que la duplicidad de normas puede resultar ineficiente.
- Los interesados están de acuerdo con la alternativa de incorporar Contratos de Acceso Tipo por cada Infraestructura en el REMA y en algunos casos lo proponen por cada Entidad Prestadora.

De este modo, con la información obtenida en el marco de la consulta efectuada y considerando la experiencia obtenida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en la aplicación de las disposiciones del REMA, se procederá a definir la problemática que ha generado la necesidad de efectuar una revisión integral al REMA, así como identificar los objetivos generales que persigue la modificación.

Asimismo, se tendrá en consideración para la elaboración del presente análisis, aquellos comentarios de Usuarios Intermedios recibidos fuera del marco del proceso de consulta pública temprana pero que guardan relación directa con el objeto del REMA y su revisión.

En el siguiente cuadro se precisa los documentos que remitieron los usuarios relacionados a la modificación del REMA fuera de la consulta pública temprana:

Cuadro N° 05 – Comentarios adicionales

INTERESADO	N° DE CARTA	FECHA
LAN PERÚ	S/N	07-11-2018
AETAI	N° 0095-2018-GG/AETAI	07-11-2018
TALMA	TLM-GMR-147-2018	05-07-2018
AVIO	S/N	04-07-2018
TALMA	TLM-GMR-140-2018	15-06-2018
AETAI	N° 0091-2018-GG/AETAI	26-10-2018
IATA	S/N	11-06-2018
CORPAC	N° GCAP.042.2018.C	12-10-2018

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

IV. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

De acuerdo con la experiencia adquirida en la aplicación de las disposiciones de la norma supervisada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en los diferentes mecanismos de acceso y la casuística formada por dicha actividad, contando adicionalmente con la información recibida por parte de los interesados en el marco de la consulta temprana, se ha logrado identificar los siguientes problemas generales:

4.1. Ineficacia de la estructura y contenido del conjunto de disposiciones

El artículo 13 del REMA, establece que cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso aprobado por OSITRAN, el cual incluya con toda la información necesaria para que los Usuarios Intermedios soliciten el acceso a la infraestructura de transporte calificada como Facilidad Esencial. Asimismo, el artículo 14 de la referida norma, precisa el contenido mínimo que debe de contar cada Reglamento de Acceso, señalando entre otros, la lista de servicios esenciales, la descripción de facilidades esenciales y los requisitos y condiciones para el acceso a la infraestructura.

De acuerdo con lo antes mencionado, si bien el REMA, en sus Anexos 1 y 2, contiene un listado de las facilidades y servicios esenciales, se ha verificado que estos no contienen una definición y descripción de los mismos. En tal sentido, la regulación mencionada en el párrafo anterior otorga a las Entidades Prestadoras la libertad para definir y describir los Servicios y Facilidades Esenciales, así como establecer los requisitos para el acceso a la infraestructura, lo cual, como se ha visto en los REAs de Entidades Prestadoras de Aeropuertos, existen definiciones diferentes para un mismo servicio o facilidad esencial, incluso requisitos diferentes, como las coberturas exigibles en las pólizas de seguro, que resultan ineficientes de cumplir para los Usuarios Intermedios cuando quieren acceder a una misma facilidad esencial administrada por diferentes Entidades Prestadoras.

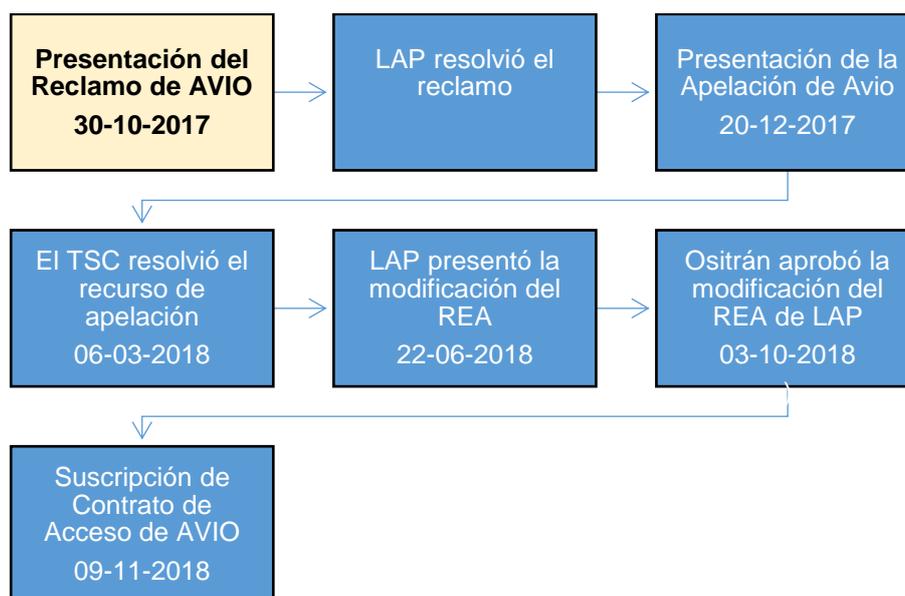
Por otro lado, dado que los Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora (REA) aprobados por OSITRAN, replican los procedimientos ya establecidos en el REMA para el acceso a la Facilidad Esencial y sus diferentes mecanismos de acceso (negociación directa, mandato de acceso, subasta), así como el procedimiento para la solución de controversias entre los Usuarios Intermedios y las Entidades Prestadoras, resulta ineficiente la existencia de dos cuerpos normativos (REMA vs REA) que contengan los mismos procedimientos para el acceso a la infraestructura de transporte, dado que existe evidencia que los Usuarios Intermedios para determinados casos de acceso invocan el REMA (mandato de acceso - subasta) y para otros el REA (solicitudes de acceso) de cada Entidad Prestadora.

En adición a lo anterior, el procedimiento establecido en el REMA para la modificación de los REA presenta cierta rigurosidad e implica el cumplimiento de etapas y plazos prolongados (aproximadamente 60 días hábiles), en tal sentido, de presentarse situaciones en las cuales, el Tribunal de Solución de Controversias, a través de un procedimiento de controversia con la Entidad Prestadora, determine que los alcances de un servicio esencial establecido en el REMA no concuerde con lo establecido en el REA y amerite su modificación, la aplicación del pronunciamiento del tribunal no podría ser inmediata, dado que previamente debe ser modificado el REA

Como ejemplo de lo expuesto en el párrafo anterior, tenemos el pronunciamiento del Tribunal de Solución de Controversias en materia aeroportuaria, mediante Resolución N° 1 emitida en el expediente N° 20-2018-TSC-OSITRAN por un reclamo presentado por la empresa AVIO, el cual concluye que el REA de OSITRAN habilita para la prestación de Servicios Esenciales de Aeropuertos no solo a aquellas empresas que prestan servicios de transporte (aerolíneas), sino también a aquellas que brindan servicios vinculados a estos (terceros), no existiendo limitaciones a que determinados servicios sean brindados exclusivamente por los explotadores aéreos. Esto es, contrario a lo estipulado en el REA del Concesionario Lima Airport Partners vigente a esa fecha relacionado al servicio esencial de “Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas”³, del cual se entiende que el referido servicio solo puede ser brindado por las aerolíneas en una modalidad de autoservicio, impidiendo el acceso a terceros diferentes a aerolíneas en un marco regulador. Cabe precisar que en los REA actuales de las demás Entidades Prestadoras de Aeropuertos (ADP, AAP y CORPÁC), se mantiene la definición que solo habilita a la prestación del servicio de mantenimiento a los explotadores aéreos (aerolíneas).

El pronunciamiento del TSC, referido a la inclusión de terceros en calidad de usuarios intermedios aptos para brindar el servicio antes mencionado, tuvo como consecuencia la modificación del REA de LAP con los respectivos costos de transacción y administrativos que la modificación de los reglamentos de acceso implican, sin considerar el tiempo que duró el procedimiento de modificación de la norma, dado que, mientras este no concluyera, no fue posible otorgar el acceso al Usuario Intermedio para que inicie la prestación del servicio, afectando claramente sus operaciones.

Se presenta una línea de tiempo desde la presentación del reclamo por parte del Usuario Intermedio hasta la fecha en que el mismo pudo acceder a la facilidad esencial a prestar el servicio esencial de “Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas”.



Como se puede observar, desde la fecha en que AVIO presentó su reclamo ante la negativa de LAP de otorgarle el acceso, transcurrió más de un año hasta que pudo suscribir el contrato de acceso para acceder a la infraestructura a prestar sus servicios.

³ r) Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas:

Consiste en el **Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan** conforme a lo establecido en la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas. En ese sentido se refiere al mantenimiento diario requerido a efectos que la aeronave este lista para su siguiente vuelo.

Incluso, de presentarse la misma controversia en otra Entidad Prestadora de la misma infraestructura, se tiene que iniciar nuevamente todo el procedimiento de controversia y la posterior modificación del REA de dicha Entidad Prestadora, con los costos de transacción y económicos que eso conlleva, aun tratándose del mismo servicio esencial. Lo antes mencionado, evidencia claramente la ineficiencia existente en los procesos de acceso a las facilidades esenciales con el marco normativo vigente.

Por otro lado, de la experiencia en el sector de infraestructura de transporte y en la aplicación de la norma, se observa que las características de un servicio esencial determinado en el REMA para una infraestructura dada, tiene la misma naturaleza independientemente de la Entidad Prestadora donde se brinda, por ejemplo, el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, se brinda de igual forma en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como en el Aeropuerto de Cusco, por tanto, la definición, descripción y alcance debería ser la misma en ambos reglamentos de acceso (LAP-CORPAC).

Sin embargo, se ha evidenciado que mantener una lista taxativa de facilidades y servicios esenciales en el REMA y que luego, cada entidad prestadora establezca su propia definición y descripción en su REA traslada la responsabilidad a dichas entidades de tener que evaluar y describir las facilidades y servicios esenciales que se consideraran en las infraestructuras que explotan y que, en los REAs actuales, presentan definiciones y descripciones diferentes. Asimismo, también se advierte que existen diferentes definiciones para un mismo término entre los REA de Entidades Prestadoras de una misma infraestructura, lo cual afecta la predictibilidad en la aplicación por parte de los usuarios intermedios.

Asimismo, respecto a los requisitos específicos que deben cumplir los usuarios intermedios que brindan los servicios esenciales para otorgárseles el derecho de acceso a las Facilidades Esenciales, conforme al REMA vigente corresponde a las Entidades Prestadoras exigir a los usuarios intermedios una serie de requisitos de carácter técnico, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales los cuales están regulados en los respectivos reglamentos. Sin embargo, se ha observado que existen disparidad en los requisitos solicitados para la suscripción de un contrato de acceso en los REAs de las Entidades Prestadoras de una misma infraestructura, como el caso de las pólizas de seguro y garantías de fiel cumplimiento. En el siguiente cuadro se plantea un ejemplo de las pólizas de seguro:

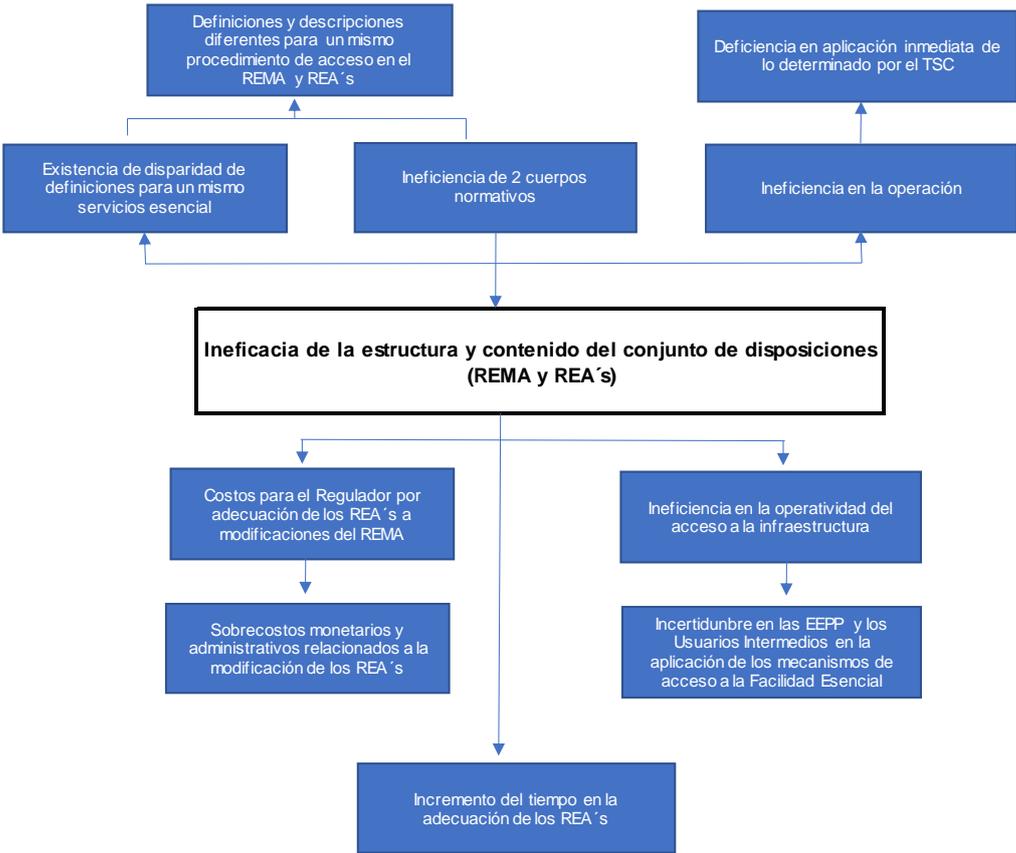
Servicio Esencial	REA AAP	REA ADP
Rampa o Asistencia en Tierra	Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil cuya suma asegurada ascienda a US\$ 1'000,000.00 (Un Millón y 00/100 Dólares Americanos).	Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, cuya suma asegurada será equivalente al valor de los activos empleados en las operaciones. - Póliza de Responsabilidad Civil de Operadores de Aeropuerto cuya suma asegurada será de US\$1'000,000.00 (Un y 00/100 Millones de dólares de los Estados Unidos de América). - Póliza de Responsabilidad Civil cuya suma asegurada será de US\$ 1'000,000 con las siguientes cláusulas adicionales: a. RC General Extracontractual y Contractual, incluyendo gastos judiciales, de defensa e indemnización. b. RC de Locales y Operaciones (incluyendo a consecuencia de agua y explosión). c. RC por contaminación súbita, en el caso que el Locatario emplee en el desarrollo de sus servicios, materiales corrosivos y/o químicos que puedan causar polución o un impacto en el medio ambiente, el Contratista deberá incluir – si no está incluido – cobertura de seguro contra daños, pérdidas, reclamos o responsabilidades, relacionados a la polución o contaminación de medio ambiente. d. RC por carga: incluye la exposición por transporte de hidrocarburos, inflamables, corrosivos, productos químicos similares. e. RC por vehículos ajenos (en exceso o a falta de póliza de RC de vehículos). f. RC Patronal (todos los trabajadores y cubre reclamaciones que tengan como origen un acto delictivo en el cual el asegurado sea un agente pasivo). g. RC por Contratistas Independientes y/o Subcontratistas (esta cobertura específica es requerida en el evento que el locatario emplee subcontratistas o contratistas independientes en el desarrollo de los servicios especificados bajo contrato). h. RC Cruzada. i. Cobertura por el uso de equipos y maquinaria (incluido su transporte). j. Ascensores, montacargas, grúas, etc.

Como se puede observar en el ejemplo mostrado en el cuadro anterior, el requisito de pólizas de seguro exigidos en el REA de Aeropuertos Andinos del Perú (AAP) y de Aeropuertos del Perú (AdP) para el servicio esencial de Asistencia en Tierra presenta diferentes características, el caso de AdP exige una Póliza de Seguro contra todo riesgo adicional a la de Responsabilidad Civil a diferencia que el REA de AAP, que solo exige la presentación de una póliza de seguros de Responsabilidad Civil.

El mismo problema se observa en la exigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento al Contrato de Acceso. En algunos REA, el monto de la garantía de fiel cumplimiento se determina por el equivalente a tres veces el monto de la facturación mensual más IGV, sin embargo, otras Entidades Prestadora imponen un monto mínimo de US\$ 1,000.00, como garantía, y también exigen que esta garantía sea mediante Cartas Fianza bancarias y en otros casos, depósitos bancarios.

Por lo antes expuesto, del exceso de regulación existente por la presencia de dos cuerpos normativos, uno de carácter general (REMA) y otros de carácter particular (REAs), las cuales contienen los mismos procedimientos, se evidencia en su contenido descripciones diferentes para los mismos servicios y facilidades esenciales, así como la exigencia de requisitos distintos para acceder a una misma Facilidad Esencial, pero de otra Entidad Prestadora. Esta situación, genera confusión en la aplicación de la norma por parte de los Usuarios Intermedios para acceder a una Facilidad Esencial del mismo tipo de infraestructura.

Finalmente, en el siguiente árbol de decisión se advierte cuáles son las causas y consecuencias de la problemática antes descrita:



4.2. Existe ineficiencia en los procedimientos de Acceso a las facilidades esenciales

El Título 3 del REMA regula los diferentes procedimientos de acceso, como el de negociación directa, procedimiento de subasta y emisión de mandatos de acceso, de los cuales se observa la siguiente problemática:

4.2.1. Procedimiento de Solicitud de Acceso

El artículo 55 del REMA referido al procedimiento de solicitud de acceso, contempla la publicación en el diario oficial "El Peruano" o en otro diario de amplia circulación nacional o local, así como en la página web de la Entidad Prestadora, de la solicitud de acceso presentada por el Usuario Intermedio, estableciendo además el contenido de la solicitud y que estará a cargo de la Entidad Prestadora. Esto con la finalidad de que cualquier interesado en contar con Acceso a la misma infraestructura pueda presentar una solicitud señalando su interés por brindar el mismo Servicio Esencial.

Considerando el alto costo de la publicación y el mínimo impacto que esta genera en el procedimiento de acceso, se evidencia el desembolso de un gasto innecesario para la Entidad Prestadora, más aún cuando a la fecha, los comentarios que se pueden haber recibido por parte de terceros interesados han sido por la publicación en la página web y no por la publicación en los diarios mencionados.

4.2.2. Procedimiento de Negociación Directa

Al respecto, el mecanismo de Acceso por Negociación Directa establecido en el REMA, es uno de los mecanismos más usados por las Entidades Prestadoras, abarcando más de un 95% respecto al total de las solicitudes de acceso presentados por los Usuarios Intermedios.

Este mecanismo se inicia después de que la Entidad Prestadora admitió la solicitud de acceso y contempla una serie de fases, requisitos y plazos que se deben cumplir estrictamente a fin de llegar a otorgar el Acceso a un Usuario Intermedio para brindar Servicios Esenciales, incluyendo la participación del Regulador en la aprobación de los proyectos de Contrato de Acceso.

Son las siguientes:

- Inicio de Negociaciones
- Actas de las Reuniones de Negociación
- Periodo de Negociaciones
- Proyectos de Contrato de Acceso y su publicación
- Remisión del Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN
- Comentarios por parte de terceros
- Revisión del Proyecto de Contrato de Acceso
- Observaciones al Proyecto de Contrato de Acceso
- Aprobación del Proyecto de Contrato de Acceso
- Suscripción del Contrato de Acceso

Uno de los principales problemas que tiene este procedimiento es que no contempla un plazo límite para el periodo de las negociaciones, por tanto, en determinados casos esta etapa puede tardar más de lo necesario por causas atribuibles tanto al Usuario Intermedio como a la Entidad Prestadora, contraviniendo los principios de oportunidad y de eficiencia establecidos en el REMA.

Se observa que el proceso de negociaciones que llevan las partes contempla todas las cláusulas típicas de un contrato de arrendamiento, y al ser tantas cláusulas en negociación da como resultado que no se llegue a un acuerdo definitivo que dé como resultado la suscripción de un Contrato de Acceso,

En los supuestos que las partes no lleguen a un acuerdo sobre las condiciones del contrato de acceso, los Usuarios Intermedios tienen la opción de poner fin al periodo de negociaciones y solicitar un Mandato de Acceso a OSITRAN, a través del cual, se determina el contenido íntegro o parcial de un Contrato de Acceso, recogiendo los términos acordados en el proceso de negociación directa y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas.

Sin embargo, como se mencionó anteriormente, no existe un plazo para que el Usuario Intermedio ponga fin a las negociaciones y el REMA no contempla los incentivos necesarios para que esta etapa se cumpla en el menor tiempo posible. Es recién, cuando el Usuario Intermedio pone fin a las negociaciones mediante una carta notarial que se gatilla el plazo de 30 días para que presente su solicitud de Mandato de Acceso, el cual, podría también tomar la decisión de no hacerlo, ocasionando un mayor retraso en el procedimiento de acceso. Cabe precisar que estas demoras generalmente se

dan con Usuarios Intermedios que ya se encuentran operando en las ITUP y por tanto, no les afecta desde un punto de vista operacional, sin embargo, si afecta el cumplimiento de lo establecido en el REMA respecto a las condiciones de Acceso.,

Asimismo, la no existencia de un plazo límite para el periodo de negociaciones puede conllevar también a la aplicación de maniobras dilatorias por parte de la Entidad Prestadora al momento de iniciar un procedimiento de acceso. Un claro ejemplo es lo sucedido entre el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A (AdP) y la empresa Transber SAC para acceder a prestar el servicio de rampa en el Aeropuerto de Iquitos, el cual, por diversos motivos llevo a que el proceso de acceso y de negociaciones dure aproximadamente 6 meses, siendo finalmente motivo de aplicación de un proceso sancionador por parte de Ositrán mediante Informe Final de Instrucción N° 0009-2019-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2019.

Por otro lado, con relación a las actas de acuerdo o de negociación suscritas en cumplimiento del artículo 69 del REMA, siendo tantas las cláusulas de un contrato de acceso no siempre contemplan todos los puntos materia de la negociación, y es recién en la solicitud de mandato que los Usuarios Intermedios o Entidades Prestadoras incluyen ciertos puntos que no formaron parte de las negociaciones, lo cual dificulta el pronunciamiento del Regulador al dictar Mandatos de Acceso.

Asimismo, este procedimiento contempla una etapa de publicación de cinco (05) días de los proyectos de contratos de acceso visados por las partes en la página web de cada Entidad Prestadora para que cualquier usuario intermedio o final que considere que el proyecto de contrato de Acceso restringe o impide el Acceso, o vulnera los principios señalados y las normas establecidas en el REMA, podrá presentar comentarios u observaciones ante OSITRAN en el plazo antes mencionado. Sin embargo, por la experiencia, podemos concluir que este paso resulta innecesario dado que a la fecha no se han recibido comentarios de terceros bajo este supuesto.

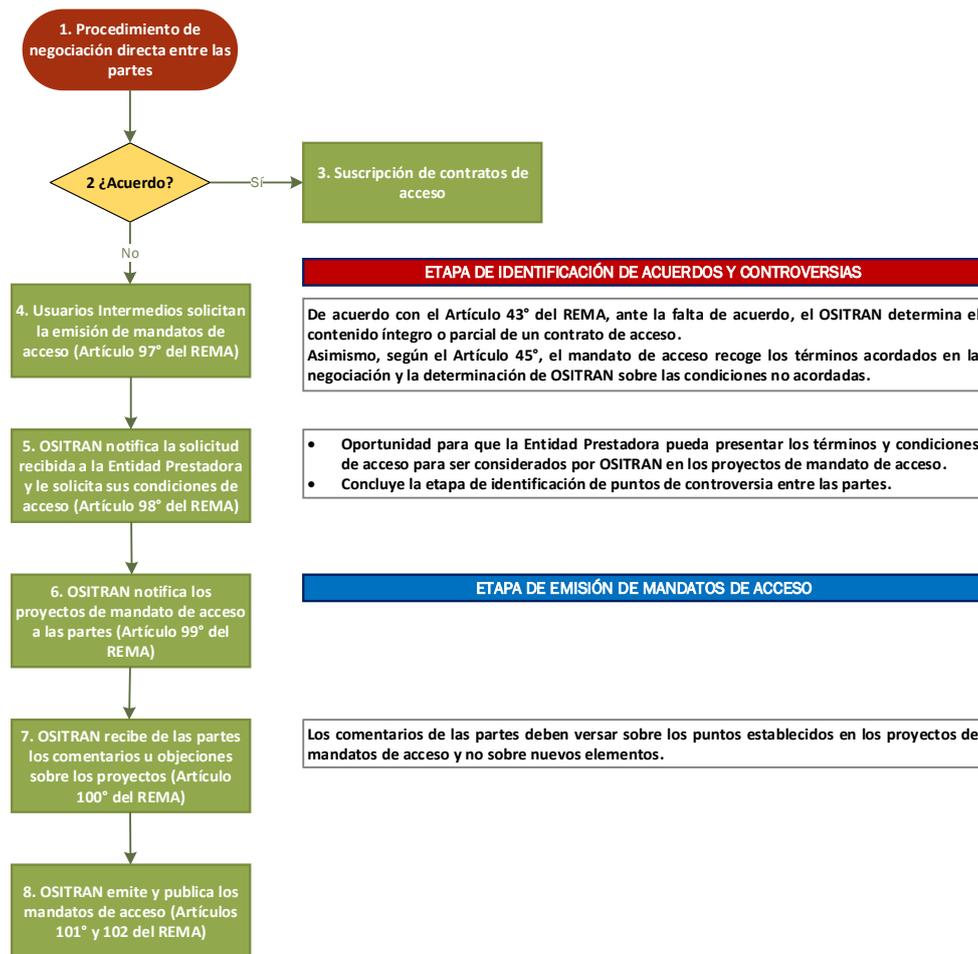
Al respecto, considerando que Ositrán tiene diez (10) días de plazo para emitir opinión favorable de los proyectos de contratos de acceso, este tendría que esperar que pasen por lo menos cinco (05) días a la espera de recibir comentarios de terceros, los que sabemos no llegaran, impidiendo de esta manera emitir su conformidad antes del plazo de diez (10) días previsto.

4.2.3. Procedimiento de emisión de Mandato de Acceso

De acuerdo con el capítulo 4 del REMA, OSITRAN determina a falta de acuerdo entre las partes (Concesionario – Usuario Intermedio), el contenido íntegro o parcial de un contrato de acceso en virtud de las facultades que le confiere el literal c) del Artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismo Reguladores, y el Artículo 1 de la Ley N° 27631.

Dicho mecanismo de acceso se inicia mediante una solicitud del Usuario Intermedio a OSITRAN en un plazo máximo de 30 días contados a partir de la notificación de la carta notarial al Concesionario que ponga fin al periodo de negociaciones entre las partes.

Las etapas y plazos establecidos en el REMA para la emisión de un Mandato de Acceso son los siguientes:



El procedimiento para la emisión de un Mandato de Acceso se encuentra regulado en el REMA en los artículos del 97° al 101° y dura un promedio de cinco (05) meses, sin considerar el plazo de presentación de un recurso impugnatorio de reconsideración, de ser el caso. Cabe indicar que mientras dure el proceso de emisión de un Mandato de Acceso, el REMA establece que se mantendrán las condiciones vigentes al momento de la solicitud de mandato.

Es importante tener presente que la intervención del Regulador en la emisión de mandatos de acceso es supletoria a la voluntad de las partes y su intervención se da ante la falta de acuerdo de éstas sobre los cargos o condiciones de un Contrato de Acceso, pero siempre debe de primar el acuerdo entre las partes.

Por otro lado, se observa que, al momento de negociar la renovación de mandatos de acceso de algunas facilidades esenciales, las partes vuelven a cuestionar cláusulas ya definidas por el Regulador, diferentes al cargo de acceso, obligando al Regulador a pronunciarse nuevamente sobre el mismo aspecto, aun cuando las condiciones o características relacionadas a dicha cláusula no han sufrido variaciones en el tiempo. Este hecho conlleva a incrementar los costos de transacción vinculados a la emisión de Mandatos de Acceso, dado que OSITRAN se estaría pronunciando doblemente sobre cláusulas ya definidas.

Por otro lado, el REMA establece que el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso solo lo puede iniciar el Usuario Intermedio una vez que este haya puesto fin a las negociaciones mediante una carta notarial dirigida a la Entidad Prestadora otorgándole un plazo no perentorio de treinta (30) días para solicitarlo al OSITRAN.

Esta facultad única del Usuario Intermedio ha generado demoras en la emisión de Mandatos de Acceso, toda vez que, en muchos casos el Usuario Intermedio viene haciendo uso de las facilidades esenciales y no tiene los incentivos necesarios para iniciar el trámite de un nuevo Mandato o la renovación del

mismo, más aún cuando el resultado de este puede generar un incremento en el cargo de acceso, como es en la mayoría de los casos.

Lo señalado en el párrafo anterior se respalda en las consecuencias de la emisión de un mandato de acceso, por un lado, al tratarse de un Servicio Esencial que se presta por primera vez en una ITUP, el mandato fija las condiciones y el cargo de acceso a aplicar en la relación de acceso entre las partes. Por otro lado, cuando se trata de renovaciones o emisión de un mandato de un servicio esencial que ya se encuentra en operación, generalmente el cargo de acceso determinado por el Regulador tiene tendencia a incrementarse, situación que no resulta favorable para los Usuarios Intermedios y por tanto, como solo es facultad de los Usuarios Intermedios la solicitud de mandato, estos pueden dilatar la etapa de negociaciones y la presentación de su solicitud de Mandato de Acceso ante el Ositrán, toda vez que, mientras no se emita un nuevo mandato de acceso, las Entidades Prestadoras seguirán cobrando los cargos de acceso fijados en el mandato anterior.

Por tanto, no existen incentivos suficientes para los Usuarios Intermedios o algún mecanismo que permita acelerar los procedimientos de acceso a la infraestructura mediante la emisión de Mandatos de Acceso, cuando las partes no han acordado las condiciones del mismo en la etapa de negociación directa

Por otro lado, de acuerdo a las estadísticas revisadas, cuando se negocia el contenido íntegro de un Contrato de Acceso – promedio de cuarenta cláusulas- y son más de dos los que conforman las partes (Entidad Prestadora – Usuario Intermedio), difícilmente se logrará llegar a un acuerdo respecto al cargo y a las condiciones de acceso, y se llegará indefectiblemente a solicitar la intervención del Regulador a través de la emisión de un Mandato de Acceso, con la consecuente demora en el inicio de operaciones de los Usuarios Intermedios o en la aplicabilidad de las nuevas condiciones dictadas en el Mandato de Acceso.

A la fecha se han emitido más de 40 mandatos de acceso solo en materia aeroportuaria, siendo el principal punto en desacuerdo, el cargo de acceso a cobrar como contraprestación por acceder a la Facilidad Esencial.

A continuación, se presenta un resumen de los Mandatos de Acceso emitidos en materia aeroportuaria⁴, siendo la infraestructura que emite el 99% de los Mandatos de acceso.

EEPP	AAP	CORPAC	LAP	TOTAL
2005		8	7	15
2007			5	5
2010			4	4
2011	1			1
2012			1	1
2013	1		4	5
2015	1		2	3
2017	1		4	5
2019			1	1
2020			1	1
2022			5	5
TOTAL	4	8	34	46

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Así, de la verificación de los antecedentes y de la documentación existente, los más de 45 mandatos de acceso emitidos por OSITRAN en materia aeroportuaria corresponden a solo tres (03) servicios esenciales (Rampa o Asistencia en Tierra, Mantenimiento de Aeronaves y Atención de Tráfico de

⁴ Cabe indicar que el sector aeroportuario es el que más aplica el REMA de OSITRAN tanto para el acceso mediante negociación directa como por Mandato de Acceso.

Pasajeros y Equipaje). Es decir, al vencimiento del periodo de vigencia de un mandato de acceso se vuelve a emitir otro por la misma facilidad esencial y renegociando cláusulas sobre las cuales, incluso ya existen pronunciamientos previos del OSITRAN.

En el siguiente cuadro se resume las cláusulas que se han repetido en los diferentes mandatos de acceso emitidos por OSITRAN, tanto a LAP, CORPAC y AAP.

Cláusulas en desacuerdo - Aeropuertos

Item	Tema	N° de desacuerdos
1	El cargo de acceso	37
2	Resolución de contrato	13
3	Incumplimientos y Penalidades	10
4	Pólizas de seguro	14
5	La Garantía de Fiel Cumplimiento	19
6	Plazo de vigencia	8
7	Medio ambiente	5
8	Las obligaciones generales del UI	8
9	Obligaciones de la Entidad Prestadora	8
10	Definiciones	7
11	Mejoras	6

Fuente: <http://www.ositran.gob.pe/>

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN

En materia portuaria, se presentan las principales cláusulas que han sido materia de desacuerdo y sobre las cuales el Regulador ha emitido pronunciamiento.

Cláusulas en desacuerdo - Puertos

Item	Tema	N° de desacuerdos
1	El cargo de acceso	7
2	El plazo del contrato de acceso	5
3	No aplicación de la definición de "Remolcaje" contenida en el reglamento de acceso de ENAPU	4
4	Resolución del mandato	4
5	Descripción de las facilidades esenciales	2
6	Disposiciones finales	2

Fuente: <http://www.ositran.gob.pe/>

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN

Se observa que las cláusulas son repetitivas, salvo el cargo de acceso, las demás cláusulas no deberían ser materia de desacuerdo entre las partes, toda vez que ya existe un pronunciamiento del Regulador mediante la emisión de mandatos de acceso previos, sin embargo, en cada procedimiento se vuelven a analizar dichas cláusulas, incrementando los costos de transacción del procedimiento de mandato.

Al respecto, en la medida que el cargo de acceso es materia de desacuerdo, las partes generalmente ven la oportunidad de volver a plantear modificaciones a otras cláusulas del mandato de acceso. Siendo obligación de Ositrán analizar los desacuerdos presentados por las partes, aun cuando estos hayan sido materia de pronunciamiento previos.

Asimismo, los Mandatos de Acceso emitidos por el Regulador no siempre son favorables para los intereses de las partes, tanto en el cargo de acceso como en las otras condiciones de contratación (penalidades, obligaciones de las partes, causales de resolución de contrato, plazos, entre otras), es por esa razón que en cada procedimiento de emisión de Mandatos de Acceso, las partes ven la

posibilidad de modificar algún aspecto que en el mandato anterior consideran que no ha sido resuelto a su favor.

Ciertamente, se han dado casos en los cuales, una de las partes presenta nuevos argumentos sobre alguna condición de acceso que en otras oportunidades no presentó o modificaciones en el mercado de determinado servicio que conllevan al regulador a reevaluar su pronunciamiento e incluso a modificarlo.

Por otro lado, el REMA vigente contempla en su artículo 102 que el Mandato de Acceso emitido por Ositrán debe ser publicado en el diario oficial “El Peruano” por cuenta de la Entidad Prestadora, así como en la página web de Ositrán. Considerando que un Mandato de Acceso bajo la norma actual tiene un promedio de 40 páginas y los costos que maneja la redacción de “El Peruano”, resulta alto el costo a asumir en su publicación por parte del Concesionario.

Adicionalmente a los costos monetarios vinculados a la publicación del Mandato de Acceso, consideramos que no resulta necesaria la publicación del total de páginas que contempla un mandato de acceso emitido por Ositrán, incluyendo la resolución e informes técnicos que la sustentan, toda vez que, el principal medio que utilizan los interesados para informarse de las condiciones establecidas en los mandatos de acceso es la página web de la Entidad Prestadora y/o del Ositrán.

4.2.4. Procedimiento de acceso mediante Subasta

El mecanismo de acceso por Subasta establecido en el REMA, tiene como objetivo asignar eficientemente la infraestructura de transporte calificada como esencial que presenta Restricciones de Disponibilidad⁵ mediante un procedimiento transparente, a fin de determinar a los usuarios intermedios que accederán a brindar servicios esenciales al haber formulado la mejor o mejores ofertas de acuerdo con lo establecido en las Bases de la subasta.

Al respecto, el artículo 86 del REMA vigente establece el Cronograma de la subasta señalando los siguientes plazos.

- a) La venta y difusión de las bases en la página web de la Entidad Prestadora se iniciará como máximo a los diez (10) contados desde la fecha de la convocatoria.
- b) La presentación de consultas y aclaraciones a las Bases: Hasta el décimo día, contado desde la fecha de inicio de la venta y difusión de Bases.
- c) La absolución de consultas y observaciones de los postores: hasta el décimo día, contado desde el vencimiento del plazo para presentar consultas y aclaraciones.
- d) La presentación de propuestas: hasta el décimo día, contado desde el término del plazo de la absolución de consultas y aclaraciones.
- e) La evaluación de propuestas: hasta el décimo día, contado a partir de la fecha en que culmine la presentación de propuestas.

El artículo 92 del REMA vigente señala que el OSITRAN podrá realizar observaciones de s bases una vez culminado el proceso de consultas, asimismo, podrá requerir a la Entidad Prestadora que absuelva las observaciones efectuadas por los postores, incluso llegando a requerir que se efectúe las modificaciones a las bases, de corresponder.

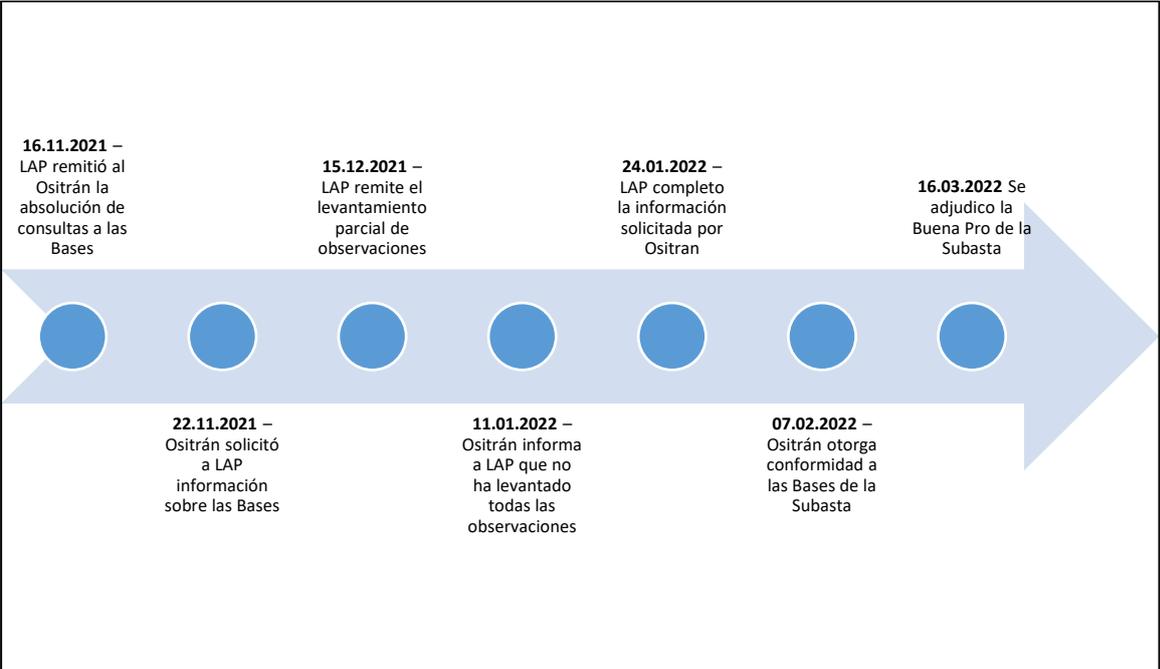
De lo antes expuesto, se observa que no resulta oportuna la participación de OSITRAN en el proceso de subasta una vez finalizada la etapa de absolución de consultas, toda vez que, el proceso de absolución de consultas termina cuando el Concesionario cumple con absolver todas las consultas recibidas de los Usuarios Intermedios, y desde esa fecha, se gatilla el plazo de diez (10) días para la presentación de propuestas. Es dentro de esos diez (10) días que OSITRAN recién podría intervenir sobre las bases del concurso, contando con un plazo de cinco (5) días, el cual, resulta insuficiente para una adecuada evaluación de las Bases del Concurso

⁵ “Artículo 3 del REMA

r) *Restricciones de Disponibilidad*

Se refiere a las limitaciones físicas de uso que presentan las Facilidades Esenciales administradas por las Entidades Prestadoras, cuando alcanzan su máxima capacidad operativa real. Las restricciones de disponibilidad de uso también pueden derivarse de la aplicación de disposiciones legales, operativas, de seguridad, ambientales, entre otras justificadas.”

Se expone el caso de la subasta por el Servicio Esencial de Rampa llevado a cabo por LAP en el año 2022, el cual, culminaba su etapa de absolución de consultas el 16 de noviembre de 2021, y desde ahí de acuerdo al cronograma establecido en el artículo 86 del REMA, se contabilizan los diez (10) días que tienen los postores para la presentación de sus propuestas. Sin embargo, debido a la intervención del Regulador sobre las bases del concurso, observaciones y modificaciones a las mismas, recién el plazo de diez (10) días para la presentación de propuestas se empezó a contabilizar el 16 de febrero de 2022, fecha en que LAP remitió a los postores las nuevas bases del concurso los cuales ya contaban con la conformidad del Regulador. En el siguiente grafico se puede observar el plazo transcurrido desde que LAP remitió las bases y la absolución de consultas al Ositrán.



Elaborado: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

En base a lo anterior, considerando que el plazo de cinco (05) días establecido en el REMA para las observaciones a las Bases por parte del Ositrán inició el 16 de noviembre de 2021 y la conformidad de las mismas se dio el 07 de febrero de 2022 (03 meses después), resulta evidente que los plazos del cronograma de la subasta establecidos en el REMA resultan meramente referenciales dado que la experiencia nos dice que pueden resultar insuficientes en determinados casos.

Asimismo, de la experiencia en los procesos de subasta llevados a cabo en el marco del REMA, se observa que en la mayoría de los casos se han ampliado o suspendido los plazos establecidos en la norma, amparados en la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), dado que, el REMA no regula la ampliación o suspensión de plazos en los procedimientos de subasta.

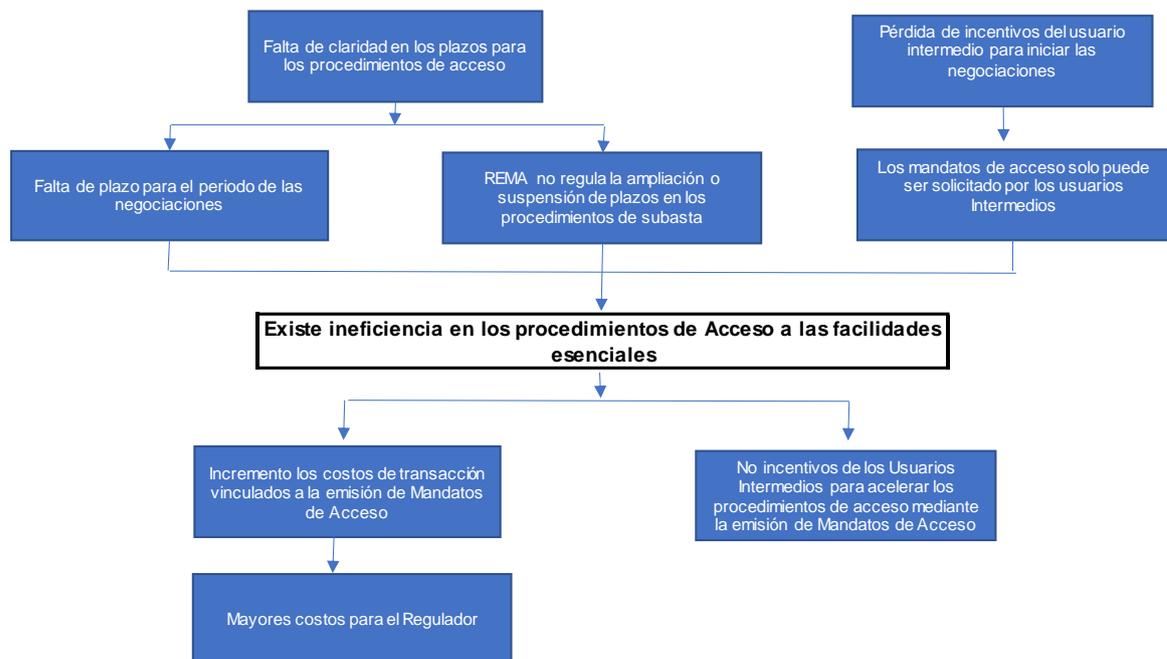
Otro ejemplo de lo ineficiente de los plazos establecidos en el REMA de Ositrán se dio en la Subasta empaquetada de acceso para prestar el servicio esencial de abastecimiento de combustible en los aeropuertos del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos del Perú (2017), en el cual, uno de los postores⁶ solicitó al Concesionario la extensión del plazo de diez (10) días para efectuar observaciones a las bases a sesenta (60) días calendario, debido a que el tiempo es demasiado corto considerando la cantidad de aeropuertos a analizar y sus distintas ubicaciones, siendo esto necesario para que los postores puedan presentar sus observaciones y posteriormente su propuesta técnica y económica. Cabe mencionar que, toda vez que el REMA no contempla estas excepciones, no fue posible que el Concesionario otorgue esta ampliación de plazo al postor interesado.

⁶ Mediante Carta N° 0389-2017-GR-AdP de fecha 12 de mayo de 2017, el Concesionario traslada la consulta de un interesado inscrito en el Registro de Postores, el cual solicita se sirva extender el plazo de la subasta por 60 días calendario

A fin de argumentar lo antes mencionado, en el siguiente listado se detalla los procedimientos de subasta que excedieron los plazos establecidos en el REMA de Ositrán referido al pronunciamiento del Regulador respecto a las Bases del Concurso:

1. Subasta de Rampa en el AIJC – 2013-2014
2. Subasta de Rampa en el AIJC – 2021-2022
3. Subasta de Planta de Combustible en AdP - 2017

Finalmente, en el siguiente árbol de decisión se advierte cuáles son las causas y consecuencias de la problemática antes descrita.



4.3. Falta de actualización en la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por cada infraestructura.

El Anexo 1 del REMA vigente, señala las facilidades esenciales que se encuentran bajo este marco normativo, separados por tipo de infraestructura, siendo los siguientes:

“Anexo 1: Lista de Facilidades Esenciales sujetas al REMA

AEROPUERTOS

- * Rampa.
- * Áreas de parqueo de equipos.
- * Áreas de maniobra en tierra.
- * Vías y áreas de tránsito interno.
- * Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
- * Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.

PUERTOS

- * Señalización portuaria.
- * Obras de abrigo o defensa.
- * Poza de maniobras y rada interior.
- * Muelles.
- * Amarraderos.
- * Vías y áreas de tránsito interno.
- * Áreas para atención de pasajeros y equipaje.
- * Áreas de Maniobras.
- * Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
- * Áreas de parqueo de equipos.

VÍA FÉRREA

- * Línea férrea.

- * Patios de maniobras y sus correspondientes desvíos.
 - * Desvíos.
 - * Estaciones ferroviarias de carga y descarga de mercancías y embarque y desembarque de pasajeros.
- El acceso a estas facilidades esenciales está sujeto a los derechos que sobre ellas tengan quienes las proveen.”

Asimismo, el Anexo 2, establece cuales son los servicios considerados esenciales en el marco del REMA de OSITRAN.

“Anexo 2: Lista de Servicios Esenciales sujetos al REMA

AEROPUERTOS

- * Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros).
- * Abastecimiento de combustible.
- * Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters).
- * Mantenimientos de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.

PUERTOS

- * Estiba y desestiba.
- * Transferencia o tracción de carga.
- * Practicaje.
- * Remolcaje.
- * Amarre y desamarre.
- * Embarque y descarga de carga.
- * Abastecimiento de combustible

VÍAS FÉRREAS

- * Uso de vía férrea.
- * Embarque y desembarque de carga y pasajeros.
- * Provisión de combustible.
- * Alquiler de áreas operativas para la atención de tráfico de pasajeros y equipaje.”

Al respecto, en los procedimientos de acceso y mandatos de acceso emitidos en los últimos años, se ha otorgado el acceso a determinados servicios que no se encuentran taxativamente en la lista antes mencionada (casuística aeroportuaria), pero si se encuentran comprendidos dentro de los procesos de cada servicio esencial (subservicios o subactividades), y requieren el uso de facilidades esenciales descritas como subáreas.

Por ejemplo, tenemos en infraestructura aeroportuaria como el caso de la facilidad denominada Estación de Línea, vinculado al servicio de mantenimiento de aeronaves; o el caso del servicio de almacenamiento de Equipaje Rezagado, siendo la infraestructura utilizada los depósitos para el almacenamiento del equipaje rezagado, vinculada a la Facilidad Esencial “Áreas de Procesamiento de Pasajeros y Equipaje”.

Del mismo modo, pero en sentido contrario existen servicios esenciales listados sobre los cuales no se ha solicitado ningún mandato de acceso y por sus características, no cumplen con las condiciones para ser esenciales

Por ejemplo, para el caso portuario, Estiba y desestiba. transferencia o tracción de carga. Practicaje. Amarre y desamarre, y abastecimiento de combustible. En el caso de Embarque y descarga de carga, además hay que tener en consideración que dicho servicio es uno que se brinda en exclusividad en siete de ocho infraestructuras concesionadas, la excepción es TISUR y las infraestructuras no concesionadas (tres) que son administradas por ENAPU.

Por otro lado, en el caso del AIJC, en la última modificación a su REA, se incorporó como otros servicios que forma parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje al “Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega” y el “Servicio HBS”, los cuales son indispensables que sean realizados por las aerolíneas a fin de completar la cadena logística y requiere utilizar necesariamente una Facilidad Esencial, cumpliendo por tanto con las condiciones para ser considerado un Servicio Esencial en el marco del REMA.

Sin embargo, los servicios y facilidades aeroportuarias tomados como ejemplo no se encuentran en la lista establecida en el Anexo 1 y 2 del REMA vigente, aun cuando si son necesarios para completar la

cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen destino, y que, para su ejecución, requieren necesariamente hacer uso de una facilidad esencial.

Lo mencionado en los párrafos anteriores, evidencia una falta de claridad en las disposiciones del REMA, dado que existen servicios esenciales que están recibiendo un tratamiento como tal, incluso suscribiendo contratos de acceso, pero que no se encuentran definidos en el marco regulatorio de acceso de OSITRAN.

Así, de existir una controversia en un contrato de acceso con una Entidad Prestadora respecto a una facilidad esencial no establecida en el REMA podría ocasionar que el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN declare improcedente la controversia, toda vez que, el REMA no contempla dicho servicio.

Asimismo, para un Usuario Intermedio nuevo que recién inicie operaciones, no tendrá conocimiento total de las facilidades esenciales que se encuentran reguladas por OSITRAN, dado que el REMA no detalla la lista de facilidades esenciales que son materia del accionar regulatorio de OSITRAN.

Asimismo, de la experiencia adquirida en la aplicación de la norma, se observa que hay facilidades que no se encuentran vinculadas a ningún servicio esencial, y que, por tanto, nunca han sido materia de Acceso, como el caso de “Áreas de Maniobra en Tierra” (aeropuertos), el cual, según los REA de las Entidades Prestadoras Aeroportuarias, corresponde a la “parte del aeródromo que se utiliza para despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas”. Dichas áreas se encuentran vinculadas al servicio de Aterrizaje y Despegue de las aeronaves y las tarifas por este servicio son reguladas por OSITRAN de acuerdo a cada Contrato de Concesión, pero el Acceso a estas áreas no deberían ser reguladas.

Por otro lado, se observa que no existe una relación directa entre las Facilidades Esenciales y Servicios Esenciales definidos como tales en el REMA.

En el Anexo 1 y 2 del REMA, el listado de Facilidades Esenciales y de Servicios Esenciales no se encuentra directamente relacionados uno con el otro, esto, considerando que de la definición de ambos se entiende que debe de existir una relación directa.

Para el caso de la definición de Servicio Esencial, el REMA señala que, para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial. En tal sentido, resulta lógico que exista una relación directa y esta se encuentre plasmada en el reglamento de acceso a disposición de los Usuarios Intermedios.

Adicionalmente a la parte conceptual, también hay que considerar que para la determinación del Cargo de Acceso, tanto por las Entidades Prestadoras como por OSITRAN, en un supuesto de negociación directa o de emisión de Mandato de Acceso, es importante tener claridad respecto a las facilidades esenciales vinculadas a la prestación de determinado servicio esencial, el grado de uso de dicha infraestructura, los costos de operación y mantenimiento, así como el nivel de inversiones vinculado a la misma, dado que en base a esta información es que se determinan los cargos de acceso.

Cabe precisar que, a la fecha se ha llevado a cabo procedimientos de negociación directa y de mandatos de acceso con la información establecida en el REMA actual, no obstante, como se mencionó anteriormente, el listado de facilidades esenciales como tal, no refleja realmente las facilidades esenciales existentes ni una descripción de las mismas que sirvan para la determinación de un cargo de acceso, sea por mandato o por acuerdo entre las partes, lo cual ha generado discrepancias para la determinación del cargo de acceso por parte de Ositrán.

Tenemos el caso del Mandato de Acceso para prestar el Servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje – Inspección de Equipaje en Bodega, el cual, para el caso del Contrato de Concesión del AIJC y en aplicación del REMA de Ositrán, la Facilidad Esencial es el Sistema HBS o Sistema de Rayos X y/o el equipamiento necesario para la prestación del servicio. Sin embargo, en el procedimiento de emisión del mandato de acceso para la prestación del servicio, surgieron discrepancias respecto a la Facilidad Esencial, por una parte, el Concesionario señalaba que las fajas transportadoras del equipaje formaban parte del Sistema HBS y la contraparte, entendiéndose las aerolíneas, señaló que esas fajas

formaban parte del sistema de transporte de equipaje el cual estaba cubierto por la tarifa aeroportuaria (TUUA).

Esta discrepancia llevó a que el Regulador tuviese que decidir, bajo criterios técnicos, cuál era el equipamiento que debería formar parte de la Facilidad Esencial del Sistema HBS. Cabe añadir que esta misma discrepancia podría darse en un proceso de acceso en el cual las partes estén negociando el cargo de acceso y no exista claridad respecto a las características y descripción de las facilidades esenciales vinculadas a un servicio esencial.

Asimismo, en el caso de los aeropuertos que forman parte del Primer y Segundo Grupo para el mismo Servicio Esencial, la Facilidad Esencial sería solo el área donde se va a llevar a cabo la prestación del servicio, dado que, de acuerdo a sus contratos de concesión, el Concesionario no tiene la obligación de implementar el Sistema HBS y solo se limitan a arrendar el espacio necesario para que los obligados a brindar el servicio puedan cumplir con su responsabilidad.

Cabe resaltar que, es en función a las características (descripción y equipamiento) de cada Facilidad Esencial que Ositrán determinará un cargo de acceso en un supuesto procedimiento de Mandato de Acceso, o las partes lo determinarán en un procedimiento de negociación directa.

Así, el REMA define Cargo de Acceso señalando lo siguiente:

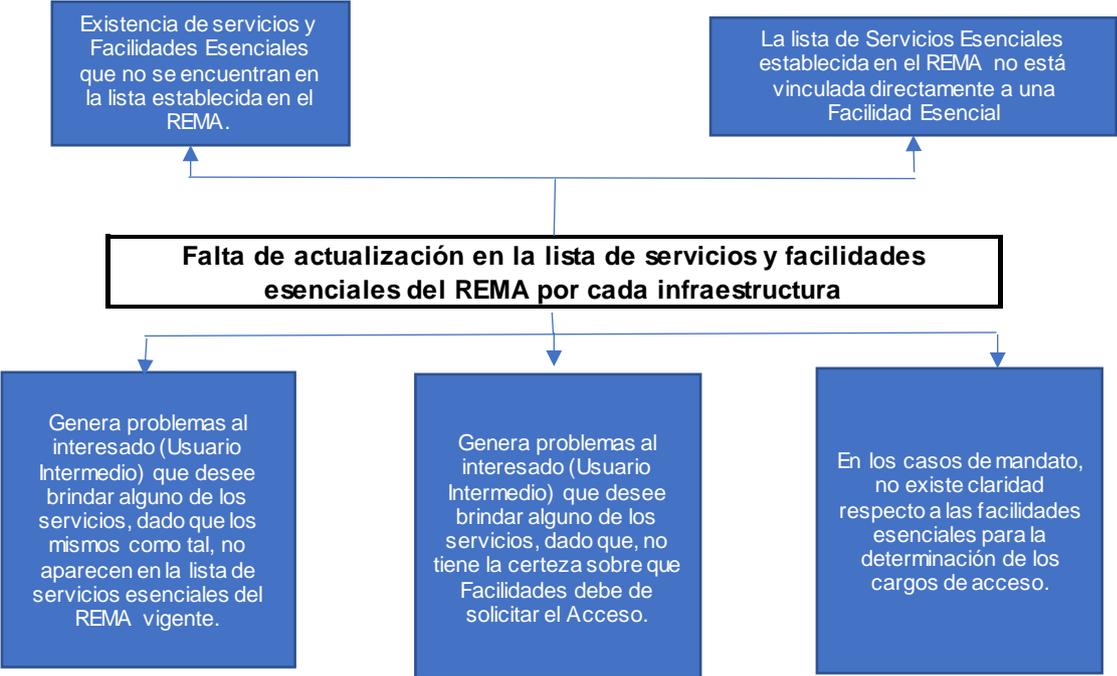
“Artículo 3.- Definiciones
(...)

c) Cargo de Acceso.

Es la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso.”

En tal sentido, se observa que, para determinar la prestación monetaria por el uso de la infraestructura, es importante tener claridad respecto a qué Facilidad Esencial se encuentra vinculada a la prestación del servicio, lo cual actualmente no ocurre.

Finalmente, en el siguiente árbol de decisión se advierte cuáles son las causas y consecuencias de la problemática antes descrita:



4.4 Ineficiencia derivada de la indeterminación de las facilidades esenciales en las infraestructuras portuarias.

En la tabla siguiente se muestra la evolución de las facilidades esenciales contenidas en los Anexos N° 1 y N° 2, respectivamente; a lo largo de las modificaciones realizadas en el REMA:

Cuadro 1. Variación de Facilidades Esenciales portuarias en las modificaciones del REMA

Anexo N° 1 Lista de Facilidades Esenciales	Resolución N° 034-2001-CD-OSITRAN	Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN	Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN	Resolución N° 006-2009-CD-OSITRAN
Área marítima adyacente	Sí	No	No	No
Señalización portuaria	No	Sí	Sí	Sí
Obras de abrigo o defensa	No	Sí	Sí	Sí
Poza de maniobras y rada interior	No	Sí	Sí	Sí
Muelles	Sí	Sí	Sí	Sí
Amarraderos	Sí	Sí	Sí	Sí
Vías y áreas de tránsito interno	No	Sí	Sí	Sí
Áreas para atención de pasajeros y equipaje	No	Sí	Sí	Sí
Áreas de Maniobras	Sí	Sí	Sí	Sí
Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución	No	Sí	Sí	Sí
Áreas de parqueo de equipos	No	Sí	Sí	Sí
Grúas fijas y móviles con restricciones de desplazamiento	Sí	Sí	Sí	No
Balanza	Sí	No	No	No
Fajas transportadoras fijas	Sí	Sí	Sí	No
Almacenes especializados para sustancias y mercancías peligrosas	Sí	No	No	No

Asimismo, como se muestra en la tabla siguiente, en las diferentes modificaciones del REMA, la lista de servicios esenciales ha cambiado de manera importante, sin que se haya establecido en ningún caso, la relación entre las facilidades esenciales a las que cada servicio esencial está relacionado:

Cuadro 2. Servicios Esenciales portuarios aprobados en las modificaciones del REMA

Anexo N° 2 Lista de Servicios Esenciales	Resolución N° 034-2001-CD-OSITRAN	Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN	Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN	Resolución N° 006-2009-CD-OSITRAN
Transporte marítimo de carga y/o pasajeros (incluye agenciamiento)	No	Sí	No	No
Estiba y desestiba	Sí	Sí	No	Sí
Transferencia o tracción de carga	Sí	Sí	Sí	Sí
Practicaje	Sí	Sí	Sí	Sí
Remolcaje	Sí	Sí	Sí	Sí
Amarre y desamarre	Sí	Sí	Sí	Sí
Uso de amarradero	Sí	No	No	No
Uso de muelle en cualquiera de sus formas	Sí	No	No	No
Embarque y descarga de carga.	No	Sí	Sí	Sí
Abastecimiento de combustible	Sí	Sí	Sí	Sí
Avituallamiento y pacotilla	Sí	No	No	No
Suministro de energía eléctrica	Sí	No	No	No

Recojo de desperdicios	Sí	No	No	No
Pesaje	Sí	No	No	No

Como se puede apreciar en la tabla precedente, a partir de la primera modificación del REMA mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN, con la finalidad expresa en el punto 3 de la Exposición de Motivos, de aumentar la participación de los usuarios en el proceso regulatorio; se realizó una revisión de los servicios portuarios que debían regularse mediante la normativa de Acceso, reduciéndose su cantidad, dejando aquellos servicios fuera de la regulación de acceso a ser brindados de manera competitiva en las ITUP de acuerdo con la normativa aplicable emitida por la autoridad competente del sector..

En la Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN, según lo indicado en el inciso h) del numeral 2 de la Exposición de Motivos, se realizó la precisión de los Servicios Esenciales del Anexo N° 2 del REMA, con lo cual el Regulador realizó una nueva selección de servicios portuarios que son considerados servicios esenciales en las ITUP de su competencia. En esta oportunidad, se eliminó de la lista de servicios esenciales el transporte marítimo de carga y pasajeros, incluido el agenciamiento

Posteriormente, mediante Resolución N° 006-2009-CD-OSITRAN, se realizó una nueva modificación de los Anexos N° 1 y N° 2 del REMA en la que se redujo la lista de facilidades esenciales portuarias, quedando redactado de la siguiente manera:

“Anexo 1: Lista de Facilidades Esenciales sujetas al REMA

(...)

PUERTOS

- Señalización portuaria.
- Obras de abrigo o defensa.
- Poza de maniobras y rada interior.
- Muelles.
- Amarraderos.
- Vías y áreas de tránsito interno.
- Áreas para atención de pasajeros y equipaje.
- Áreas de Maniobras.
- Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
- Áreas de parqueo de equipos.

(...)

“Anexo 2: Lista de Servicios Esenciales sujetos al REMA

(...)

PUERTOS

- Estiba y desestiba.
- Transferencia o tracción de carga.
- Practicaje.
- Remolcaje.
- Amarre y desamarre.
- Embarque y descarga de carga.
- Abastecimiento de combustible.

(...)”

Como se puede advertir, en el historial de las modificaciones de las facilidades que constituyen facilidades esenciales y los servicios portuarios que constituyen servicios esenciales, no se ha precisado la relación operativa y técnico-normativa entre cada facilidad y el tipo de servicio portuario que se solicita brindar como servicio esencial bajo la modalidad de acceso en los terminales portuarios.

Por otra parte, es pertinente señalar que bajo el ámbito de OSITRAN se encuentran las empresas concesionarias que explotan una ITUP portuaria en mérito de la suscripción de un contrato de concesión con el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). También se encuentran bajo el ámbito de OSITRAN entidades prestadoras que no poseen un título de concesión pero que realizan actividades de explotación de ITUP portuarias bajo el marco normativo del Sistema Portuario Nacional, como la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).

Como consecuencia, se tiene una situación en la cual el Regulador ha aprobado los Reglamentos de Acceso (REA) de las entidades prestadoras, y en cada uno de ellos se establecen los servicios esenciales que pueden ser prestados por los usuarios intermedios, para lo cual deben solicitar el acceso a una lista genérica de facilidades esenciales.

Cuadro 3. Servicios Esenciales de los REA de las Entidades Prestadoras

ITUP Portuarias		Servicios Esenciales incluidos en el REA de la Entidad Prestadora					
		Practicaje	Remolcaje	Estiba y Desestiba	Abastec. Combust.	Amarre y Desamarre	Transfer. Carga
Concesionadas	Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (TNM)	Sí	Sí	No	No	No	No
	Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (NTC)	Sí	Sí	No	No	No	No
	Terminal de Embarque de Concentrados Minerales del Terminal Portuario del Callao ⁷ (TECM)	Sí	Sí	No	No	No	No
	Terminal Portuario de Paita (TPP)	Sí	Sí	No	No	No	No
	Terminal Portuario General San Martín – Pisco ⁸ (TPGSM)	Sí	Sí	No	No	No	No
	Terminal Portuario de Matarani ⁹ (TPM)	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No
	Terminal Portuario de Salaverry ¹⁰ (TPS)	Sí	Sí	No	No	No	No
	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma (NTPY-NR)	Sí	Sí	No	No	No	No
No Concesionadas	Terminal Portuario de Ilo – Empresa Nacional de Puertos S.A. ¹¹ (ENAPU-ILO)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Potestativo
	Terminal Portuario de Yurimaguas - Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU YURIMAGUAS)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Potestativo
	Terminal Portuario de Iquitos - Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU IQUITOS)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Potestativo

Por lo expuesto, en la experiencia de la JCP en la supervisión de la aplicación del REMA, se ha determinado que la relación de facilidades esenciales ha cambiado de manera importante en el tiempo y en aplicación general a todas las ITUP administradas por las Entidades Prestadoras, sin un adecuado

⁷ El numeral (iv) de la Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados Minerales del Terminal Portuario del Callao, establece sólo será de aplicación la reglamentación de Acceso del REMA en los casos los servicios de practicaje, remolcaje y servicios esenciales distintos a los comprendidos en el Servicio Estándar.

⁸ La Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario General San Martín - Pisco, establece sólo será de aplicación la reglamentación de Acceso del REMA en los casos los servicios de practicaje y remolcaje.

⁹ De acuerdo con la interpretación realizada por OSITRAN mediante Resolución N° 080-2006-CD-OSITRAN, TISUR tiene derecho a subcontratar la prestación de los servicios portuarios contenidos en el Anexo C del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani, con la excepción de los servicios de Amarre y Desamarre de Naves, Uso de Amarradero, Uso de Muelle y Transferencia o Tracción de Carga, que son de uso exclusivo del Concesionario.

¹⁰ La Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Salaverry establece que como obligación del Concesionario brindar, fuera del marco del REMA de OSITRAN, las facilidades de acceso de uso de muelle para terceros que presten los servicios portuarios básicos de avituallamiento de Naves y transporte de personas, así como servicios de recojo de residuos sólidos y líquidos para las Naves que arriben al Puerto de Salaverry.

¹¹ De acuerdo con el REA vigente de ENAPU, el servicio de transferencia de carga es potestativo.

sustento técnico-normativo respecto del tipo de servicios portuarios que en el ámbito del REMA se consideran servicios esenciales.

Los servicios portuarios que se prestan en las zonas portuarias según la clasificación establecida por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) son de dos tipos, (i) Servicios Portuarios Básicos y (ii) Servicios Portuarios Generales.

En el caso de los Servicios Portuarios Básicos, estos comprenden actividades de tipo comercial prestados por empresas y que se brindan a las naves, carga y pasajeros, tales como los servicios técnico-náuticos de Practicaje, Remolcaje, Amarre y Desamarre, Buceo; Servicios al Pasajero como los de transporte de personas, prácticos, tripulantes, materiales y víveres; Servicios de Manipulación y Transporte de Mercancías, como la estiba, desestiba, embarque, desembarque y transbordo de mercancías, almacenamiento, avituallamiento de naves y abastecimiento de combustible; Servicios de Residuos generados por las Naves, tales como el recojo y disposición de residuos; y los Servicios de Trabajo de Mantenimiento y Reparación de Naves, que comprende una amplia gama de servicios especializados.

Las operaciones relacionadas con los servicios portuarios se encuentran altamente reguladas por la APN, que emite la normativa específica a cada tipo de servicio portuario. Asimismo, el Reglamento Interno de Operaciones de cada Entidad Prestadora establece el tipo de servicios que se brindan en una determinada ITUP, razón por la cual se considera que el mercado de servicios portuarios ya cuenta de por sí con una extensa y exigente normativa operativa.

Por otra parte, si se revisa la lista de servicios esenciales de los REA vigentes de la tabla precedente, se aprecia que, en la casi totalidad de los terminales concesionados, los servicios portuarios básicos de practicaje y remolcaje son materia de regulación de acceso, mientras que en las ITUP no concesionadas se consideran servicios esenciales las operaciones de estiba/desestiba y embarque/descarga. Al mismo tiempo, otros servicios portuarios básicos de suma importancia para el funcionamiento de los mercados de servicios portuarios han sido dejados fuera del marco regulatorio de acceso.

Esta situación conlleva a un trato desigual en el ámbito de la regulación de acceso para servicios portuarios básicos que tienen regulaciones operativas afines. Por ejemplo, considérese el caso de los servicios portuarios básicos de embarque y descarga de mercancías con equipamiento y personal de terceros y el servicio portuario de abastecimiento de combustible a las naves desde tierra. El primero se encuentra bajo regulación de acceso en los terminales portuarios operados por ENAPU, mientras que el segundo se brinda de manera general en cualquier terminal portuario a requerimiento de sus clientes. En ambos casos, para la prestación de dichos servicios, los usuarios intermedios deben contar con una licencia expedida por la APN, y cumplir con -entre otras- una serie de regulaciones operativas, ambientales y de seguridad para ingresar al recinto portuario.

Una vez dentro del terminal, los proveedores del servicio deben usar las vías de tránsito interno, ocupar parte del muelle e inclusive del área de respaldo si fuese necesario. Todas las facilidades de las que ambos tipos de operadores han hecho uso se consideran facilidades esenciales en el caso del prestador del servicio de embarque/descarga de mercancías, pero no se consideran esenciales para el prestador del servicio portuario básico de abastecimiento de combustible.

Esto quiere decir, que el REMA ha derivado en un nuevo nivel de exigencia regulatoria sobre las empresas prestadoras de servicios portuarios que podría no adecuarse al objetivo de garantizar el acceso de terceros a la ITUP y mejorar las condiciones de eficiencia competitiva en los mercados de servicios portuarios. En el caso del usuario proveedor del servicio portuario de embarque/descarga, se encuentra obligado a solicitar el acceso a las facilidades esenciales según lo establece el REA respectivo, mientras que, para otros usuarios de actividades afines, sólo se precisa coordinar con la Entidad Prestadora el ingreso a la ITUP y seguir las disposiciones operativas del Reglamento Interno de Operaciones.

En consecuencia, en la situación actual, un usuario intermedio solicitará acceso a una ITUP considerando la lista de servicios esenciales del Anexo N° 2 del REMA, sin que se tenga en consideración que el servicio portuario materia de acceso no requiera de facilidades esenciales que se adecúen a los criterios establecidos en el artículo 26 del REMA.

En efecto, los literales a), b) y e) del artículo 26 del REMA establecen los principios económicos para la determinación del cargo de acceso, son de especial relevancia para la evaluación de la razonabilidad de la consideración de ciertas facilidades como esenciales para la prestación de servicios esenciales:

REMA de OSITRAN

“Artículo 26.- Principios económicos para determinar el Cargo de Acceso

Los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes;

- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
- b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
- (...)
- e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de Contratos de Acceso.”

A continuación, explicaremos brevemente las implicancias de los principios económicos en la determinación de facilidades esenciales, que a su vez constituyen la base del acceso y el consecuente cobro del cargo de acceso:

Respecto de los literales a) y b) del artículo 26, se debe tener en consideración que la esencia o razón de ser de las operaciones en un terminal portuario son los servicios a las naves y a la carga, por lo tanto, la utilización eficiente y mantenimiento de la infraestructura es afectado principalmente por dichas operaciones. De la misma manera, los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura portuaria, además de lo establecido en los respectivos contratos de concesión, en el caso de Entidades Prestadoras no concesionarias, están relacionados con la mejor prestación de los servicios portuarios.

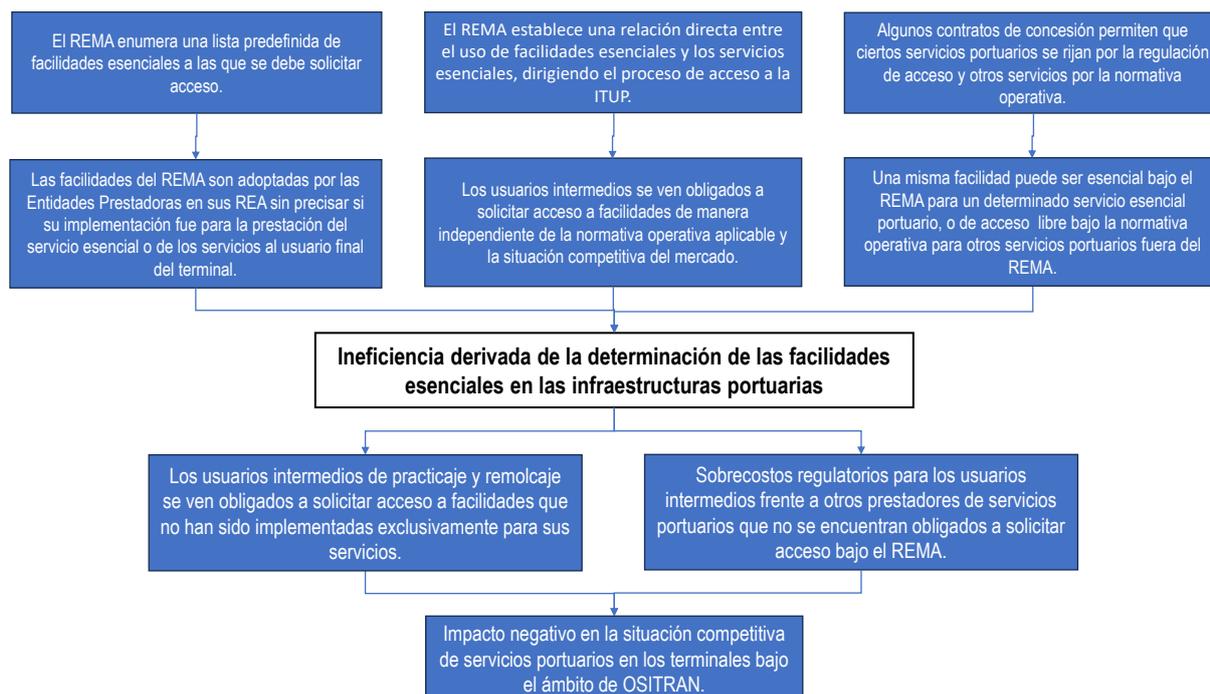
Asimismo, respecto del literal e) del artículo 26 del REMA vigente, de minimizar los costos regulatorios y de supervisión de los contratos de acceso, y considerando el historial de modificaciones previas de los servicios esenciales señalados en los párrafos precedentes; no se advierte la existencia de diferencias sustanciales que sustenten la situación actual en la que algunos servicios portuarios básicos se brindan libremente, y otros del mismo tipo, como el practicaje y remolcaje requieran de regulación de acceso. En otros términos, de mantenerse la regulación de acceso vigente, se tendría una situación de existencia de costos regulatorios y de supervisión de contratos de acceso innecesarios. A ello se agrega el hecho que, por disposición de OSITRAN, el cargo de acceso de los servicios esenciales de practicaje es cero, por lo cual no existiría ninguna condición que limite la competencia en el mercado de practicaje que requiera la protección otorgada por la regulación de acceso.

Finalmente, se tiene el problema generado por la normativa de acceso que enumera taxativamente las facilidades esenciales a las que un usuario intermedio puede solicitar acceso para la prestación de los servicios esenciales. Este hecho puede conducir a una sobrerregulación de acceso, en el sentido que cualquier entidad prestadora puede listar en su REA la totalidad de facilidades esenciales, con lo cual los usuarios intermedios se verán siempre obligados a solicitar el acceso respectivo, sin consideración de si dichas facilidades esenciales son de uso necesario y exclusivo según las características operativas del servicio en cuestión y las disposiciones de la normativa aplicable del sector.

Por lo expuesto, se advierte que la regulación establecida en el REMA, la lista de facilidades esenciales del Anexo N° 1 conduce a que los usuarios intermedios necesariamente soliciten acceso a dichas facilidades, sin que se haya realizado una adecuada evaluación de si estas facilidades fueron creadas para los servicios portuarios bajo regulación de acceso como el remolcaje y practicaje o para el ingreso y salida de naves del recinto portuario según las regulaciones operativas aplicables al terminal portuario.

Dado que la lista del Anexo N° 1 está relacionada con la lista de servicios esenciales del Anexo N° 2, el REMA estaría creando un marco normativo de acceso sobrerregulado que afectaría la libre y competitiva prestación de servicios portuarios de practicaje y remolcaje en los terminales portuarios por los usuarios intermedios debidamente autorizados y certificados por las autoridades competentes del sector. .

Finalmente, en el siguiente árbol de decisión se advierte cuáles son las causas y consecuencias de la problemática antes descrita:



4.5 Sobrerregulación del acceso en los terminales portuarios derivada de la imprecisión en la calificación de la Facilidad Esencial, entre otras causas

En línea con el problema identificado en la sección anterior, se ha determinado que, durante la aplicación de la regulación de acceso, la definición de Facilidad Esencial del REMA no refleja adecuadamente las características del empleo de dichas facilidades en la prestación de los servicios intermedios que se brindan en las ITUP, especialmente los relacionados con infraestructura y equipamiento portuario.

En otros términos, se tiene que la lista de facilidades esenciales portuarias del Anexo N° 1 del REMA, al ser genérica no permite individualizar el uso de una facilidad esencial considerando aspectos operativos como el tiempo, cantidad y exclusividad de su empleo. Esta falencia de la regulación es crítica, debido a que la sola indicación de una facilidad esencial en la solicitud de acceso, faculta a la entidad prestadora a requerir al usuario intermedio el pago de un cargo de acceso como contraprestación por su empleo.

Esta diferenciación no es posible de realizar a la fecha en el caso de las ITUP portuarias debido a que algunos servicios portuarios básicos que constituyen servicios esenciales requieren del acceso a las mismas facilidades esenciales, generándose complicaciones adicionales por trato asimétrico en la regulación en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje, debido a que en la actualidad el cargo de acceso de los servicios practicaje es cero.

Adicionalmente, dado que el REMA prescribe que el cargo de acceso debe retribuir adecuadamente por el desgaste en el uso de la ITUP, permitiendo a la entidad prestadora brindarle adecuado mantenimiento y conservación, es sumamente importante que, respecto de las facilidades esenciales bajo la competencia o administración de la entidad prestadora, sea posible identificar de manera clara, el tiempo, cantidad y exclusividad de la que goza cada usuario intermedio por su uso.

Por otra parte, se ha determinado que en las ITUP portuarias, la APN está a cargo del mantenimiento, operación y conservación. Ello debido a que algunas facilidades son empleadas por la APN para la prestación de Servicios Portuarios Generales.

Como es de conocimiento público, los Servicios Portuarios Generales son actividades que presta la APN en las áreas comunes de las zonas portuarias, en beneficio de los usuarios del puerto. Los principales Servicios Portuarios Generales son los de (i) Ordenación, coordinación y control del tráfico

portuario, (ii) Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave a puerto, (iii) Vigilancia y Seguridad, (iv) Dragado, (v) Alumbrado, (vi) Limpieza, y (vii) Prevención y control de emergencias.

Al respecto, para la elaboración de este análisis y a requerimiento de OSITRAN, la APN brindó precisiones sobre las facilidades portuarias que son controladas u operadas por las Entidades Prestadoras¹². Este aspecto es relevante en el presente proceso de revisión normativa, debido a que el correspondiente cobro del cargo de acceso solo sería válido si la facilidad esencial es operada, controlada y mantenida por las Entidades Prestadoras.

De acuerdo con la precisión brindada por la APN, a marzo de 2022, las Entidades Prestadoras controlan, administran u operan las facilidades esenciales de acuerdo con la tabla siguiente, salvo en los casos en los que se indica que no, en cuyo caso la función es asumida por la APN:

Facilidades Portuarias bajo modalidad de Acceso

Facilidad Esencial	Precisar si las facilidades son controladas, administradas u operadas por: APN / Entidad Prestadora / Control compartido (indicar detalle)										
	TNM	NTC	TECM	TPP	TPGSM	TPM	TPS	NTPY	ILO	YUR	IQT
Señalización portuaria	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Obras de abrigo o defensa	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Poza de maniobras y rada interior	NO	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Muelles	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Amarraderos	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Vías y áreas de tránsito interno	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Áreas para atención de pasajeros y equipaje	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Áreas de Maniobras	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Áreas de parqueo de equipos	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ

Observaciones:

- TNM: Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.
- NTC: Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.
- TECM: Terminal de Embarque de Concentrados Minerales del Terminal Portuario del Callao.
- TPP: Terminal Portuario de Paita.
- TPGSM: Terminal Portuario General San Martín – Pisco.
- TPM: Terminal Portuario de Matarani.
- TPS: Terminal Portuario de Salaverry.
- NTPY: Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma.
- ILO: Terminal Portuario de Ilo – Empresa Nacional de Puertos S.A.
- YUR: Terminal Portuario de Yurimaguas - Empresa Nacional de Puertos S.A.
- IQT: Terminal Portuario de Iquitos - Empresa Nacional de Puertos S.A.

Por otra parte, los literales f) y g) del artículo 26 del REMA, que establecen los principios económicos para la determinación del cargo de acceso, son de especial relevancia para la evaluación de la razonabilidad de la incorporación de una precisión adicional a las condiciones que deben reunir las facilidades esenciales:

REMA de OSITRAN

“Artículo 26.- Principios económicos para determinar el Cargo de Acceso

Los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes;

(...)

¹² Oficio N° 0202-2022-APN-GG del 2 de marzo de 2022, mediante el cual la APN comunicó cuales facilidades esenciales del Anexo 1 del REMA, eran operadas o controladas por las Entidades Prestadoras en los terminales portuarios bajo el ámbito de OSITRAN.

- f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
- g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.”

En efecto, una vez que se ha establecido el control de una facilidad, sea a cargo de la Entidad Prestadora o la APN, se precede a determinar cuan razonable es la imputación de costos de operación y mantenimiento de dichas ITUP a los usuarios intermedios en consonancia con los principios establecidos en los literales f) y g) del artículo 26.

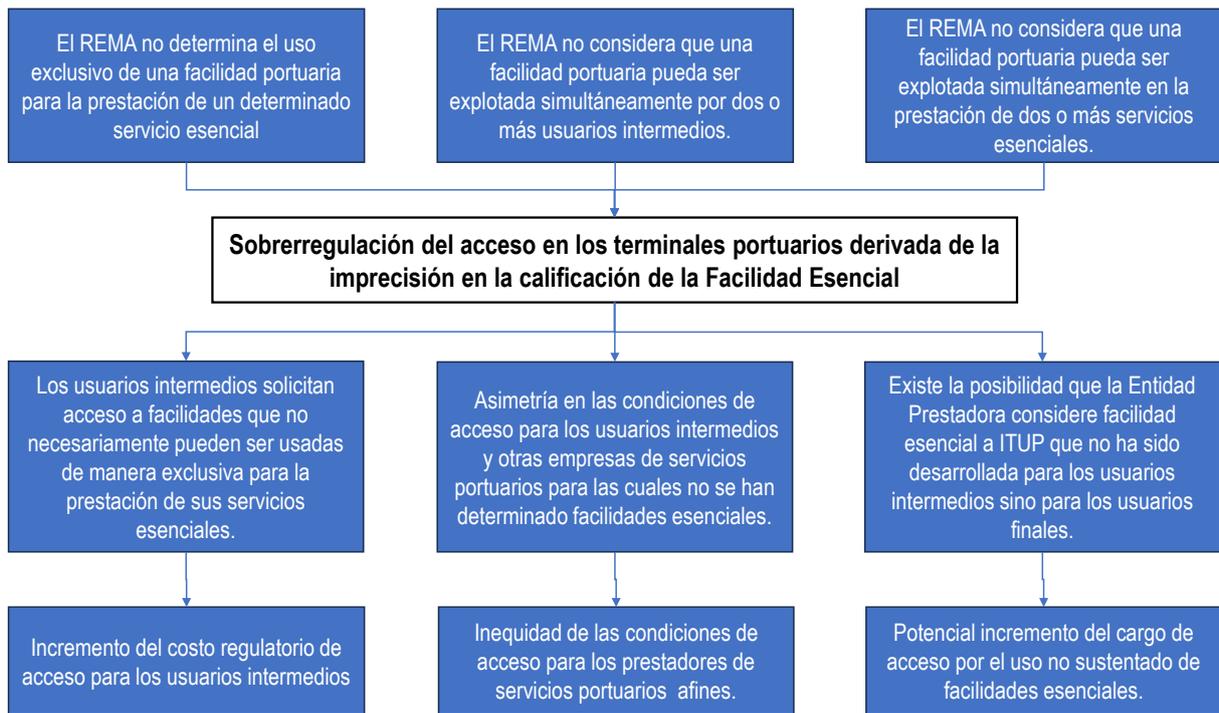
Al respecto, es pertinente señalar que algunos servicios portuarios como los de practica y remolcaje, se da un fenómeno poco común de simultaneidad de uso de facilidades esenciales, es decir que debido a la naturaleza complementaria de ambos servicios portuarios básicos durante las operaciones de atraque y desatraque de naves, y dada la generalidad de la lista de facilidades esenciales del Anexo N° 1 de REMA, ambos tipos de usuarios intermedios solicitan acceso a casi las mismas facilidades esenciales, tales como, amarraderos, muelle, poza de maniobras y las ayudas a la navegación.

Asimismo, dado que la principal función de los terminales portuarios es la atención de las naves y la carga, no es razonable atribuir el propósito de la creación de las facilidades indicadas en el párrafo anterior a los usuarios intermedios, debido a que dichas facilidades tienen por función permitir el ingreso y salida de las naves del recinto portuario de manera segura, siendo parte de los costos operativos de la entidad prestadora. Por lo tanto, no es razonable ni proporcional que los usuarios intermedios contribuyan al pago de servicios que ya estarían siendo cubiertos por los ingresos operativos del terminal obtenidos de los usuarios finales.

Por lo expuesto, en el caso de los servicios de remolcaje y practica, en tanto terceros proveedores de servicios a las naves, no existiría sustento para la consideración de dichos servicios como esenciales en el ámbito del REMA; en la medida que las facilidades portuarias empleadas durante las operaciones de atraque y desatraque de naves no ha sido desarrolladas para los servicios de practica y remolcaje, sino para los usuarios finales del terminal, es decir las naves, y por lo tanto no generan costos operativos adicionales como resultado de dichos servicios,.

Por otra parte, en el caso de operaciones de embarque y descarga de mercancías, hacia o desde las naves, en las que se requiere la ocupación de espacio exclusivo en un muelle del terminal portuario para equipamiento propio de un usuario intermedio, así como la posibilidad de un área en la zona de respaldo para almacenamiento de equipo cuando no se encuentran en operación; sí resultaría razonable el cobro de un cargo de acceso, no necesariamente porque el acceso de dicho equipo genere una afectación mayor o desgaste de la ITUP, sino por la exclusividad del uso del espacio en muelle durante las operaciones del usuario intermedio, en las que podría afectar las operaciones de otros usuarios intermedios o de la misma Entidad Prestadora.

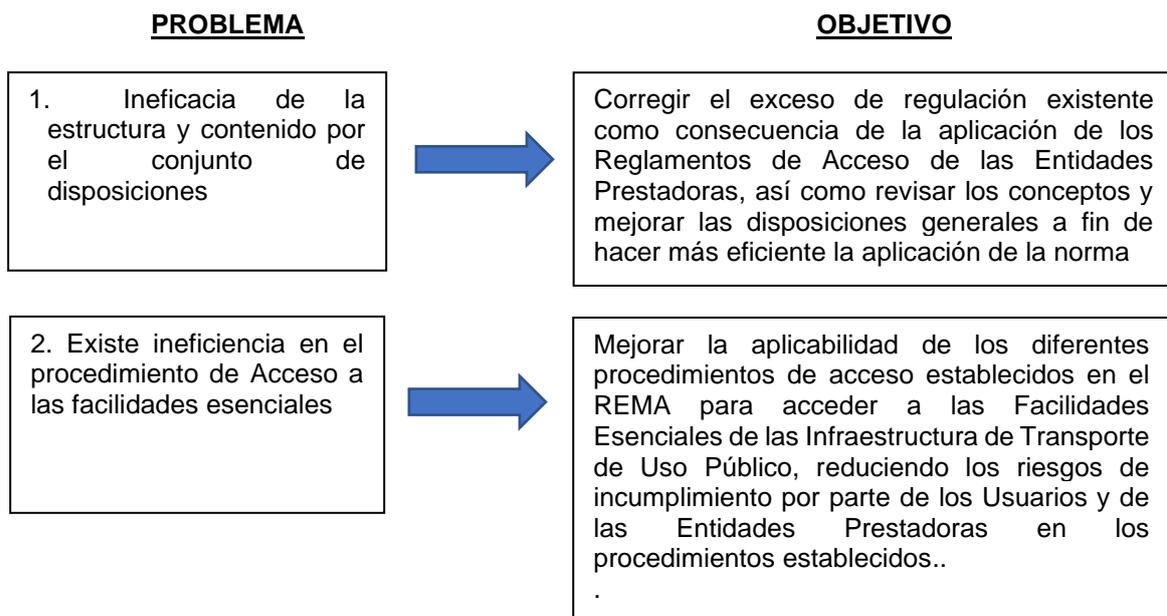
Finalmente, en el siguiente árbol de decisión se advierte cuáles son las causas y consecuencias de la problemática antes descrita:

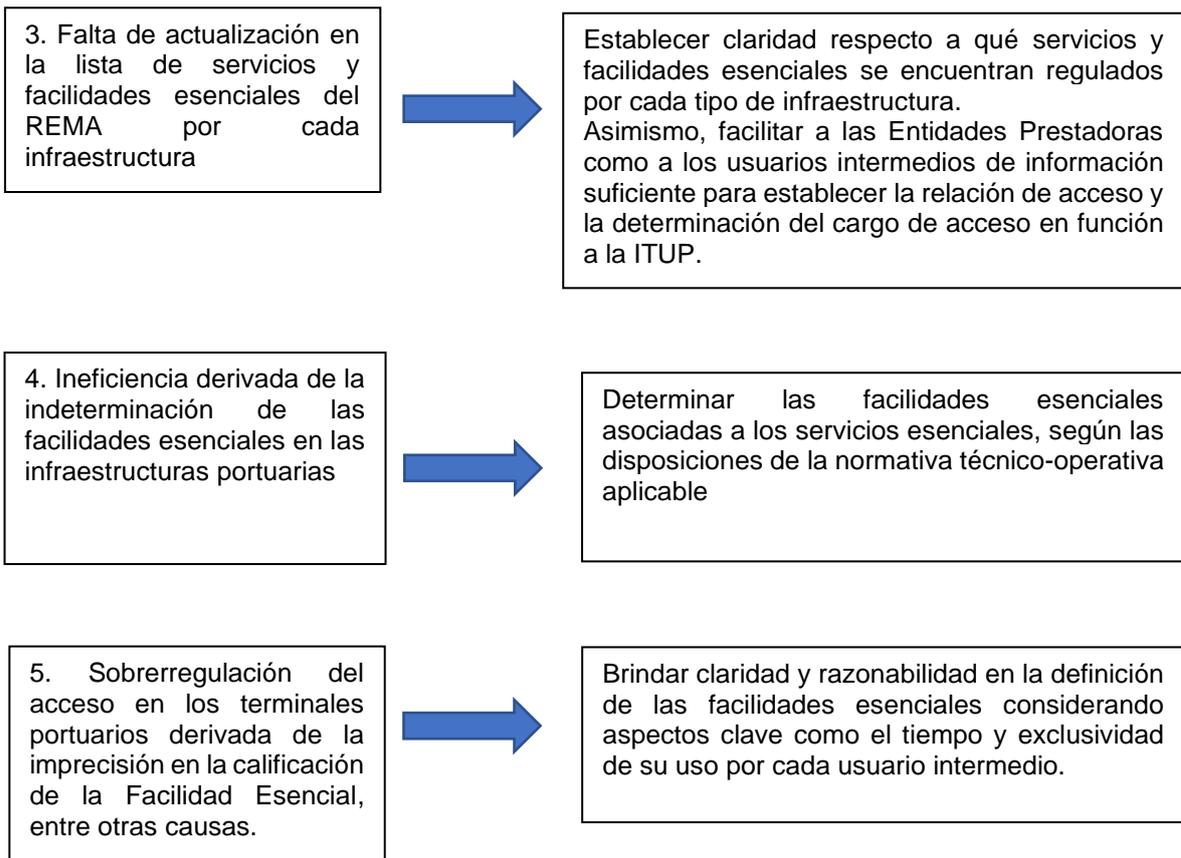


V. OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN

En los ítems anteriores se realizó un análisis a fin de identificar los problemas y sus posibles efectos y consecuencias, por tanto, corresponde plantear objetivos específicos que justifiquen la intervención del Regulador y que busquen resolver las causas de dicho(s) problema(s). Así, conforme a los problemas identificados, el principal objetivo de la intervención es generar mayor predictibilidad, transparencia, claridad y eficiencia en la aplicación del REMA, en beneficio de los Usuarios Intermedios y Entidades Prestadoras en el procedimiento de acceso a la ITUP.

En particular, de acuerdo con los problemas planteados, los objetivos específicos de la intervención son los siguientes:





En el caso del quinto problema, es pertinente señalar que, de acuerdo con los aspectos analizados en el presente documento, la definición de facilidad esencial no es la idónea y contribuye a la sobrerregulación del acceso a servicios portuario que se desarrollan en régimen de competencia.

Siendo así, los objetivos de la intervención en la regulación actual buscarían reducir los costos de transacción y administrativos generados tanto a las entidades prestadoras, al Regulador y a los Usuarios Intermedios, en la aplicación de los procedimientos establecidos en el REMA respecto al acceso a la infraestructura y referidos con la existencia de los Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora. Asimismo, con el cumplimiento de los objetivos propuestos se busca dotar de claridad a la norma a fin de que las entidades prestadoras otorguen a los usuarios intermedios el Acceso a las Facilidades Esenciales, reduciendo los plazos establecidos en el REMA en los diferentes mecanismos de acceso.

VI. IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN

Para asegurar la mejor regulación posible se deben analizar todas aquellas alternativas que permitan resolver los problemas identificados en el presente documento.

En ese sentido, dada la magnitud de los problemas a atender se advierten dos alternativas posibles. La primera contempla mantener el estatus-quo, lo que significa mantener en algunos casos los aspectos conceptuales básicos del REMA, efectuando precisiones en aspectos puntuales. Asimismo, en esta opción, se contempla efectuar las modificaciones que signifiquen simplificar procedimientos

La segunda opción es la de plantear la incorporación de nuevas acciones regulatorias, modificar o eliminar las acciones regulatorias existentes, de manera tal que permitan organizar de forma clara, simple y predictiva el desarrollo de los procedimientos que permitan lograr los objetivos de regulación trazados en el numeral precedente.

Es preciso manifestar que la identificación de estas alternativas de regulación, se efectúan en aplicación del principio de subsidiariedad previsto en el Reglamento General de OSITRAN (REGO), el cual señala lo siguiente:

“9.10 Principio de Subsidiariedad. - En el ejercicio de su función normativo y/o reguladora, la actuación del OSITRAN es subsidiaria y solo procede en aquellos supuestos en los que el mercado y los mecanismos de libre competencia no sean adecuados para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los Usuarios. En caso de duda sobre la necesidad de dictar disposiciones normativas y/o reguladoras, se debe optar por no dictarlas. Entre varias opciones similarmente efectivas, se opta por la que afecte menos a la autonomía privada. En tal sentido, la adopción de una disposición normativa y/o reguladora debe sustentarse en la existencia de monopolios u oligopolios, existencia de barreras legales o económicas significativas de acceso al mercado o niveles significativos de asimetría de información en el mercado correspondiente entre las Entidades Prestadoras, de un lado, y los Usuarios, del otro.”

Así, en atención a dicho principio y considerando que la intervención del Regulador puede generar efectos indeseados en los distintos mercados de servicios esenciales, la misma se ha limitado a aquellos casos en que se ha advertido que resulta justificada y necesaria para alcanzar la finalidad del Acceso por parte de los Usuarios Intermedios.

Por lo antes señalado, se procederá a efectuar un análisis comparativo de las posibles soluciones para cada uno de los problemas identificados, teniendo en consideración el principio antes mencionado.

6.1. Propuesta referida a la ineficacia de la estructura y contenido del conjunto de disposiciones existentes en el marco regulatorio actual

6.1.1. Respeto a la existencia de los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras – REA

A continuación, se presentan las alternativas viables de ser aplicadas para resolver el problema identificado con relación a la existencia de los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras, siendo una de las alternativas de solución mantener la regulación actual.

Alternativa 1.- Mantener los Reglamentos de Acceso a la Infraestructura de las Entidades Prestadoras

Esta alternativa consiste en mantener el “status quo” respecto a la existencia de los Reglamentos de Acceso a la Infraestructura de cada Entidad Prestadora, lo cual, como se ha explicado en el presente documento, genera contraposición con el REMA, resta predictibilidad a la norma en la aplicación de los mecanismos de acceso, así como un incremento en costos de transacción y administrativos por la emisión o modificación de los mismos.

Alternativa 2.- Intervenir con la eliminación de los Reglamentos de Acceso

Dada la problemática relacionada con la existencia de los Reglamentos de Acceso por cada Entidad Prestadora y considerando los resultados de la consulta pública temprana, la propuesta es establecer un Reglamento General de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante RGA) que contemple las exigencias específicas para otorgar el acceso a cada facilidad esencial de acuerdo al tipo de infraestructura (Aeropuertos, Puertos y Vías Férreas), el cual también implica modificar y adecuar la estructura de la norma para la incorporación de un capítulo correspondiente a cada infraestructura de transporte (Aeropuertos, Puertos y Vías férreas) que contemple la definición, descripción y relación de los servicios y facilidades esenciales brindadas por cada infraestructura.

De acuerdo con la solución propuesta, corresponde modificar y adecuar la estructura de la norma para la incorporación de un capítulo correspondiente a cada infraestructura de transporte (Aeropuertos, Puertos y Vías férreas) que contemple la definición y descripción de los servicios y facilidades esenciales brindadas por cada infraestructura.

Ahora bien, la alternativa de eliminación de los REA incluye la formulación de contar con un Reglamento General de Regulación (nuevo RGA) es decir, que el nuevo reglamento cumpla la función de marco general regulatorio para todas las entidades prestadoras, de esta forma se elimina la necesidad de que cada infraestructura cuente con un REA particular.

Por otro lado, la propuesta de eliminación de los REA viene sustentado en el ahorro en costos económicos y de transacción que genera la modificación de cada REA ante modificaciones al Reglamento Marco de Acceso, como se sustentó en el apartado de identificación de problemas.

Esta propuesta tiene como principal objetivo hacer eficiente la aplicación de la norma en los procedimientos de acceso para OSITRAN, Entidad Prestadora y para los Usuarios Intermedios.

6.1.2. Respecto a la falta de claridad en las definiciones y disposiciones generales contenidas en el REMA de OSITRAN.

Mediante la propuesta de modificación se propone dotar de predictibilidad a la norma y claridad en sus definiciones y disposiciones para evitar confusiones por parte de los Usuarios Intermedios en su aplicación para acceder a las Facilidades Esenciales, más aún, considerando la propuesta de eliminación de los REA, lo que conlleva a que los procedimientos de acceso se llevaran a cabo de acuerdo con las disposiciones de un único reglamento de acceso. A continuación, las alternativas o propuestas de solución:

Alternativa 1.- Mantener el contenido actual de las disposiciones contenidas en el REMA (Status Quo)

Esta alternativa consiste en mantener el “status quo” respecto al contenido de las cláusulas referidas a las disposiciones generales del REMA, incluyendo las definiciones, manteniendo la problemática antes analizada respecto a la falta de claridad y predictibilidad en la norma.

Alternativa 2.- Intervenir realizando precisiones a las definiciones y disposiciones generales contenidas en el REMA

Como se explicó en la problemática vinculada a este acápite, el REMA contiene definiciones diferentes a los contemplados en el marco normativo del propio OSITRAN, por tanto, se busca homogeneizar los términos aplicados en los procedimientos de acceso a facilidades esenciales con las normas vinculadas al uso de la infraestructura de transporte de uso público.

Asimismo, se busca dar claridad en la aplicación de la norma referida a la obligación de las Entidades Prestadoras de difundir información a través de su página web.

A fin de cumplir con el objetivo de uniformizar conceptos y requisitos para el acceso por infraestructura, se plantea como alternativa única, formular las modificaciones y precisiones de las disposiciones regulatorias existentes, previa revisión de todos los conceptos y las disposiciones generales, con lo cual se espera conseguir un documento normativo que guarde no solo coherencia en su aplicación, sino que también sea claro y de fácil aplicación.

Bajo esta alternativa, se reorganiza las acciones regulatorias contenidas en el artículo 3 del *Título I Disposiciones Generales*, incorporando términos, modificando términos y eliminando términos.

Se incorpora el término:	Se modifica el término:	Se elimina el término:
Acceso	Cargo de Acceso	Contratos tipo
Facilidad esencial	Entidad Prestadora	Operador de servicios competitivos o en competencia
Formato de acceso tipo	Barreras al Acceso	Servicios competitivos o en competencia
Servicios Esenciales	Contrato de Concesión	
	Facilidad Esencial	
	Maniobras dilatorias	

	Usuario Intermedio	
	Usuario final	

6.2. Propuesta de nuevos procedimientos y/o simplificar los existentes para mejorar la eficiencia en el acceso a las Facilidades Esenciales de las Infraestructura de Transporte de Uso Público

6.2.1. Respecto al procedimiento de solicitud de acceso, negociación directa y suscripción de Contratos de Acceso.

La propuesta de modificación al problema planteado busca simplificar y hacer más eficiente el procedimiento para la suscripción de los contratos de acceso, y se basa en lo siguiente:

Alternativa 1.- No modificar el procedimiento de negociación directa establecido en el REMA (Status Quo)

Esta alternativa consiste en mantener el procedimiento establecido en el REMA para la aprobación y posterior suscripción de los Contratos de Acceso por parte de la Entidad Prestadora y los Usuarios Intermedios, lo cual, como se mencionó anteriormente, resulta ineficiente en plazos y costos incurridos por el Concesionario.

Alternativa 2.- Intervenir simplificando los procedimientos de solicitud de acceso y negociación directa.

- Respecto a la problemática planteada en el procedimiento de solicitud de acceso, se propone intervenir con la eliminación de la publicación en el diario “El Peruano” o en un diario de amplia circulación nacional o local de las solicitudes de acceso, toda vez que los mismos no afecta el grado de difusión de las solicitudes de acceso. En el presente caso, se considera que la sola publicación de la solicitud de acceso en la web de cada Entidad Prestadora garantiza la correcta difusión de la información y es el primer medio de contacto de los Usuarios Intermedios que deseen acceder a la infraestructura, antes que un diario de amplia circulación nacional o local.
- Respecto al proceso de negociación directa, de acuerdo con la problemática planteada respecto a la cantidad de cláusulas a negociar entre las partes, y que finalmente llegan a la solicitud de Emisión de Mandatos de Acceso, se advierte que son pocos y puntuales los aspectos del Contrato de Acceso, respecto del cual las partes necesitan finalmente un pronunciamiento por parte del Regulador.
- En ese sentido, en esta la propuesta de simplificación se optó por reemplazar el anterior procedimiento de negociación directa mediante la incorporación de “Formatos de Acceso Tipo”.
- Cabe señalar que, las *condiciones generales de acceso* establecidas en el Formato de Acceso Tipo aprobado por OSITRAN, son de carácter obligatorio para las partes, por lo que, en el curso de la negociación, estas no tienen la facultad de modificar las condiciones generales aprobadas en el referido contrato tipo, además que el objeto de la negociación se centra en los aspectos esenciales del acceso.
- Acorde con la propuesta de inclusión de los Formatos de Acceso Tipo, se precisa en el artículo relacionado al Periodo de Negociaciones las cláusulas sobre las cuales, las Partes tendrán libertad para negociar, las demás cláusulas estarán definidas en el referido formato de acceso. Siendo las siguientes:
 - ✓ Cargo de Acceso y forma de pago.
 - ✓ Plazo de Vigencia; el cual no deberá ser menor a un año ni mayor a tres, salvo excepciones debidamente sustentadas que deberán ser aprobadas por el Regulador.
- A fin de agilizar el periodo de negociaciones y el procedimiento de acceso, se establece un plazo máximo para que las partes puedan negociar, contados a partir de la fecha en que la Entidad Prestadora comunica al Usuario Intermedio que el mecanismo de acceso será a través de la negociación directa.

- Se modifica el artículo referido a las Actas de Negociación, en el cual se requiere como requisito indispensable que el Regulador tenga claridad respecto sobre que cláusulas del proyecto de contrato va a emitir un pronunciamiento.
- Para atender la problemática planteada en el presente informe, respecto al procedimiento para la suscripción de los Contratos de Acceso, bajo esta alternativa se propone lo siguiente:
- Se eliminó la obligación a publicar los proyectos de Contratos de Acceso, dado que a la fecha no se han recibido comentarios por parte de otros terceros interesados en brindar el servicio. Asimismo, si algún interesado en brindar el mismo servicio esencial quisiera ver las condiciones pactadas con otros competidores, puede visualizar los Contratos de Acceso suscritos con la Entidad Prestadora, por tanto, resulta innecesaria la publicación.
- Se incorporó un párrafo en el artículo referido a la revisión del proyecto de Contrato de Acceso que incentive al Usuario Intermedio a cumplir con el procedimiento establecido en el REMA, señalando que mientras la Entidad Prestadora no verifique el cumplimiento de requisitos y correcta suscripción de los Contratos de Acceso, el Usuario Intermedio no podrá iniciar operaciones. De igual aplicación será para los proyectos de Contratos de Acceso.
- Se establece en la cláusula referida a las renovaciones y/o modificaciones a los Contratos de Acceso, que antes de los treinta (30) días previos al vencimiento de los contratos o a la fecha en que entrará en vigor cualquier modificación, la Entidad Prestadora como los Usuarios Intermedios deberán iniciar los trámites respectivos ante OSITRAN. Garantizando de esta forma que, a la fecha de inicio de operaciones, la relación de acceso estará reflejada en un contrato de acceso.
- Asimismo, se precisa que en caso de que, por causas imputables al usuario intermedio, este no cumpla con los plazos señalados, la Entidad Prestadora podrá negarle el acceso a la facilidad esencial, hasta que cumpla con la suscripción de los documentos necesarios para otorgar el acceso.
- Se incorporó un párrafo que permite la renovación de los Contratos de Acceso, sin tener que ser aprobados por el OSITRAN, en los casos que solo se modifiquen los plazos del referido contrato y por un periodo no mayor al establecido en el contrato inicial.

6.2.2. Respecto al procedimiento de Mandato de Acceso.

Se evaluarán las posibles alternativas de solución a la problemática planteada en el presente informe, a fin de que el procedimiento para la emisión de mandato de acceso sea más eficiente y genere menor costos administrativos tanto para el Regulador como para los interesados.

Alternativa 1.- No modificar el procedimiento de mandato de acceso establecido en el REMA (Statu Quo)

Esta alternativa consiste en mantener el procedimiento establecido en el REMA respecto al proceso de emisión de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial, lo cual, retrasa el acceso de los usuarios intermedios y genera costos económicos y transacción tanto para la Entidad Prestadora como para OSITRAN

Alternativa 2.- Intervenir incorporando precisiones en el procedimiento de Mandato de Acceso.

- Se adecuan las cláusulas referidas a la emisión de Mandatos de Acceso considerando la propuesta de modificación para que el Usuario Intermedio como la Entidad Prestadora puedan iniciar el procedimiento de Mandato de Acceso.

- Para la atención de casos complejos, se modifica el plazo que tiene el OSITRAN para ampliar el plazo de emisión de mandato de acceso, de quince (15) a veinte (20) días.
- Se elimina la obligación de la Entidad Prestadora de Publicar en el diario oficial El Peruano el contenido íntegro del Mandato de Acceso dictado por OSITRAN, manteniéndose la obligación de la publicación en el mismo diario de la Resolución que aprueba el Mandato de Acceso.
- Se elimina la disposición de OSITRAN para emitir Mandatos de Acceso temporal, considerando que el REMA ya contempla la opción de acceso temporal a las facilidades esenciales la cual está condicionada a la solicitud de mandatos de acceso y/o a la adjudicación de la buena pro en caso de subastas.
- A fin de agilizar el trámite de acceso y considerando que los Mandatos de Acceso tienen efecto mandatorio, se precisa que los Usuarios Intermedios que no hayan participado en el procedimiento de mandato de acceso y requieran hacer uso de las facilidades esenciales, podrán suscribir un acta mediante el cual señalen expresamente que se acogen a las condiciones establecidas por OSITRAN en el mandato de acceso respectivo.
- En el caso de la infraestructura portuaria, solicitud de precalificación de la infraestructura como facilidad esencial y acreditación de vinculación directa con el servicio a brindar para su calificación como esencial.

6.2.3. Respecto al procedimiento de Acceso mediante subasta.

De la problemática expuesta, se observa que los plazos establecidos en el procedimiento de subasta, no siempre resulta el más eficiente, depende en muchos casos del tipo de infraestructura, complejidad del servicio a prestar o del tamaño de la Concesión.

Por tanto, la propuesta de modificación al problema planteado busca simplificar y hacer más eficiente el procedimiento de subasta para acceder a la facilidad esencial, y se basa en lo siguiente:

Alternativa 1.- No modificar el procedimiento de subasta establecido en el REMA (Statu Quo)

Esta alternativa consiste en mantener el procedimiento establecido en el REMA respecto al proceso de negociación directa y emisión de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial, lo cual, retrasa el acceso de los usuarios intermedios y genera costos económicos y transacción tanto para la Entidad Prestadora como para OSITRAN

Alternativa 2.- Intervenir incorporando precisiones en el procedimiento de subasta

Para atender la problemática planteada en el presente informe, respecto al procedimiento de subasta establecido en el REMA para la asignación de facilidades esenciales, bajo esta alternativa se propone lo siguiente:

- El REMA contempla un plazo de quince (15) días contados a partir de la fecha de comunicación del mecanismo de acceso, para que la Entidad Prestadora inicie el proceso de subasta y comunique la convocatoria. Dicho plazo resulta insuficiente considerando que dentro de ese plazo la Entidad Prestadora deberá elaborar las bases del concurso, así como cumplir con el contenido de las bases establecido en el artículo 83 del REMA.
- Asimismo, el artículo 92 del REMA, señala que las bases del concurso pueden ser observadas por el Regulador, en un plazo de cinco (05) días de culminado el proceso de consultas, lo cual es ineficiente, dado que después de culminado el proceso de consultas, el REMA establece un plazo de diez (10) días para que los interesados presenten su propuesta.
- Considerando lo anterior, se modificó el plazo que tienen las Entidades Prestadoras para lanzar la convocatoria a sesenta (60) días, dentro de los cuales, OSITRAN deberá aprobar las bases del concurso.

- Se estableció el procedimiento y plazos para que la Entidad Prestadora remita las bases al OSITRAN y para que éste de conformidad a la misma.
- Para mejor efectividad, se incorporan al contenido mínimo de las bases del concurso algunas precisiones que facilitarán su aplicación.

6.3. Propuesta para actualizar la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura

La propuesta de actualización del listado de servicios y facilidades esenciales tiene como objetivo establecer claridad respecto a qué servicios se encuentran regulados por cada tipo de infraestructura, así como actualizar el listado de los mismos de acuerdo a la situación actual del mercado de infraestructura de transporte de Uso Público.

En tal sentido, acorde con la propuesta de eliminación de los REA de cada Entidad Prestadora, se propone incluir un capítulo por cada tipo de infraestructura mediante el cual se desarrolle las características técnicas y operativas de cada servicio y facilidad esencial, así como establecer los requisitos específicos para el acceso por tipo de infraestructura.

6.3.1. Infraestructura Aeroportuaria

Alternativa 1.- No modificar la lista de Facilidades Esenciales en el REMA (Statu Quo).

Esta alternativa consiste en mantener el statu quo y no modifica el Anexo N°1 del REMA.

Alternativa 2.- Modificar la lista de Facilidades Esenciales en el REMA.

Al respecto, el Anexo 1 y 2 del REMA establecen una lista de servicios y facilidades esenciales sujetas al REMA, siendo las siguientes:

Facilidades Esenciales:

- * Rampa.
- * Áreas de parqueo de equipos.
- * Áreas de maniobra en tierra.
- * Vías y áreas de tránsito interno.
- * Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
- * Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.

Servicios Esenciales:

- * Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros).
- * Abastecimiento de combustible.
- * Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters).
- * Mantenimientos de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.

Como se explicó en el numeral 4.3 del presente documento, existen servicios y facilidades esenciales que no se encuentran en la lista taxativa establecida en el REMA, así como facilidades esenciales que si se encuentran pero que no corresponde que sean consideradas como tal.

La Facilidad Esencial de “Áreas de Maniobra en Tierra” (aeropuertos), corresponde a la parte del aeródromo que se utiliza para despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, es decir, el servicio brindado vinculado a esta infraestructura es el de Aterrizaje y Despegue, el cual no es considerado un servicio esencial y se encuentra afecta a una tarifa aeroportuaria, por lo tanto, no tiene sentido que se encuentre dentro de la lista de facilidades esenciales.

Asimismo, existen Contratos de Acceso suscritos por el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves, el cual, la Facilidad Esencial vinculada al servicio no se encuentra en la lista establecida en

el REMA, por tanto, se propone incorporar el término “Áreas para almacenar equipos para el mantenimiento de aeronaves” en la lista de facilidades esenciales.

El mismo caso sucede para el servicio de inspección de equipaje en bodega, el cual fue considerado como un sub-servicio del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje desde la modificación del REA de LAP en setiembre de 2018. Se propone la inclusión de la facilidad esencial “Sistema de Inspección de Equipaje – Sistema HBS (Hold Baggage Screening)”.

Similar situación tiene el servicio de alquiler de depósito para el almacenamiento de equipaje rezagado, el cual es considerado esencial e incluso se han dictado Mandatos de Acceso, sin embargo, dicho servicio no aparece en la lista taxativa establecida en el Anexo 1 y 2 del REMA. Por tanto, se propone la incorporación de la facilidad esencial “Almacén para el depósito de Equipaje Rezagado”.

Por otro lado, como se mencionó en párrafos anteriores, es importante para el Usuario Intermedio tener la certeza respecto a que servicios esenciales puede acceder, así como las facilidades esenciales que se encuentran vinculados a este, y sobre los cuales debe de negociar con las Entidades Prestadoras el cargo de acceso y demás condiciones del contrato de acceso.

Para el accionar de OSITRAN en la emisión de Mandatos de Acceso, también es importante que cada servicio esencial esté directamente vinculado a una o más Facilidades Esenciales, considerando que el cargo de acceso es la contraprestación monetaria que cualquier operador está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales. Por tanto, para la fijación de un cargo de acceso por OSITRAN se debe contar con la información necesaria que establezca la infraestructura vinculada a determinado servicio, dado que incide directamente en la cuantificación razonable y proporcional de los cargos de acceso en la infraestructura aeroportuaria.

Por tanto, vista la problemática se propone realizar las siguientes modificaciones y/o precisiones:

- Actualizar la lista de Servicios Esenciales incluyendo aquellos servicios que tienen las características para ser considerados esenciales en el marco del REMA y que se han venido tratando como tales a través de la emisión de Mandatos de Acceso u otro mecanismo de acceso a la infraestructura.
- Actualizar la lista de Facilidades Esenciales incluyendo aquella infraestructura que cumpla las condiciones necesarias para ser calificada como esencial.
- Describir los servicios y facilidades esenciales en materia aeroportuaria a fin de estandarizar los conceptos y requisitos para acceder a dichas facilidades.
- Se propone la inclusión de un cuadro en el cual se vincule directamente, de acuerdo con las características de cada servicio, las facilidades esenciales con los servicios esenciales.
- Se incluye la definición de “Equipaje Rezagado” de acuerdo a lo establecido en el Régimen Aduanero especial de Equipaje y Menaje de Casa aprobado por Decreto Supremo N° 182-2013-EF y sus modificatorias, a fin de que los Usuarios Intermedios tengan conocimiento de este servicio esencial aeroportuario.

En base a lo expuesto, el listado de servicios y facilidades esenciales en materia aeroportuaria quedaría de la siguiente manera:

Facilidades Esenciales:

1. Rampa (Plataforma).
2. Áreas de parqueo de equipos de Rampa (EPA – Equipment parking area)
3. Áreas de gestión y mantenimiento para el servicio de RAMPA o Asistencia en Tierra (equipos y personal).
4. Áreas para el mantenimiento preventivo de aeronaves
5. Oficinas Operativas
6. Counters - Check In (Balanza y módulo de atención check-in)

7. Almacén para el depósito de Equipaje Rezagado¹³
8. Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
9. Sistema de Inspección de Equipaje – Sistema HBS (Hold Baggage Screening)

Servicios Esenciales:

1. Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros).
2. Mantenimiento preventivo de aeronaves (autoservicio/terceros).
3. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje.
4. Abastecimiento de combustible.
5. Inspección de Equipaje en Bodega o Facturado (de corresponder según normatividad vigente)

6.3.2. Infraestructura Vías Férreas

En el caso de la infraestructura ferroviaria, no se han introducido cambios en los servicios y facilidades esenciales, ya que en el último quinquenio no se han suscitado dificultades en la supervisión y en el proceso de otorgamiento de los accesos a las facilidades esenciales a los operadores ferroviarios (usuarios intermedios) de la infraestructura ferroviaria.

Asimismo, la relación entre las facilidades y los servicios esenciales obedece a la necesidad de identificar de manera más clara, la naturaleza y objeto de las operaciones.

6.4. Propuesta para determinar las facilidades esenciales con criterios técnicos en las infraestructuras Portuarias

Alternativa 1.- No modificar la lista de Facilidades Esenciales en el REMA (Statu Quo).

Esta alternativa consiste en mantener el statu quo y no modificar el Anexo N°1 del REMA.

Alternativa 2.- Modificar la lista de Facilidades Esenciales en el REMA.

En relación con la infraestructura portuaria, los Anexos N° 1 y 2 del REMA vigente, establecen una lista de facilidades y servicios esenciales para Puertos, sin haberse previsto una calificación o evaluación previa de condiciones que permitan establecer o determinar que determinada infraestructura constituiría o no una facilidad esencial y si el servicio que se brindaría en dicho lugar estaría o no directamente vinculado a esa facilidad, a saber:

**“Anexo 1: Lista de Facilidades Esenciales sujetas al REMA
PUERTOS**

- * Señalización portuaria.
- * Obras de abrigo o defensa.
- * Poza de maniobras y rada interior.
- * Muelles.
- * Amarraderos.
- * Vías y áreas de tránsito interno.
- * Áreas para atención de pasajeros y equipaje.
- * Áreas de Maniobras.
- * Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
- * Áreas de parqueo de equipos.”

**“Anexo 2: Lista de Servicios Esenciales sujetos al REMA
PUERTOS**

- * Estiba y desestiba.
- * Transferencia o tracción de carga.
- * Practicaje.
- * Remolcaje.
- * Amarre y desamarre.

¹³ **Equipaje Rezagado:** Aquel equipaje que debiendo portar consigo el viajero no ha arribado con él por causas ajenas a su voluntad.

- * Embarque y descarga de carga.
- * Abastecimiento de combustible”

De este modo, teniendo en consideración la necesaria identificación de facilidades que se requieren para la prestación de un servicio esencial y que dichas facilidades no hayan sido implementadas para el servicio de las naves y la carga; sólo se considerarán servicios esenciales los servicios portuarios de remolcaje (con la salvedad indicada en la tabla adjunta) y los servicios portuarios de embarque/descarga y estiba/desestiba en los terminales portuarios en los que sean aplicables:

Servicios Esenciales	Facilidad Esencial
Remolcaje	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Amarraderos (sólo en el caso que una norma técnico-operativa establezca que el amarradero es de uso obligatorio por el usuario intermedio, de lo contrario no se considerará como facilidad esencial).
Embarque / Descarga Estiba / Desestiba	<p>Según sea aplicable de acuerdo con el tipo de operación debidamente regulada en el Reglamento de Operaciones de la Entidad Prestadora se considerarán únicamente las siguientes facilidades esenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Áreas de muelle para operaciones portuarias ➤ Áreas de parqueo de equipos. ➤ Áreas para atención de pasajeros y equipaje

6.5. Propuesta para incorporar un requisito adicional en la calificación de facilidades esenciales

Alternativa 1.- No modificar la definición de Facilidad Esencial en el REMA (Statu Quo).

Esta alternativa consiste en mantener el statu quo y no modificar la definición de la Facilidad Esencial.

Alternativa 2.- Incorporar un nuevo requisito en la definición de Facilidad Esencial del REMA.

Para solucionar el problema de Sobrerregulación del acceso en los terminales portuarios derivada de la imprecisión en la calificación de la Facilidad Esencial, se propone que se incorpore un requisito adicional de calificación de la facilidad esencial, que permita una directa imputación de costos de operación y mantenimiento a las facilidades esenciales que son utilizadas por un usuario intermedio, y que consiste en disponer que una facilidad esencial no puede ser empleada en simultáneo por dos o más usuarios intermedios.

Se propone que en la definición de Facilidad Esencial del literal l) de artículo 4 del REMA, se establezca una condición que contribuya a adecuar la normativa de acceso en función de los principios económicos que regulan el cobro de cargos de acceso, según lo evaluado en la sección de Identificación del Problema:

Artículo 4.- Definiciones.

“(…)

a) Facilidad Esencial.

Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se considera Facilidad Esencial la señalada como tal en el Título III del presente Reglamento, y aquella instalación, equipamiento o ITUP o parte de ella, que OSITRAN considere que cumple concurrentemente las cuatro condiciones establecidas en el presente literal, de acuerdo con el procedimiento establecido en el capítulo referido a cada tipo de infraestructura:

- 1) Es administrada o controlada por una única Entidad Prestadora;
- 2) No es eficiente ser duplicada o sustituida;
- 3) **No puede ser utilizada por dos o más usuarios intermedios en simultáneo.**
- 4) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.”

VII. ANÁLISIS DE LEGALIDAD

7.1. Fundamentos de las facultades normativas para emitir la propuesta de modificación del actual REMA.

El Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 034-2001-CD-OSITRAN de fecha 28 de diciembre de 2001, se encuentra vigente desde el 01 de enero de 2002; habiéndose emitido en virtud del literal c) del Artículo 3 de la Ley N° 27332 - Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, la cual establece que la función normativa comprende la facultad exclusiva de dictar en el ámbito de su competencia, reglamentos y normas de carácter general.

En el mismo sentido, el Artículo 1 del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, aprobado por D.S. N° 032-2001-PCM, establece que es función exclusiva del Consejo Directivo ejercer la función normativa general y reguladora de OSITRAN; en consonancia con el Artículo 11 del Reglamento General de OSITRAN aprobado por D.S. N° 044-2006-PCM, de fecha 24 de julio de 2006, el mismo que dispone que en ejercicio de su función normativa propia, el OSITRAN puede dictar normas relacionadas con el Acceso a la utilización de la Infraestructura; correspondiendo entonces que, habiéndose identificado la necesidad de la modificación o sustitución de la referida norma, la misma sea efectuada siguiendo el mismo procedimiento y las mismas formalidades.

Considerando que el marco normativo actual del REMA bajo la experiencia regulatoria desde su vigencia, se requieren actualizaciones y replanteamientos que contribuyan a su mejor adecuación y perfeccionamiento en beneficio de los usuarios intermedios y finales comprendidos en su ámbito; se consideró necesaria su sustitución para cumplir cabalmente con lo dispuesto por el literal d) del Artículo 5 de la Ley N° 26917 - Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, la cual 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 u operadores estatales.

A su vez, el literal p) de la mencionada Ley señala que es función de OSITRAN cautelar el Acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.

En el mismo sentido, el artículo 53 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM, establece que, es objetivo de OSITRAN garantizar el acceso al uso de la infraestructura y el acceso universal a la prestación de los servicios vinculados a esta, siempre que se cumplan los requisitos legales correspondientes.

De lo hasta aquí referido, se evidencia que el OSITRAN cuenta con las facultades normativas necesarias, tanto para aprobar el marco normativo aplicable para regular el acceso a la infraestructura de transporte de uso público (REMA), como para aprobar sus modificaciones o sustitución.

Se evidencia también que existe un ordenamiento jurídico específico orientado a regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público; así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta la Autoridad Técnica Competente, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

Este ordenamiento jurídico específico otorga competencias exclusivas al OSITRAN para cautelar el Acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura; no estableciendo competencias compartidas con otra entidad para regular estos aspectos.

Cabe añadir que si bien en nuestro país existe un ordenamiento jurídico sobre libre competencia y su protección se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI); su ámbito de competencia no incluye a las infraestructuras de transporte de uso público concesionadas o bajo la explotación de entidades prestadoras públicas; razón por la cual el único ordenamiento jurídico aplicable al acceso en el uso de la infraestructura pública

nacional de transporte es la normativa antes señalada que otorga competencias exclusivas al OSITRAN.

7.2. Problemática del marco normativo actual del REMA.

Conforme se detalla en el numeral 4 de este Informe, en el actual REMA se identificaron problemas de aplicación de la normativa e insuficiencias en la regulación actual, conforme a la información recibida por parte de los interesados en el marco de la consulta temprana y de la experiencia adquirida en la aplicación de las disposiciones de esta norma, supervisada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, en los diferentes mecanismos de acceso, agrupándose los mismos de manera general en:

- La estructura actual de las disposiciones contenidas en el REMA no facilita la comprensión de los procedimientos establecidos para el acceso y no permite una aplicación adecuada por parte de los Usuarios Intermedios y Entidades Prestadoras.
- Se ha identificado que existen disposiciones en los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras que contraponen lo establecido en el REMA, asimismo, no resulta eficiente que existe una duplicidad de los procedimientos de acceso establecidos en el REMA y replicados en los REA de cada Entidad Prestadora.
- Se ha identificado que existen disposiciones poco claras y ambiguas en los diferentes procedimientos contenidos en el REMA vigente (Contrato de Acceso Temporal, Mandato de Acceso Temporal, Mandato de Acceso, Subasta) que pueden llevar a confusión por parte de las entidades prestadoras y usuarios intermedios en el otorgamiento del acceso; asimismo, estas disposiciones podrían afectar los principios de eficiencia y de oportunidad que la rigen.
- Se ha identificado que existen servicios y facilidades que no se encuentran considerados dentro de la lista de Servicios Esenciales y Facilidades Esenciales establecida en el REMA vigente y que por sus características cumplen con las condiciones para estarlo y por el contrario, existen servicios y facilidades esenciales que por cambios en las condiciones del mercado, deberían dejar de ser definidos como esenciales en el marco del REMA.
- Se ha identificado que no existe una clara relación entre el Servicio Esencial brindado y la(s) Facilidad(es) Esencial(es) necesaria(s) para la prestación de dichos servicios, lo cual, dificulta la aplicación de la norma y la determinación del cargo de acceso.

El análisis detallado de los mismos se desarrolla en el punto 4 de este informe; sin embargo, para los fines del presente análisis de legalidad resulta evidente que los problemas planteados no pudieron ser resueltos sobre la base de las regulaciones de acceso actuales contenidas en el REMA vigente, por lo cual no existiendo otra norma del ordenamiento jurídico regulatorio del OSITRAN que resulte aplicable ni menos aún otro ordenamiento jurídico distinto que resulte competente, conforme al análisis de los párrafos anteriores, se evidencia que existe una insuficiencia del marco jurídico actual para resolver dicha problemática; por lo que se hace necesaria la actualización normativa pertinente.

Adicionalmente, puede afirmarse que la revisión del actual marco normativo sobre acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte, así como las propuestas de modificación normativas, se desarrollan respetando los lineamientos del marco regulatorio vigente, siendo congruentes con los mismos.

7.3. Regulaciones de otras entidades técnicas relacionadas con la infraestructura pública nacional de transporte.

El vigente REMA incorpora dentro de su ámbito, a las infraestructuras de uso público aeroportuaria, portuaria y de vías férreas; que si bien forman parte del Sub-Sector Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), cuentan con entidades técnicas especializadas que gestionan y/o regulan diversos aspectos relacionados a dichas infraestructuras y operaciones, tal es el caso de:

- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), órgano de línea de ámbito nacional del MTC, que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil en el Perú y se encarga de fomentar, regular y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo, así como la navegación aérea civil dentro de nuestro territorio. Asimismo, la DGAC conduce el proceso de gestión integral de la Aviación Civil, en sujeción a la legislación aeronáutica del Perú, anexos y documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP).

- La Autoridad Portuaria Nacional (APN), creada por Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, el fomento de la inversión privada en los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos, desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios, así como la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios
- La Dirección de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano de línea de ámbito nacional, encargada de normar sobre la gestión de la infraestructura de caminos, puentes y ferrocarriles, fiscalizando la ejecución de estas; es responsable de la actividad ferroviaria en el país de acuerdo con el ámbito de su competencia.

7.3.1. Regulaciones técnicas aeroportuarias relacionadas al REMA

Dentro del marco del vigente REMA, así como de su proyecto sustitutorio, existen algunas actividades que se regulan en el marco del REMA y que también son objeto de regulación específica por la norma técnica operativa sectorial, por lo que podrían presentarse algunas contradicciones o inconsistencias entre ambas normas.

En el caso de la infraestructura aeroportuaria existen regulaciones aeroportuarias emitidas por la DGAC como la definición de Mantenimiento de aeronaves; que incluye al Mantenimiento preventivo y Mantenimiento en línea normados en la RAP 111, Sub-parte A y H; mientras el REMA actual y su proyecto sustitutorio, consideran la definición de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas para aerolíneas, pero desde una perspectiva regulatoria de acceso a la respectiva facilidad esencial, no existiendo incongruencias entre las mismas.

También se cuenta con la definición de Abastecimiento de combustible contenida en la normativa que regula la comercialización y el abastecimiento de combustible para aeronaves en aeropuertos, es decir el Decreto Supremo N° 036-2017-EM – Ley Orgánica de Hidrocarburos, concordante con la RAP 111, Sub parte D; encontrándose una definición similar en el REMA actual y su proyecto sustitutorio que aborda el tema pero desde una perspectiva regulatoria de acceso a la respectiva facilidad esencial, por lo cual no se evidencian incongruencias entre las mismas.

7.3.2. Regulaciones técnicas portuarias relacionadas al REMA

La legalidad de la propuesta de modificación se fundamenta en la necesidad de establecer la relación de facilidad esencial y servicio esencial en las infraestructuras portuarias lo que a su vez conlleva como consecuencia actualizar y optimizar la regulación de acceso a las ITUP portuarias bajo el ámbito de OSITRAN.

En ese sentido, La Autoridad Portuaria Nacional ha establecido a través de leyes y disposiciones aplicables al sector, las Condiciones técnico-operativas para el desarrollo y la prestación de los servicios portuarios que se brindan en las infraestructuras portuarias.

De este modo, entre otros aspectos, la APN en su calidad de autoridad portuaria, ha regulado el aspecto referido a los servicios portuarios entre ellos los siguientes:

- 1) Servicio Portuario Básico de Practicaje
- 2) Servicio Portuario Básico de Remolcaje

Respecto de los dos primeros, son servicios que prestan empresas autorizadas por la autoridad portuaria competente y de las que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud. Ahora bien, respecto a estos dos servicios, la APN ha regulado las obligaciones que debe cumplir cada uno de los usuarios y del administrador portuario en la relación con la prestación del servicio.

En cuanto al Servicio Portuario de Practicaje, se evidencia que corresponde al usuario final (nave o su representante) requerir y coordinar el servicio con una empresa prestadora (usuario intermedio), la cual debe tener licencia vigente, proveer prácticos con licencia vigente y habilitada en el terminal y tener su póliza de accidentes personales vigente, siendo obligación del administrador portuario (concesionario)

verificar la licencia del práctico y la vigencia de la póliza de seguros, en el marco de dicha norma técnico-operativa.

Cuadro N° 6- Obligaciones de los actores en la prestación del servicio portuario de practicaje

Servicio portuario	Representante de la nave	El prestador del servicio portuario	Administrador portuario (Entidad prestadora) (concesionario)
Practicaje RAD N°046-2010-APN/DIR	<ol style="list-style-type: none"> Es el que requiere y coordina el servicio con una empresa prestadora de servicio de practicaje. Debe solicitar el servicio en forma obligatoria en los siguientes casos: <ul style="list-style-type: none"> Para nave de igual o mayor a 500 AB Para asesorar al capitán de la nave en la maniobra de ingreso o salida del terminal portuario hasta su amarradero señalado por la AP competente. Para cambiar de muelle Cuando la AP, el capitán o rpte de la nave lo consideren conveniente. Informar al prestador del servicio sobre las intenciones de movimiento de la nave y programación correspondiente. Hacer de conocimiento de los capitanes de las naves las normas relacionadas al servicio de practicaje. 	<ol style="list-style-type: none"> Debe contar con licencia otorgada por la autoridad portuaria competente cumpliendo para ello con los requisitos y procedimiento establecido en el TUPA. Programa a los prácticos que cuenten con licencia vigente y habilitada en el terminal donde amarre, desamarre, atraque o desatraque la nave. Remite a la Autoridad Portuaria competente, un rol de guardia de prácticos mensual por la instalación portuaria donde cuenta con licencia. Contrata y mantiene vigentes las pólizas de seguros de accidentes personales. Remite a la autoridad portuaria competente, dentro de los (15) días posteriores al término de cada trimestre un informe detallado de las operaciones realizadas. Garantiza la atención oportuna del servicio en la jurisdicción en la cual cuentan con licencia, así como ante posibles situaciones de emergencia que pudieran presentarse. Garantiza que la programación de los prácticos para maniobras sucesivas no altere las horas, secuencia y orden de ingreso y salida de las naves, establecida por la oficina de control de tráfico portuario o quien haga sus veces. 	<ol style="list-style-type: none"> Verifica que el práctico que maniobra en la instalación portuaria cumpla con los requisitos para desempeñarse como tal y que tengan licencia vigente y habilitada. Verifica que las pólizas de seguro de accidentes personales se encuentren actualizadas de acuerdo con las exigencias de las normas establecidas. Elabora diariamente una propuesta de programa de ingresos y salidas de naves de la instalación, el cual pone en conocimiento de la oficina de control de tráfico portuario, o la que haga sus veces y de la Autoridad Portuaria competente.

Como puede verse de las obligaciones previstas por la RAD de practicaje en mención, corresponde al usuario intermedio (empresa de practicaje) garantizar la provisión del servicio a la nave, tanto en atención oportuna como en la obligación de que sus prácticos cuenten con las licencias vigencias y habilitadas para el terminal, toda vez que este servicio es uno brindado a las Naves, por exigencia legal establecida por la APN (autoridad competente), no siendo activa la participación del administrador portuario (concesionario), en la elección de la empresa de practicaje ya que quien efectúa esta elección es el representante de la nave.

De la misma forma, respecto del servicio portuario de remolcaje, corresponde al usuario intermedio (empresa de remolcaje) garantizar la provisión del servicio a la nave, tanto en atención oportuna como en la obligación de que su personal cuente con las licencias vigencias y experiencia exigida por la autoridad competente, no siendo activa la participación del administrador portuario (entidad prestadora), en la elección de la empresa de remolcaje ya que quien efectúa esta elección es el representante de la nave.

Cuadro N° 07- Obligaciones de los actores en la prestación del servicio portuario de remolcaje

Servicio Portuario	Usuario final Representante de la Nave	Usuario Intermedio Prestador del servicio portuario	Administrador portuario Entidad prestadora (concesionario)
Remolcaje RAD N°08-2011-APN/DIR	<ol style="list-style-type: none"> Es el que requiere y coordina el servicio con una empresa prestadora de servicio de remolcaje. 	<ol style="list-style-type: none"> Debe contar con licencia otorgada por la autoridad portuaria competente cumpliendo para ello con los requisitos y procedimiento establecido en el TUPA. 	<ol style="list-style-type: none"> Verifica que el servicio de remolcaje que se brinda dentro de su terminal se efectúe de acuerdo a los

Servicio Portuario	Usuario final Representante de la Nave	Usuario Intermedio Prestador del servicio portuario	Administrador portuario Entidad prestadora (concesionario)
	<p>2. Debe solicitar el servicio en forma obligatoria si la nave es igual o mayor a 500 AB, en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para asistir en la maniobra de ingreso o salida del terminal portuario o en el señalado por la AP competente. • Para cambiar de muelle, posición, banda de atraque, efectuar abarrotamiento, entradas y salidas de dique y cuando se larguen todas las espías. • Con fallas en el sistema de propulsión y/o gobierno o que carezcan de alguno de ellos. <p>3. Provee al prestador del servicio, la ETA actualizada de la nave, así como características de ella y otras que le sea requerida.</p> <p>4. Hace de conocimiento de los capitanes de las naves las normas relacionadas al servicio de remolcaje.</p>	<p>2. Contrata y mantiene vigentes las pólizas de seguro de responsabilidad civil y contra terceras personas, de accidentes personales y de contaminación de seguros.</p> <p>3. Comunica la prestación del servicio a la oficina de control de tráfico con una hora de anticipación y coordina los detalles previos a la maniobra y establece comunicación con el practico designado.</p> <p>4. Que la programación de los remolcadores sea suficiente y flexible, de manera que no se alteren las horas, secuencia y orden de ingreso y salida de las naves.</p> <p>5. Contar con personal capacitado y cantidad mínima de seguridad de acuerdo con certificado dotación.</p> <p>6. Proporcionar a la hora acordada los remolcadores y que el capitán del remolcador se ponga oportunamente a órdenes del práctico para la realización de la maniobra.</p> <p>7. Grabar todas las comunicaciones realizadas durante la prestación del servicio.</p> <p>8. Remitir en enero de cada año a la APN copia de los certificados de bollard pull de los remolcadores con los cuales presta el servicio, expedida por una sociedad clasificadora.</p> <p>9. Remite a la APN, un informe trimestral de las maniobras realizadas en la prestación del servicio de remolcaje (según formato).</p> <p>10. Informa a la APN las incidencias, fallas y novedades que afecten la prestación del servicio.</p>	<p>lineamientos establecidos en la RAD.</p> <p>2. Verifica que la empresa prestadora del servicio emplee remolcadores adecuados al diseño del terminal o instalación portuaria especialmente cuando el terminal cuente con espacios reducidos entre muelles adyacentes, en los cuales deban amarrar las naves.</p> <p>3. Verifica que la empresa prestadora del servicio cuente con pólizas de seguro de responsabilidad civil y contra terceras personas, de accidentes personales y de contaminación vigentes.</p>

7.3.3. Regulaciones técnicas ferroviarias relacionadas al REMA.

El Reglamento Nacional de Ferrocarriles¹⁴ establece las normas generales a las que se sujeta la actividad ferroviaria, en el marco de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N°27181, siendo de aplicación en todo el territorio de la República. Toda persona, natural o jurídica, que realice actividad ferroviaria, debe cumplir las disposiciones del referido Reglamento, en lo que le sea aplicable respecto a la actividad que realiza.

Asimismo, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles es de aplicación en las Concesiones Ferroviarias, a excepción de las normas que se opongan a lo expresamente estipulado en los contratos de concesión respectivos.

En tal sentido, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles establece definiciones y características de las facilidades esenciales tales como Vía Férrea, Estaciones Ferroviarias, entre otros; definiciones y características que guardan relación con lo desarrollado en el REMA actual y su proyecto sustitutorio. En tal sentido, la normativa técnica respecto de la infraestructura de Ferrocarriles y el REMA actual, así como su proyecto sustitutorio, guardan coherencia y no advierten contradicciones y/o incongruencias entre estas.

¹⁴ Aprobado mediante el anexo del Decreto Supremo N° 032-2005-MTC

VIII. EVALUACIÓN DE IMPACTOS

La evaluación de impacto busca identificar los costos y beneficios de las alternativas a los problemas identificados, ya sean directos o indirectos, para su posterior cuantificación en caso sea 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, se busca determinar si corresponde aplicar una RIA básico o un RIA detallado.

Al respecto, antes de determinar si corresponde aplicar una RIA básico o un RIA detallado, en la siguiente sección se realizará un resumen de las explicaciones a los problemas, como de las alternativas que se pretenden crear/eliminar/modificar del REMA al RGA.

8.1. De las Acciones Regulatorias

De acuerdo con los problemas como en las alternativas para cada una de las modificaciones que se pretenden crear/eliminar/modificar del REMA al RGA, se detallan las acciones regulatorias mencionadas anteriormente:

- (i) Del problema referido a las disposiciones poco claras, ambiguas o de difícil aplicación, se observa que los REA de cada Entidad Prestadora, replican los procedimientos ya establecidos en el REMA para el acceso a la Facilidad Esencial y sus diferentes mecanismos de acceso, observando que esta situación constituye una sobrerregulación, que como consecuencia de este problema genera confusión; aun perteneciendo al mismo tipo de infraestructura, pues por ejemplo contienen diferentes definiciones para un mismo término y establecen requisitos diferentes y/o adicionales para el acceso a una misma facilidad, además para el caso de las pólizas de seguros o garantías de fiel cumplimiento, son diferentes entre los REAs y no vienen predeterminadas en el REMA de OSITRAN. Además, por la rigurosidad de los procedimientos, como por ejemplo la modificación de los REA por resolución de TSC, su aplicación no puede ser inmediata pues requiere previamente la modificación del REA, lo que evidencia claramente esta falla de sobrerregulación, que no solo retarda el otorgamiento de los accesos, sino también que dificulta su aplicación inmediata a todas las infraestructuras del mismo rubro.

En ese sentido, resulta necesario corregir este exceso de regulación y por ende modificar íntegramente el REMA, lo cual requerirá no solo la eliminación de la obligación de contar con un REA por cada entidad prestadora, sino también de revisar todos los conceptos necesarios, así como los requisitos y procedimientos para el acceso ya sea simplificándolos, eliminándolos o creando nuevos procedimientos.

- (ii) Por otro lado, respecto al problema de ineficiencia en el procedimiento de Acceso a las facilidades esenciales, se tiene que: (i) por el procedimiento por negociación directa, este no contempla un plazo límite para el periodo de las negociaciones, por tanto, en determinados casos esta etapa puede tardar más de lo necesario por causas atribuibles tanto al Usuario Intermedio como a la Entidad Prestadora, contraviniendo los principios de oportunidad y de eficiencia establecidos en el REMA; (ii) por el procedimiento de emisión de mandatos de acceso, se observa que los plazos pueden parecer extensos para el caso de servicios nuevos; además, del cuestionamiento de cláusulas definidas por el Regulador que conllevan a incrementar los costos de transacción, dado que se estaría pronunciando doblemente sobre dichas cláusulas; y, también porque no existen incentivos suficientes para los Usuarios Intermedios que permita acelerar los procedimientos de acceso, dado que en muchos casos el Usuario Intermedio viene haciendo uso de las facilidades esenciales, con anterioridad; y, (iii) por el procedimiento de acceso mediante subasta, se observa que no resulta oportuna la participación de OSITRAN en el proceso de subasta una vez finalizada la etapa de absolución de consultas, sino con anterioridad dicho proceso.

En ese sentido, se debe de considerar la acotación de las cláusulas mínimas que deben de contener los contratos de acceso, a fin de facilitar el acuerdo entre las partes y que los Mandatos de Acceso se emitan en casos excepcionales. Además, se requiere una modificación al cronograma de la subasta establecido en el REMA, precisando que la participación del

Regulador se debe dar desde la etapa de elaboración de las bases, y concluirse antes de que se inicie el proceso de venta y difusión.

- (iii) Respecto del problema de falta de actualización en la lista de servicios y facilidades esenciales, se observa que no existe una relación directa entre las Facilidades Esenciales y Servicios Esenciales definidos como tales en el REMA; Además, resulta necesario actualizar la lista Facilidades Esenciales y Servicios Esenciales, pues genera problemas al interesado (Usuario Intermedio) que desee brindar alguno de los servicios esenciales, y estos no aparecen en la lista de servicios esenciales del REMA vigente.

En ese sentido, a fin de facilitar el entendimiento en la aplicación de la norma, se ve la necesidad de efectuar una actualización a la lista de Servicios y Facilidades Esenciales descritas en el REMA y establecer una relación directa que se encuentre plasmada en el reglamento de acceso a disposición de los Usuarios Intermedios.

- (iv) Finalmente, respecto de la imprecisión subsistente en la definición de Facilidad Esencial, se observa que la definición vigente no refleja adecuadamente la forma cómo se prestan los servicios portuarios por los usuarios intermedios portuarios, que; en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se dan de manera simultánea y como un servicio externo de terceros a las naves, que a su vez son clientes finales del terminal portuario. De esta manera se busca eliminar la necesidad que las empresas de servicios portuarios soliciten acceso a facilidades de uso compartido, no exclusivo y que no necesariamente han sido desarrolladas o implementadas para su servicio, sino para los clientes finales del terminal.

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

Conforme al Manual RIA del OSITRAN¹⁵, la principal diferencia entre el RIA Básico y el RIA Detallado es 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 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 pueden realizarse también a través del análisis costo-efectividad, análisis de decisión multicriterio 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, se relaciona específicamente con: (i) eliminar el exceso de regulación existente como consecuencia de la aplicación de los Reglamentos de Acceso de las entidades prestadoras; (ii) mejorar la aplicabilidad de los diferentes procedimientos de acceso establecidos en el REMA para acceder a las facilidades esenciales de las ITUP; y, (iii) actualizar del listado de facilidades y servicios esenciales, así como establecer una relación directa entre las facilidades esenciales y los servicios esenciales que se brindan por infraestructura de transporte.

Por lo tanto, de los problemas identificados en el presente informe, se concluye que esto afecta directamente a las entidades prestadoras y usuarios intermedios en la aplicación al acceso a las facilidades esenciales. No obstante, de la revisión de las alternativas planteadas antes señaladas, se

¹⁵ 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.

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, muy por el contrario, se busca disminuirlos, ni implican que las mismas deban generar mayores obligaciones a los que el REMA vigente contempla.

Asimismo, se aprecia que las alternativas propuestas a los distintos problemas identificados no tienen un impacto negativo sobre la competencia; dado que por ejemplo, la eliminación de los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras o la incorporación de precisiones en los procedimientos de negociación directa, mandato de acceso o subasta, no generan barreras de entrada en los mercados de las infraestructuras de transporte, ni tienen incidencia sobre la regulación de acceso a las infraestructuras de transporte de uso público. Por lo tanto, con las alternativas planteadas se busca contar con reglas claras que regulen el acceso a las ITUP, de modo que se aseguren retornos adecuados al titular de la misma, y al mismo tiempo se minimicen las situaciones de uso de la exclusividad como limitante a una sana y leal competencia.

Por otra parte, respecto a los sectores impactados por la regulación, se tiene que, a partir de la información recabada en la consulta pública temprana llevada a cabo con las entidades prestadoras y consejos de usuarios, no se aprecia que la modificación planteada sobre el REMA pueda generar oposición o temas controvertidos entre los stakeholders. Por el contrario, lo que se busca con la modificación planteada sobre el REMA es contar con reglas claras, en el cual se creen condiciones que simulen el uso de la propiedad exclusiva bajo situaciones de competencia, en beneficio de los consumidores o usuarios.

Por expuesto, las modificaciones planteadas no podrían generar oposición o temas controvertidos, dado que se busca mejorar la claridad y efectividad de la norma, a fin de evitar confusiones e interpretaciones erróneas por parte de las entidades reguladas y de los usuarios intermedios. Además, se busca que dichas propuestas de modificación se adecuen y estén alineados al dinamismo del mercado, toda vez que las industrias evolucionan, el contexto en el que se desarrollan actividades reguladas cambia y todo ello se debe reflejar en las decisiones que tome la autoridad reguladora.

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 del presente documento.

8.3. Evaluación de impactos

8.3.1. Propuestas relacionadas con la adecuación del REMA

Respecto a las propuestas de modificación desarrolladas en las secciones 6.1 (puntos 6.1.1 y 6.1.2), 6.2 (puntos 6.2.1, 6.2.2 y 6.2.3) y 6.3 de este documento, relacionadas con la necesidad de realizar precisiones a las definiciones y disposiciones generales contenidas en el REMA y a la lista de servicios y facilidades esenciales, así como a la intervención de incorporar plazos, precisiones y eliminando obligaciones de los procedimientos de acceso, estas otorgan mayor claridad y efectividad en favor de los usuarios de la norma, estas no generan costos de cumplimiento para las Entidades Prestadoras. En efecto, dichas propuestas no crean nuevas obligaciones o hacen más estrictas las obligaciones existentes, y no restringen o afectan los derechos de las Entidades Prestadoras y usuarios intermedios. Por ejemplo, respecto a:

- Intervenir con la eliminación de los Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras: En el caso de seguir con los REAs, la publicación¹⁶ en el Diario Oficial “*El Peruano*” de las Resoluciones que aprueban la difusión del Proyecto de REA y sus modificatorias, así como las que aprueban los REAs, seguirán generando costos económicos y de transacción de esas publicaciones que están a cargo del regulador; el cual se incurre innecesariamente en dichos

¹⁶ La finalidad de efectuar estas publicaciones es propiciar su difusión y recibir comentarios de los usuarios intermedios, sin embargo, dicha finalidad no se ha cumplido pues de la experiencia desde 2004 a 2018, se han efectuado 34 aprobaciones entre REAs y modificatorias y solo se han presentado comentarios en menos de cinco casos.

costos que no sucedería si se contase efectivamente con un Reglamento General de Acceso y no con una serie de Reglamentos individualizados (REAs).

- Intervenir realizando precisiones a las definiciones y disposiciones generales contenidas en el REMA: Por ejemplo, la inclusión de la definición de “Equipaje Rezagado” y la modificación de la definición de “Entidad Prestadora”, otorgan mayor claridad y efectividad en favor de los usuarios de la norma y no generan costos de cumplimiento para las Entidades Prestadoras.
- Intervenir incorporando plazo, precisiones y eliminando obligaciones en el procedimiento de negociación directa, mandato de acceso y subasta: Por ejemplo, modificación de plazo en el proceso de renovación y/o modificación a los contratos de acceso y en el proceso de subasta, así como la eliminación de emitir mandatos de acceso temporal y publicar en el diario El Peruano el mandato de acceso; otorgan mayor claridad y efectividad en favor de los usuarios de la norma y no generan costos de cumplimiento para las Entidades Prestadoras.
- Presiones respecto a la actualizando la lista de Servicios y Facilidades Esenciales establecidas en los Anexos 1 y 2 del REMA de OSITRAN: Por ejemplo, la inclusión de un cuadro que vincula directamente, de acuerdo con las características de cada servicio, las facilidades esenciales con los servicios esenciales; esto otorga una mayor claridad para las Entidades Prestadoras y usuarios intermedios, no generando costos de cumplimiento para ninguno de los actores.

Por lo expuesto, dichas propuestas tienen como beneficio mejorar la claridad y efectividad de la norma, a fin de evitar confusiones e interpretaciones erróneas por parte de las entidades reguladas y de los usuarios intermedios; además, que no se generan costos de cumplimiento para las Entidades Prestadoras. Asimismo, con la intervención se propone simplificar requisitos y trámites en los procedimientos de acceso, así como eliminar los requisitos vinculados a la publicación de los Reglamentos de Acceso, solicitudes de acceso y otros en el Diario Oficial El Peruano.

En ese sentido, no intervenir y mantener el *status quo* genera costos a las entidades prestadoras de las infraestructuras, los cuales se relacionan con la falta de claridad en la aplicación de los procedimientos de acceso en la aplicación del REMA, así como las cargas ineficientes existentes por la obligación de las publicaciones en diario “El Peruano” de las solicitudes de acceso, mandatos de acceso.

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*.

8.3.2. Disposiciones relacionadas al procedimiento de acceso a facilidades esenciales en las ITUP.

Como ha sido explicado, la incorporación de precisiones/modificaciones/eliminación/creación de propuestas se relacionan con los mecanismos y procedimiento acceso a las facilidades esenciales para prestar servicios esenciales en las infraestructuras de transporte de uso público. En particular, se plantea la siguiente regulación:

- (i) Intervenir con la eliminación de los REAs de cada Entidad Prestadora.
- (ii) Intervenir con la eliminación de la publicación en un diario de amplia circulación de las solicitudes de acceso.
- (iii) Intervenir incorporando precisiones/modificaciones a la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura.
- (iv) Intervenir incorporando un nuevo requisito para la calificación de Facilidades Esenciales del REMA

Con la finalidad de evaluar de qué manera las alternativas de actuación del regulador antes mencionadas contribuyen con el logro de los objetivos institucionales¹⁷ y los principios que rigen el

¹⁷ PEI 2019 - 2022 y principios REMA.

REMA, se utilizará la metodología de Análisis Multicriterio¹⁸, 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.

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 variados 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 algunas de las alternativas regulatorias propuestas para resolver los problemas relacionados con los mecanismos y procedimientos de acceso a las facilidades esenciales de infraestructura de transporte de uso público.

(i) Intervenir con la eliminación de los REAs de cada Entidad Prestadora

Como ha sido mencionado, a fin de resolver el problema evidenciado con relación a los REA de las Entidades Prestadoras, se ha planteado como solución eliminar los Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora. Dicha alternativa es comparada con el status quo, a fin de determinar si resulta más beneficioso regular o mantener la situación actual.

Establecimiento de objetivos y criterios

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 reducir los riesgos de contraposición de normas (REMA –

¹⁸ 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.

REA) y confusión por parte de los Usuarios Intermedios y Entidades Prestadoras respecto a la aplicación de los mecanismos de Acceso, así como reducir los costos de transacción y administrativos generados por la existencia de REA por cada Entidad Prestadora. Así, se han establecido los siguientes criterios:

1. **Plena información.** - Esta representado por el nivel de información que tiene los solicitantes del acceso, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo. En este caso, se calificará con un mayor grado a la alternativa que no genere controversias al momento de solicitar y otorgar el acceso a la facilidad esencial.
2. **Eficiencia.** - este criterio considera como alternativa más eficiente a la que, la determinación sin reducir el alcance de información a los usuarios respecto al acceso de las facilidades esenciales genere un ahorro en costos para la Entidad Prestadora, Usuarios y/o Regulador. Aquella alternativa que genere mayor eficiencia será calificada con un puntaje superior.
3. **Costos de transacción.** -, 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.
4. **Costo monetario.** - Es el costo expresado en términos monetarios en los que incurre la Entidad Prestadora a efectos de publicar su REA 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.

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 eficiencia en los mercados de Infraestructura de Transporte de Uso Público, garantizando la plena información referida al acceso a las facilidades esenciales. En ese sentido, los atributos "eficiencia", "plena información" y "costo de transacción" deben tener un mayor peso en la toma de decisión, por lo que se les asignará el valor de 0.35 a los dos primeros criterios por tener un mayor aporte al logro del objetivo y 0.20 al criterio de costo de transacción. El otro criterio tendrá una valoración de 0.10. En resumen

Cuadro N° 8
Ponderación de los criterios

Criterio	Ponderación
Plena información	0,35
Eficiencia	0,35
Costo de transacción	0,20
Costo Monetario	0,10

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

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.

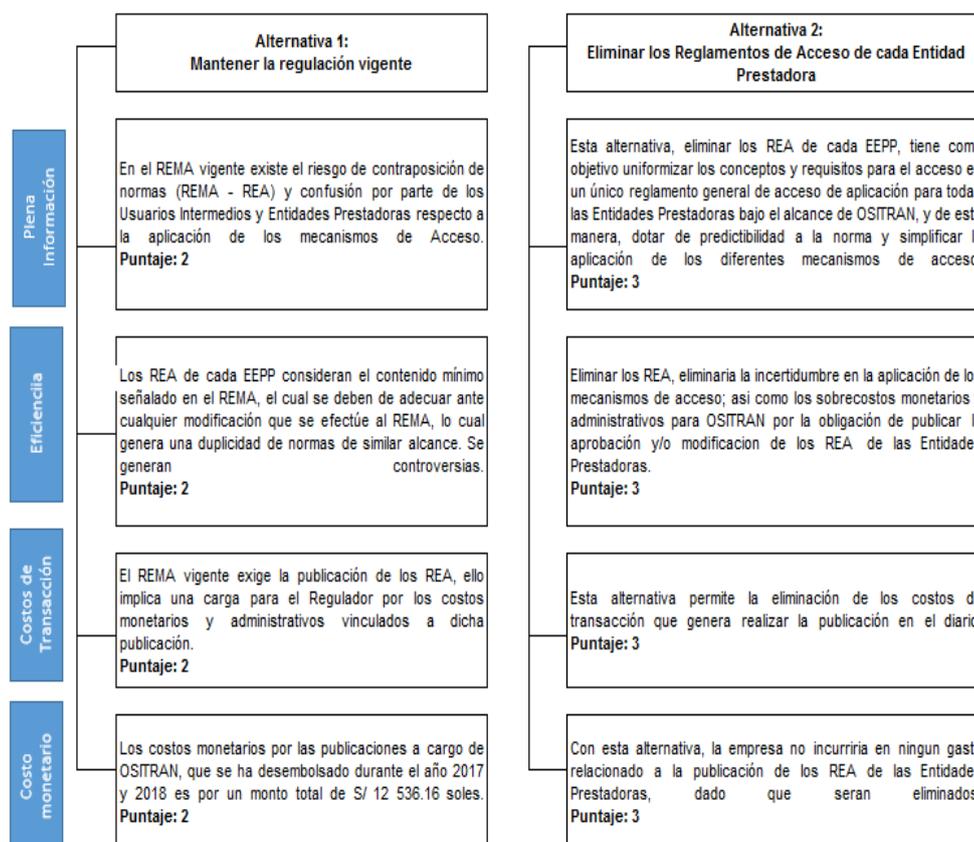
Cuadro N° 9
Puntaje para evaluar el cumplimiento de los criterios

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 Supervisión y Fiscalización

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 la ineficiencia de costos y de procedimiento por la existencia de los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras – REA.



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

Cuadro N° 10
Puntaje obtenido por cada alternativa

Criterio	Ponderación	Alternativa 1	Alternativa 2
Plena información	0,35	2	3
Eficiencia	0,35	2	3
Costo de transacción	0,20	2	3
Costo Monetario	0,10	2	3
Total		2,00	3,00

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

En conclusión, la alternativa que contribuye en mayor proporción con los objetivos institucionales es la alternativa 2, es decir, intervenir eliminando los Reglamento de Acceso (REA) de cada Entidad Prestadora.

(ii) Intervenir con la eliminación de la publicación en un diario de amplia circulación de las solicitudes de acceso

Como ha sido mencionado, a fin de resolver el problema evidenciado con relación a los medios de difusión de solicitudes de acceso, se ha planteado como solución eliminar la obligación de publicar las solicitudes de acceso en diarios de amplia circulación, manteniendo el resto de los medios de difusión. Dicha alternativa es comparada con el *status quo*, a fin de determinar si resulta más beneficioso regular o mantener la situación actual.

Establecimiento de objetivos y criterios

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 solicitudes de acceso funcione de la forma más eficiente posible, en beneficio de las Entidades Prestadoras y de los usuarios en general. Así, se han establecido los siguientes criterios:

1. **Transparencia.** - Esta representado por el nivel de acceso a la información contenida en las solicitudes de acceso 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 la publicación de la solicitud de acceso. 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 de las solicitudes de acceso, genere un ahorro en costos para la Entidad Prestadora, Usuarios y/o Regulador. 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 de la solicitud de acceso en un diario de amplia circulación por parte de la Entidad Prestadora, 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.

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 eficiencia en los mercados de Infraestructura de Transporte de Uso Público, garantizando la difusión de la información referida a las solicitudes de acceso a los usuarios intermedios. 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 0.35 a los dos primeros criterios por tener un mayor aporte al logro del objetivo y 0.20 al criterio de costo de transacción. El otro criterio tendrá una valoración de 0.10. En resumen:

Cuadro N° 11
Ponderación de los criterios

Criterio	Ponderación
Transparencia	0,35
Oportunidad	0,10
Eficiencia	0,35
Costo de transacción	0,20

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

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.

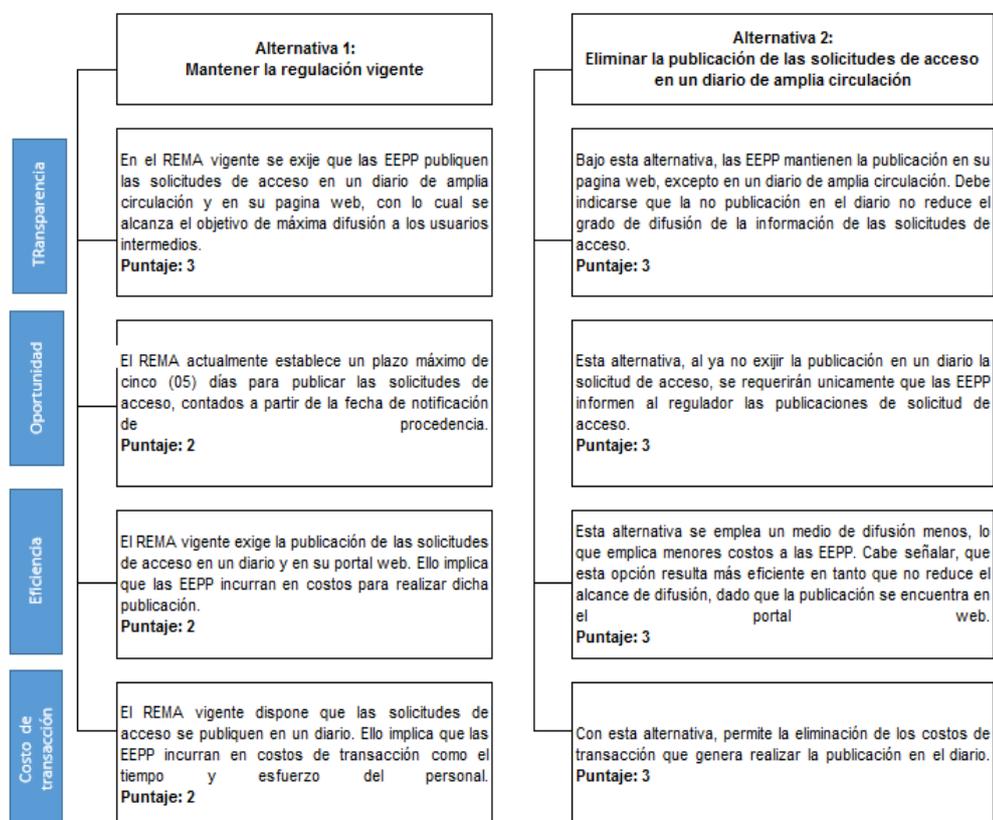
Cuadro N° 12
Puntaje para evaluar el cumplimiento de los criterios

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 Supervisión y Fiscalización

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 de la solicitud de acceso.



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

Cuadro N° 13
Puntaje obtenido por cada alternativa

Criterio	Ponderación	Alternativa 1	Alternativa 2
Transparencia	0,35	3	3
Oportunidad	0,10	2	3
Eficiencia	0,35	2	3
Costo de transacción	0,20	2	3
Total		2,35	3,00

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

En conclusión, la alternativa que contribuye en mayor proporción con los objetivos institucionales es la alternativa 2, es decir, intervenir eliminando la publicación de las solicitudes de acceso en un diario de amplia circulación.

(iii) Intervenir incorporando precisiones/modificaciones a la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura

Esta intervención regulatoria obedece a que se ha identificado que existen servicios y facilidades que no se encuentran considerados dentro de la lista de Servicios Esenciales y Facilidades Esenciales establecida en el REMA vigente y que por sus características cumplen con las condiciones para estarlo y, por el contrario, existen servicios y facilidades esenciales que, por cambios en las condiciones del mercado, deberían dejar de ser definidos como esenciales en el marco del REMA. Asimismo, se ha identificado que no existe una clara relación entre el Servicio Esencial brindado y la(s) Facilidad(es)

Esencial(es) necesaria(s) para la prestación de dichos servicios, lo cual, dificulta la aplicación de la norma y la determinación del cargo de acceso.

Por lo tanto, a fin de resolver el problema evidenciado, se ha planteado como solución incorporar precisiones y/o modificaciones a la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura. Dicha alternativa es comparada con el *status quo*, a fin de determinar si resulta más beneficioso regular o mantener la situación actual.

Establecimiento de objetivos y criterios

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 líneas arriba, el objetivo de la regulación es garantizar el entendimiento en la aplicación de la norma, para tales efectos se propone incorporar precisiones y/o modificaciones a la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura, en beneficio de las Entidades Prestadoras y de los usuarios en general. Así, se han establecido los siguientes criterios:

1. **Plena información.** - Esta representado por el nivel de información que tiene los usuarios intermedios, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo. En este caso, se calificará con un mayor grado a la alternativa que no genere controversias.
2. **Eficiencia.** – Este criterio considera como alternativa más eficiente a la que, sin reducir el alcance de información a los usuarios, genere un ahorro en costos para la Entidad Prestadora, Usuarios y/o Regulador. Aquella alternativa que genere mayor eficiencia será calificada con un puntaje superior.
3. **Costos de transacción.** - Se evalúa el nivel de costos incurrido por las Entidad Prestadora, Usuarios y/o Regulador, tales como los costos en tiempo y esfuerzo de los recursos destinados a entrar al mercado respectivo. Se le otorga un mayor puntaje a la alternativa que involucre menores costos de transacción.

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 eficiencia en los mercados de Infraestructura de Transporte de Uso Público, garantizando la difusión de la información referida a las solicitudes de acceso a los usuarios intermedios. En ese sentido, los atributos “plena información”, “eficiencia” y “costo de transacción” deben tener un mayor peso en la toma de decisión, por lo que se les asignará el valor de 0.45 al primer criterio por tener un mayor aporte al logro del objetivo y 0.35 al criterio de eficiencia. El otro criterio tendrá una valoración de 0.20. En resumen:

Cuadro N° 14
Ponderación de los criterios

Criterio	Ponderación
Plena información	0,45
Eficiencia	0,35
Costo de transacción	0,20

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

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.

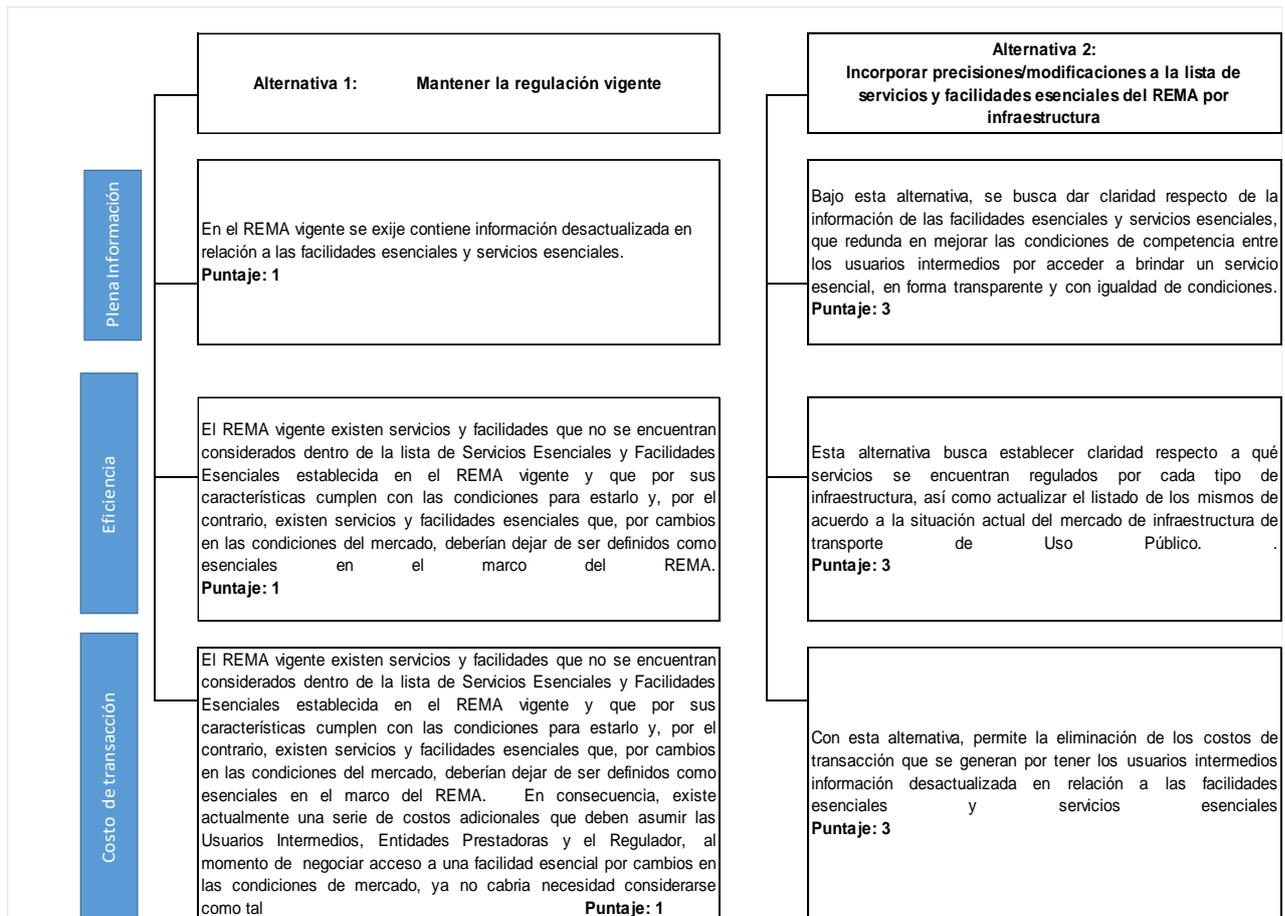
Cuadro N° 15
Puntaje para evaluar el cumplimiento de los criterios

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 Supervisión y Fiscalización

Valoración de cada alternativa

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



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

Cuadro N° 16
Puntaje obtenido por cada alternativa

Criterio	Ponderación	Alternativa 1	Alternativa 2
Plena información	0,45	1	3
Eficiencia	0,35	1	3
Costo de transacción	0,20	1	3
Total		1	3,00

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

En conclusión, la alternativa que contribuye en mayor proporción con los objetivos institucionales es la alternativa 2, es decir, intervenir incorporando precisiones/modificaciones a la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura; el no intervenir y mantener el *statu quo* respecto a los problemas identificados en el presente documento, implica dificultades en la aplicación de la norma y la determinación del cargo de acceso.

(iv) Intervenir incorporando un nuevo requisito para la calificación de Facilidades Esenciales del REMA

Esta intervención regulatoria obedece a que se ha identificado que existe una imprecisión subsistente en la definición de Facilidades Esenciales, debido a que la definición vigente no refleja adecuadamente la forma cómo se prestan los servicios portuarios por los usuarios intermedios, que; en el caso de los servicios de practica y remolcaje se dan de manera simultánea y como un servicio externo de terceros a las naves, que a su vez son clientes finales del terminal portuario. De esta manera se busca eliminar la necesidad que las empresas de servicios portuarios soliciten acceso a facilidades de uso compartido, no exclusivo y que no necesariamente han sido desarrolladas o implementadas para su servicio sino para los clientes finales del terminal.

Establecimiento de objetivos y criterios

A fin de aplicar la metodología de Análisis Multicriterio, a continuación, se han establecido los siguientes criterios de manera similar a la solución propuesta en la sección precedente:

1. **Plena información.** - Esta representado por el nivel de información que tiene los usuarios intermedios, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo. En este caso, se calificará con un mayor grado a la alternativa que no genere controversias.
2. **Eficiencia.** – Este criterio considera como alternativa más eficiente a la que, sin reducir el alcance de información a los usuarios, genere un ahorro en costos para la Entidad Prestadora, Usuarios y/o Regulador. Aquella alternativa que genere mayor eficiencia será calificada con un puntaje superior.
3. **Costos de transacción.** - Se evalúa el nivel de costos incurrido por las Entidad Prestadora, Usuarios y/o Regulador, tales como los costos en tiempo y esfuerzo de los recursos destinados a entrar al mercado respectivo. Se le otorga un mayor puntaje a la alternativa que involucre menores costos de transacción.

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 eficiencia en los mercados de Infraestructura de Transporte de Uso Público, garantizando la difusión de la información referida a las solicitudes de acceso a los usuarios intermedios. En ese sentido, los atributos “plena información”, “eficiencia” y “costo de transacción” deben tener un mayor peso en la toma de decisión, por lo que se les asignará el valor de 0.45 al primer criterio por tener un mayor aporte al logro del objetivo y 0.35 al criterio de eficiencia. El otro criterio tendrá una valoración de 0.20. En resumen:

Cuadro N° 14
Ponderación de los criterios

Criterio	Ponderación
Plena información	0,45
Eficiencia	0,35
Costo de transacción	0,20

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

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° 15
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 Supervisión y Fiscalización

Valoración de cada alternativa

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

	Alternativa 1 Mantener la regulación vigente	Alternativa 2 Incorporar un nuevo requisito para la calificación de Facilidades Esenciales
Plena Información	<p>La regulación vigente hace necesario que cualquier usuario intermedio de practica y remolcaje solicite acceso a la ITUP sin tomarse en consideración que sus servicios se brindan de manera conjunta.</p> <p>Puntaje: 1</p>	<p>La propuesta de modificación permitirá a los usuarios intermedios de remolcaje y practica solicitar acceso sólo en los casos que se justifique el uso de facilidades esenciales cuyo uso no sea simultáneo por 2 o más usuarios intermedios.</p> <p>Puntaje: 3</p>
Eficiencia	<p>La regulación vigente crea un nuevo nivel de exigencia regulatoria a actividades comerciales que ya son altamente reguladas y cuyo desempeño competitivo en el mercado no depende del acceso que se logre bajo la regulación del OSITRAN, sino del grado de integración horizontal, vertical y alianzas comerciales de las líneas navieras y sus representantes.</p> <p>Puntaje: 1</p>	<p>La propuesta elimina la necesidad que los prestadores de servicios portuarios de practica y remolcaje inviertan recursos en el cumplimiento de regulaciones excesivas, liberando recursos para la prestación de mejores servicios y fortalecer las relaciones comerciales con sus clientes. Los aspectos relacionados con las operaciones y seguridad son regulados por la normativa específica emitida por la Autoridad Portuaria Nacional.</p> <p>Puntaje: 3</p>
Costos de Transacción	<p>La regulación vigente es onerosa porque genera obliga a las empresas de servicios portuarios de remolcaje y practica asumir los costos de cumplimiento de la regulación de acceso, al mismo tiempo, no se advierte que la regulación de acceso haya sido beneficiosa para dichos agentes económicos.</p> <p>Puntaje: 1</p>	<p>La propuesta de modificación sólo permitirá que en justificadas ocasiones, al ser calificada una facilidad esencial, el usuario solicite el acceso correspondiente. De esta manera se eliminarán los sobrecostos regulatorios y cualquier barrera de acceso generada por la regulación vigente.</p> <p>Puntaje: 3</p>

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

Cuadro N° 17
Puntaje obtenido por cada alternativa

Criterio	Ponderación	Alternativa 1	Alternativa 2
Plena información	0,45	1	3
Eficiencia	0,35	1	3
Costo de transacción	0,20	1	3
Total		1	3,00

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Como se puede apreciar, la Alternativa 2 contribuirá de mejor manera al cumplimiento de los objetivos institucionales, al mejorar la calificación de Facilidades Esenciales y a racionalizar las solicitudes de acceso sólo en los casos que sí se justifiquen, eliminando costos de transacción, ineficiencia y sobrecarga regulatoria para los usuarios, los cuales podrán brindar sus servicios al amparo de lo establecido en los Reglamentos Internos de Operación de las entidades prestadoras, aprobados por autoridad competente.

En este sentido, por lo expuesto, el no intervenir y mantener el *statu quo* respecto a los problemas identificados en el presente documento, significa mantener la falta de claridad en la aplicación de los procedimientos de acceso en la aplicación del REMA, así como ineficiencia en plazos y costos incurridos por el Concesionario como para OSITRAN. De este modo, siendo que las demás medidas de intervención señaladas en la Sección VI - *Identificación de las posibles alternativas a la regulación*, no genera costos de adecuación o cargas adicionales a las entidades prestadoras y usuarios intermedios, es claro que las intervenciones generan un mayor beneficio neto que mantener el *statu quo*.

Visto lo señalado en el presente documento, respecto a la problemática existente en el REMA y considerando que la solución a los problemas planteados modifica gran parte del texto de la norma, agregando capítulos nuevos, así como eliminando capítulos que no se consideran necesarios, se propone la emisión de un nuevo Reglamento General de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (RGA), dejando sin efecto el REMA y los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras.

IX. CUMPLIMIENTO DE LA REGULACIÓN

El impacto de la regulación, en específico del Reglamento Marco de Acceso, debe estar directamente relacionado con el cumplimiento por parte de las Entidades Prestadoras.

Para determinar el cumplimiento de dicha regulación, de acuerdo con el Manual para la Realización del Análisis del Impacto Regulatorio en OSITRAN (Manual AIR), se debe considerar aspectos tales como: (i) *el grado de cumplimiento voluntario o obligatorio que tendrá la regulación*, (ii) *las acciones de inspecciones y fiscalización para incrementar el cumplimiento de la regulación* y (iii) *sanciones a aplicar en caso de incumplimiento* viabilidad de su imposición.

Sobre el particular, conforme fue señalado anteriormente, las propuestas de modificación planteadas están relacionadas con la necesidad de simplificar los procedimientos de acceso del REMA, así como otorgar mayor claridad y efectividad en favor de los usuarios de la norma, las cuales no generan costos a las entidades prestadoras reguladas, siendo que no se crean obligaciones vinculadas a un costo que las afecten ni hacen más estrictas las obligaciones existentes ni restringen o afectan los derechos de los usuarios intermedios.

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 entidades prestadoras reguladas y de los usuarios intermedios. Asimismo, con la intervención se propone simplificar requisitos y trámites en los procedimientos de acceso, así como eliminar los requisitos vinculados a la publicación de los Reglamentos de Acceso, solicitudes de acceso y otros en el Diario Oficial El Peruano.

En consecuencia, la intervención no genera costos de adecuación o cargas adicionales a las entidades prestadoras y usuarios, quedando evidente que la intervención genera un mayor beneficio neto que mantener el *statu quo*.

Ahora bien, respecto del grado de cumplimiento voluntario u obligatorio que tendrá la regulación, consideramos que las entidades prestadoras reguladas no tendrán reparos en cumplirlas, ya que como venimos advirtiendo la intervención regulatoria no genera costos a las entidades prestadoras reguladas, razón por la cual no se tiene previsto implementar medidas adicionales para el cumplimiento de la regulación.

En ese sentido, actualmente OSITRAN cuenta con las facultades legales y el cuerpo normativo que le permite verificar el cumplimiento de la regulación que se pretende llevar a cabo a través del nuevo

Reglamento General de Acceso, la misma que se efectúa a través del ejercicio de la función de supervisión de estas obligaciones.

Por otro lado, respecto a las acciones de inspección y fiscalización para incrementar el cumplimiento, se indica que OSITRAN cuenta, entre otros, con un Plan Anual de Supervisión que tiene como objetivo principal planificar el ejercicio de la función supervisora para un determinado periodo; es decir, ser un instrumento orientador para la previsión, ejecución y control de las actividades a ser realizadas por OSITRAN, en específico, verificar el cumplimiento de obligaciones vinculadas a los aspectos económicos y comerciales que comprende entre otros, el cumplimiento del Reglamento Marco de Acceso, realizando un seguimiento a la atención de solicitudes de acceso, las negociaciones directas, los procesos de subasta y la revisión de sus bases y proyectos de contrato respectivo, bajo la modalidad de supervisión de gabinete, inspecciones, reuniones de trabajo y/o supervisión in situ.

En ese sentido, no se prevé realizar mayores acciones de inspecciones y fiscalización para incrementar el cumplimiento de la regulación, en la medida que no están creando mayores obligaciones a las Entidades Prestadoras ni hacen más estrictas las obligaciones existentes con del nuevo Reglamento General de Acceso.

Finalmente, respecto de las sanciones a aplicar en caso de incumplimiento y la viabilidad de su imposición, consideramos que este aspecto, ya se encuentra recogido en el Reglamento de Infracciones, Incentivos y Sanciones (RIIS), donde se ha determinado las infracciones e imposición de sanciones por los incumplimientos legales, contractuales y normativos por parte de las entidades prestadoras. Sin embargo, se considera necesario que luego de aprobado el nuevo Reglamento General de Acceso se efectuó la modificación del RIIS, a efectos de incluir en sus alcances las nuevas obligaciones y sus modificaciones con su tipo infractor.

X. MONITOREO Y EVALUACIÓN

10.1 MONITOREO

El Manual AIR precisa que el monitoreo de una propuesta regulatoria permite identificar si la regulación se está aplicando como se esperaba o, en su caso, si hay necesidad de implementar otras medidas para llevar a cabo el adecuado monitoreo de la propuesta regulatoria, siendo necesario para tales fines, establecer indicadores que permitan medir el desempeño de la propuesta regulatoria.

Cabe señalar que, los indicadores sirven para una función precisa, evaluar hasta qué punto la propuesta regulatoria ha sido adecuadamente implementada, y que los objetivos de esta han sido alcanzados. Otro punto importante acerca de los indicadores es que éstos deben en la medida de lo posible, ser fácilmente recolectados. Como regla general, la colección de datos no debe ser más costosa que el valor de la información que proporcionan.

En tal sentido, para evaluar el desempeño de la presente propuesta regulatoria, se debe partir del objetivo principal de la medida, este es: *“mejorar la claridad y efectividad de la norma, a fin de evitar confusiones e interpretaciones erróneas por parte de las entidades reguladas y de los usuarios intermedios”*, por lo que se plantean los siguientes indicadores que permiten medir los aumentos de eficiencia y la efectividad de la medida regulatoria.

- Indicador de eficiencia de las medidas regulatorias:

Por ejemplo: i) establecer un plazo límite en el procedimiento para el periodo de las negociaciones, si este se cumple al 100%; ii) reducción de atenciones del Tribunal de Solución y Controversias de OSITRAN respecto de discrepancias en la aplicación del Reglamento Marco de Acceso; y, iii) reducción de las cláusulas de desacuerdo sobre las cuales el Regulador emite pronunciamiento.

10.2 EVALUACIÓN

El presente punto evaluará si la intervención del Regulador fue suficiente y si hay otras formas de llegar al mismo resultado de una manera eficiente. Dicha evaluación es de carácter ex post y debe realizarse luego de un tiempo de haberse implementado el Reglamento General de Acceso de OSITRAN.

Por lo tanto, esta etapa permite identificar si la decisión fue adecuada para la atención del problema o si la intervención del regulador fue suficiente y si hay otras formas de llegar al mismo resultado de manera eficiente. Para tales fines corresponde identificar y recopilar información sobre los indicadores que permitan medir en qué medida se ha alcanzado los objetivos, así como el nivel de cumplimiento y los efectos de la regulación. Asimismo, en esta etapa se establece una metodología que permita determinar si existe un vínculo de causalidad entre los efectos estimados y la regulación.

En ese sentido, para la evaluación del nuevo Reglamento General de Acceso se considera como periodo entre 3 a 5 años, atendiendo a los procedimientos de revisión normativas propias de la Entidad.

De otro lado, se considera necesario que como metodología que permita determinar si existe un vínculo de causalidad entre los efectos estimados y la regulación, se efectuara a través de una consulta pública a los involucrados. Cabe señalar que, para garantizar la transparencia en la evolución, se considera la contratación de un ente externo que elabore el reporte de Evaluación Ex post con su opinión respecto de la aplicación, efectos y observancia de la norma implementada.

El reporte, entre otros contendrá:

- I. Objetivos de la Evaluación.
- II. Antecedentes y problemática original que resolvió la expedición de la regulación.
 - a. Identificación y descripción del problema original (Fallas de mercado y de gobierno).
 - b. Objetivos regulatorios y justificación de la intervención.
- III. Impactos de la Regulación Implementada.
 - a. Presentación y análisis de indicadores y estadísticas del desempeño de la regulación implementada.
 - b. Análisis de medición de las cargas regulatorias (carga administrativa y costo de oportunidad).
 - c. Resultados y desempeño de las acciones regulatorias distintas a trámites.
 - d. Identificación y cuantificación de los costos de la regulación durante su implementación a través de un análisis costo-beneficio.
 - e. En su caso, Análisis de riesgos y Análisis de impacto en la competencia.
- IV. Resultados de la Evaluación.
- V. Presentación de comentarios derivados de la Consulta pública.
- VI. Propuestas y recomendaciones para mejorar la regulación.

XI. CONCLUSIONES

El 15 de noviembre de 2017, la Gerencia General de OSITRAN dispuso el inicio del Procedimiento de Revisión del REMA, con el fin de actualizar dicho reglamento, ante los cambios en las distintas industrias y una mejor operación en el acceso a la infraestructura considerada como esencial para la prestación de servicios esenciales derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP).

Con el fin de garantizar que la regulación que se elabore e implemente sea de alta calidad, el proceso de revisión y modificación del REMA 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.

Por otra parte, en el caso de las alternativas planteadas para abordar el problema relacionado con la relación entre las facilidades y servicios esenciales, en la medida que esto implica una actualización de

dichos servicios y facilidades, se propone la inclusión de un capítulo por infraestructura donde se detalle las características específicas de cada uno de los servicios y facilidades esenciales.

Así, considerando que el RIA que corresponde aplicar en el presente caso es un RIA simplificado, se efectuó 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:

- i) Se debe eliminar los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras y los procedimientos establecidos en el REMA para su aprobación y/o modificación.
- ii) Corresponde eliminar la exigencia de la publicación de las solicitudes de acceso en un diario de amplia circulación.
- iii) Corresponde modificar los procedimientos de acceso por negociación directa, emisión de mandatos de acceso y procedimiento de subasta
- iv) Corresponde incorporar precisiones/modificaciones a la lista de servicios y facilidades esenciales del REMA por infraestructura.
- v) Corresponde incorporar una condición adicional a la definición de facilidades esenciales para optimizar el proceso de solicitud de acceso de los usuarios intermedios de practicaje y remolcaje, solo en casos justificados por la normativa técnico-operativa.

Finalmente, respecto a la problemática existente en el REMA y sus posibles alternativas de solución, los cuales modifican gran parte del texto de la norma, se propone la emisión de un nuevo Reglamento de Acceso del Ositrán (RGA), dejando sin efecto el REMA y los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras.

ANEXOS

Anexo N° 1. Resumen de resultados de la consulta temprana

TEMA	INTERESADO	OPINIONES PRESENTADAS	EVALUACIÓN
1) Brinde su opinión con relación al orden de las disposiciones contenidas en el REMA. En particular, precise si la actual distribución de las disposiciones facilita la comprensión de los procedimientos para acceder a la Infraestructura de Transporte de Uso Público.		<p>Consideraciones Generales:</p> <p>En referencia a este punto, fueron 7 las entidades prestadoras que presentaron opinión sobre la conveniencia de la actual estructura del REMA, siendo que 3 de estas entidades opinaron que se debería de modificar la actual estructura del REMA coincidiendo en estas, que la sección referente al Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora debería separarse de la sección referida a los diferentes procedimientos de acceso para la suscripción de un Contrato de Acceso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A nivel de estructura el Reglamento General de Acceso (RGA) propone unificar los Títulos II y III del actual REMA, no obstante, hace precisiones y modifica el contenido de los diferentes procedimientos de acceso en pro de mejorar los plazos administrativos, requisitos y documentación a considerar como obligatoria, ejemplo de esto son la inclusión de los Formatos Tipo, los cuales tiene por objeto establecer las condiciones generales de contratación y facilitar las negociaciones entre las partes, reducir potenciales dilaciones al Acceso y reducir los costos de transacción. En línea con ello, también se plantea acotar la negociación directa a la negociación sobre (i) Cargo de acceso y forma de pago y (ii) la vigencia del Contrato de Acceso. - En el RGA se plantea el retiro de la sección referente a la aprobación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora. - En el Título III del RGA se desarrolla por tipo de infraestructura la definición e identificación de las facilidades esenciales y requisitos para el acceso por infraestructura.
2) Señale qué procedimientos comprendidos en el REMA requieren ser simplificados en cuanto a sus actividades, requisitos, duración y razonabilidad; brindando recomendaciones al respecto para su mejora y simplificación. En cada caso, indicar los nombres de procedimientos (artículos) y las dificultades	LAP	<p>Respecto al artículo 93° del REMA sugiere ampliar el plazo para resolver el recurso de reconsideración de 5 a 10 días, o en todo caso, el supuesto de que es posible que se extienda el plazo por un periodo similar. Debido a la complejidad de algunos casos, es necesario contar con un plazo más amplio para evaluar la documentación correspondiente y resolver la impugnación.</p>	<p>Propuesta Incorporada</p> <p>El proyecto de norma propone ampliar el plazo para resolver el recurso de reconsideración de 5 a 10 días.</p>
		<p>Respecto al artículo 54° del REMA sugiere que para las solicitudes Acceso no respondidas por la Entidad Prestadora dentro del plazo establecido se aplique el Silencio Administrativo Negativo (SAN) y no el Silencio Administrativo Positivo (SAP), toda vez que el SAP implicaría asumir como premisa que la Entidad Prestadora cuente con la disponibilidad de infraestructura para otorgar las Facilidades Esenciales a los solicitantes de Acceso. Es decir, bajo esta lógica en caso la Entidad Prestadora no responda dentro del plazo, la misma estaría obligada a atender la solicitud contando, o no contando con la disponibilidad de Facilidad Esencial solicitada.</p> <p>Asimismo, sugiere que en el caso negado que no se considere esta propuesta, se amplíe el plazo de respuesta a (30) treinta días, a fin de que, la Entidad Prestadora pueda revisar y evaluar minuciosamente, tanto la documentación presentada por el solicitante, como la disponibilidad de la infraestructura cuya Facilidad Esencial se requiere.</p>	<p>Propuesta no Incorporada</p> <p>Respecto a lo indicado por LAP, se precisa que en el proyecto de norma (i) se modificó el plazo para atender la Solicitud de Acceso por parte del Concesionario a un plazo máximo de diez (10) días y (ii) De no dar respuesta a la Solicitud de Acceso en el plazo señalado, se entenderá que la Entidad Prestadora considera que la solicitud es procedente y continuara con el procedimiento de acceso</p>

encontradas en la tramitación de éstos.	Respecto al artículo 62° del REMA sugiere incluir 3 días adicionales para notificar las respuestas de la Entidad Prestadora adicionales al plazo de respuesta para solicitudes de reconsideración cuando se deniega total o parcialmente una solicitud de Acceso.	Propuesta Incorporada El proyecto de norma propone ampliar el plazo para responder y notificar la decisión del Concesionario en caso de reconsideración a 10 días.
	Respecto al artículo 74° del REMA sugiere incrementar el plazo de la Entidad Prestadora para la presentación de Información relevante solicitada por OSITRAN de 5 a 10 días o caso contrario se recoja el supuesto que dicho plazo puede ser extendido por un plazo similar, a pedido de la Entidad Prestadora.	Propuesta Incorporada El proyecto de norma propone modificar el término "información relevante" por el de "información adicional" en cuyo caso el plazo para la presentación de dicha información por parte del Concesionario es de 10 días.
	Respecto al artículo 71° del REMA sugiere que el plazo para publicar el Proyecto de Contrato de Acceso en la página web de las Entidad Prestadora sea al día siguiente en que es enviado el proyecto a OSITRAN y no el mismo día, esto debido a inconvenientes técnicos/operativos que pudieran surgir al momento de cargar el documento en la plataforma virtual.	El proyecto de norma propone eliminar la obligación señalada por LAP
	Respecto al artículo 97° del REMA presenta dos sugerencias: 1) Sugiere que, para las solicitudes de Mandato de Acceso, en lugar de remitir a OSITRAN las copias de las Actas de reuniones (Conforme lo establece el literal b del artículo 97) se remita una constancia que señale que las Partes se han reunido al menos una vez y no han llegado a un acuerdo. 2) Sugiere incluir de manera expresa que la Entidad Prestadora también puede solicitar la emisión del Mandato de Acceso, ya que ambas partes participan del proceso de negociación o de subasta.	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora las 2 propuestas de modificaciones planteadas por LAP.
	Respecto al artículo 33° del REMA sugiere que el plazo para la adecuación de los Contratos de Acceso vigentes a las condiciones más favorables establecidas por un mandato de acceso sea realizado dentro de un plazo de 60 días y no de 30 días como lo establece el REMA, o en su defecto que sea posible que la Entidad Prestadora pueda solicitar una prórroga por 30 días adicionales.	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma señala que los Contratos de Acceso se adecuarán a las condiciones más favorables establecidas por un mandato de Acceso o Contrato de Acceso suscrito con otro Usuario Intermedio, dentro de los treinta (30) días siguientes de la notificación a la Entidad Prestadora o de su suscripción, respectivamente.
	Respecto al artículo 53° del REMA presenta dos sugerencias: 1) Sugiere incluir como requisito que el solicitante debe indicar los requerimientos de infraestructura, áreas, espacios, y otras condiciones que resulten necesarios para evaluar la solicitud, en base a la disponibilidad de la infraestructura. 2) Propone modificar el literal b) del artículo 53 del REMA redactándola en los siguientes términos: "b) Facilidad(es) Esencial(es) a la(s) que se requiere tener Acceso, indicando el área y/o espacios necesarios para realizar la actividad materia de solicitud".	Propuesta Incorporada El proyecto de norma propone incorporar la recomendación planteada por LAP. En este sentido, el RGA señala lo siguiente: "b. Facilidad(es) Esencial(es) a la(s) que requiere tener Acceso, indicando el área y/o espacios necesarios para realizar la actividad materia de la solicitud."

	Respecto al artículo 22° del REMA sugiere reducir el plazo de preaviso de 30 días a 15 días, a fin de que la Entidad Prestadora pueda tener un mejor manejo de los plazos que se requieren para definir la ejecución de la modificación de la infraestructura correspondiente. (Ejemplo: contratación de diseño, permisos, etc.)	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta de modificación planteada por LAP.
	propone como mejora implementar un Formulario o Formato de Solicitud de Acceso que pueda incorporarse como un anexo más del REMA, esto a efectos que los potenciales usuarios intermedios tengan un documento que marque la pauta de su solicitud, y de esta manera evitar que se deje de enviar toda la información obligatoria indicada en el REMA y en el REA de cada Entidad Prestadora, y como consecuencia, evitar dilaciones en el procedimiento.	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por LAP referida a implementar un Formulario o Formato de Solicitud de Acceso.
ADP	Señala lo siguiente: "Consideramos que la participación de OSITRAN en los casos de Acceso por Subasta debería ser menos regulada, participando como un supervisor. Adicionalmente, dotar de mayor flexibilidad a los procesos y plazos de subasta, debiendo la Entidad Prestadora proponerlo y -en todo caso- OSITRAN validarlo. Adicionalmente, debería implementarse un procedimiento por el cual OSITRAN pueda -a pedido del operador- aprobar Clausulas Generales de Contratación, aplicables a los contratos de acceso. Esto permitiría reducir costos de transacción en las negociaciones de los contratos de acceso con distintos usuarios intermedios, pero por servicios esenciales iguales."	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma propone que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora deberá remitir las Bases al OSITRAN en un plazo máximo de treinta (30) días contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación a los interesados del mecanismo de Acceso a la Facilidad Esencial. En este sentido, OSITRAN podrá realizar observaciones a las Bases, de ser el caso, y podrá requerir a la Entidad Prestadora que efectúe las modificaciones a las Bases a que hubiera lugar.
FETRANSA	Señala lo siguiente: "La subasta debe realizarse conforme a lo establecido en cada Contrato de Concesión, aplicándose el REA de cada institución y el REMA únicamente en lo que no se contradiga. Conforme a ello, la intervención de OSITRAN debiera ser mínima y siempre supletoria. OSITRAN debe velar por el cumplimiento de estos documentos e intervenir en caso de incumplimiento de los mismos. En todo caso, el REMA debería indicar única y expresamente los supuestos de plazos y procedimiento a fin de no dilatar y/o entorpecer el mismo. (...)"	El proyecto de norma señala dentro de sus Disposiciones Complementarias que las Entidades Prestadoras que cuenten con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para otorgar el derecho de Acceso a Facilidades Esenciales, por lo estipulado en el presente Reglamento, salvo que dicho contrato contenga normas específicas diferentes. En consecuencia, el presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión. Asimismo, el proyecto de norma plantea el retiro de la sección referente a la aprobación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora.
INCARAIL	Respecto al artículo 57° del REMA sugiere la siguiente modificación: "Artículo 57.- Determinación de la disponibilidad de infraestructura. La disponibilidad de la infraestructura será determinada por la Entidad Prestadora, y OSITRAN podrá revisar la sustentación respectiva y formular las observaciones que correspondan, de ser el caso " <i>[Lo resaltado en negrita y subrayado es la propuesta de modificación presentada]</i>	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no modifica el párrafo señalado por INCARAIL . NO obstante, incorpora la disposición referida a que cada Entidad Prestadora deberá mantener publicado en su página web el listado de Facilidades Esenciales indicando la capacidad real de infraestructura y la disponibilidad de la misma, la cual deberá actualizarse en un plazo no mayor a tres (03) días de suscrito un nuevo contrato o Mandato de acceso o de resuelto el mismo, a fin de que todos los Usuarios Intermedios cuenten con la información necesaria respecto a la disponibilidad de infraestructura de transporte de su interés.

		Sugiere que en artículo 70° del REMA se precise con más detalle en qué consistiría la participación del OSITRAN como facilitador y en qué supuestos aceptará la solicitud de las partes para intervenir en la negociación directa.	El proyecto de norma señala que el periodo de negociaciones se inicia desde la notificación del mecanismo de acceso al Usuario Intermedio hasta un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles , dentro de los cuales, las partes deberán llegar a un acuerdo respecto a las cláusulas negociables o el Usuario Intermedio ponga fin a las negociaciones vía carta notarial. Asimismo, señala que vencido el plazo, sin que las partes se hayan puesto de acuerdo, OSITRAN podrá iniciar de oficio el procedimiento de Mandato de Acceso.
	ENAPU	<u>Sugiere que los proyectos de contratos de acceso podrían ser remitidos para revisión del OSITRAN vía correo electrónico, adjuntando la respectiva declaración jurada y acta de negociación, otorgando el Organismo Regulador la conformidad u observación por la misma vía (Art. 72° - Remisión del Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN).</u>	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por ENAPU. Sin embargo, si abre el camino para la implementación de la Mesa de Partes Virtual
	Transportadora Callao	<u>Indica que el Artículo 57° del REMA no especifica en qué consiste la revisión del OSITRAN de la documentación de sustento de la disponibilidad de la infraestructura. Se debería retirar dado que el OSITRAN puede revisar el sustento al resolver los recursos de apelación interpuestos por los usuarios.</u>	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por Transportadora Callao.
		<u>Indica que el plazo de 15 días hábiles del Artículo 54° del REMA para que la Entidad Prestadora evalúe la solicitud de acceso, debería tener silencio administrativo negativo.</u>	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por Transportadora Callao.
		<u>Indica que REA de la Entidad Prestadora debe eliminarse.</u>	Propuesta Incorporada El proyecto de norma no incluye la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un reglamento de Acceso.
		Indica que en el artículo 53° del REMA Debería incorporarse los siguientes requisitos: <ul style="list-style-type: none"> • Accionariado del solicitante. • Copia de los EEFF (BG, EGP y EFE y ECPN, de los 2 últimos ejercicios). • DJ de no estar incurso en causal o en procesos de la Ley General del Sistema Concursal. • DJ que los representantes legales, directores o accionistas no han sido condenados en el Perú o el extranjero por lavado de activos o delitos equivalentes. • Idem para el caso de centrales de riesgo u otras por incumplimiento de pagos de obligaciones. • Vigencia de poderes del representante legal. • Documentación que acredite que el solicitante se encuentra al día en sus obligaciones tributarias. 	Propuesta parcialmente Incorporada El proyecto de norma propone incorporar alguno de los requisitos indicados por Transportadora Callao.
3) ¿Considera que existen servicios que no se encuentran definidos como esenciales en el actual REMA? Señale cuales son por tipo infraestructura y por	UNITED:	El Anexo N° 2 del REMA contiene un listado general de servicios esenciales que se deben de brindar en los aeropuertos. Sin embargo, es necesario que se aclare cuáles son las actividades que conlleva el adecuado desarrollo de cada servicio esencial. En nuestro caso, solicitamos específicamente que se detallen todas las actividades que puedan desarrollarse para la Atención de Tráfico de pasajeros y equipaje (inciso tres) a efectos de completar la cadena logística de dicho servicio.	Propuesta incorporada en parte El proyecto de norma incorpora lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Actualiza el listado de servicios y facilidades esenciales • Establece la definición para cada uno de los servicios y facilidades esenciales

<p>qué deberían ser considerados esenciales.</p>	<p>Asimismo, vemos que es necesario que en el inciso tres del Anexo N° 2 en la parte de "oficinas necesarias para las operaciones y counters" se agregue en su redacción "tales como la oficina del Gerente de Operaciones o Gerente de Aeropuerto, área o zona para almacenamiento de materiales de oficina operativa, y demás que se requieran para prestar el servicio esencial".</p> <p>En el caso de la "Oficina del Gerente de Operaciones o Gerente de Aeropuerto", sustentamos nuestra solicitud en que el Gerente de Operaciones o Gerente de Aeropuerto al ser la persona encargada de dirigir y supervisar las coordinaciones del aérea operativa, debe de contar con un determinado espacio para poder cumplir eficientemente con sus funciones. Fundamentamos nuestro pedido desde el ámbito laboral, ya que el usuario intermedio (las aerolíneas) como empleador debe brindar las condiciones de trabajo necesarias para proporcionar el bienestar, seguridad y mayor eficiencia en el desempeño de sus trabajadores, tomando en cuenta que la mejora de las condiciones de trabajo contribuye a una mayor eficacia y productividad. Además, cabe precisar que todas las actividades que desarrolla el Gerente de Operaciones o Gerente de Aeropuerto son actividades operativas.</p> <p>Por otro lado, en el caso del "área o zona para almacenamiento de útiles de la oficina operativa", si bien esta oficina está contemplada dentro de las oficinas operativas en el contrato o mandato de acceso, se requiere se incluya de manera expresa.</p> <p>Finalmente, se ve la necesidad de que se introduzca al final de los Anexos N° 1 y 2 del REMA un párrafo referido a la "no desnaturalización de la condición de facilidad esencial o servicio esencial" (dependiendo del caso) cuando los usuarios intermedios implementan las áreas con bienes (artefacto o muebles) que sirvan para brindar un adecuado entorno laboral a los trabajadores.</p> <p>Esto debido a que Lima Airport Partners (LAP) viene utilizando el mecanismo de inspección de áreas establecido en los Mandatos de Acceso como herramienta para sustentar un supuesto "uso indebido" de dichas áreas, los cuales han derivado en discrepancias que están siendo actualmente resueltas mediante el procedimiento de Solución de Controversias por OSITRAN.</p> <p>Un ejemplo de lo dicho en el párrafo anterior lo encontramos en que las oficinas operativas cuentan con una mesa, cafeteras, horno microondas, refrigeradora y casilleros que son utilizados por trabajadores que cumplen horarios (los cuales pueden ser de amanecida). Estos muebles y artefactos son brindados por los usuarios intermedios a sus trabajadores para contribuir a su bienestar físico, mental y social en cumplimiento de lo establecido en la "Norma Básica de Ergonomía y de Procedimiento de Evaluación de Riesgo Disergonómico" (Resol. Ministerial 375-2008-TR), la cual en su art. 37° inciso f estipula: "... Las instalaciones de la empresa deben contar además con un comedor donde los trabajadores puedan ingerir sus alimentos en condiciones sanitarias adecuadas, debiéndose proporcionar casilleros para los utensilios personales". Por ello, y en vista de que Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no cuenta en sus instalaciones con un patio de comida para empleados es que los usuarios</p>	
--	---	--

		<p>intermedios se encuentran en la obligación de brindarles a sus trabajadores un espacio implementado con lo básico para que puedan ingerir sus alimentos en condiciones sanitarias adecuadas.</p> <p>Para darle mayor respaldo al punto anterior, citaremos la Resolución Directoral N° 278-2014-MTPE/1/20.4 en la cual la Dirección de Inspección del Trabajo del Ministerio del Trabajo y Promoción del Empleo impone una multa por S/. 3,552.00 al Banco Falabella Perú por no contar con un comedor para sus trabajadores.</p>	
	<u>AETAI:</u>	<p>En principio, se deberían revisar los alcances de los Servicios Esenciales que forman parte de la infraestructura aeroportuaria, toda vez que a la fecha si bien se cuenta con un listado de Servicios Esenciales en el Anexo 2 del REMA, el mismo se encuentra desactualizado o ha resultado disminuido respecto a la extensión de cada Servicio Esencial. En tal sentido, en la práctica, el "servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje" se ha visto reducido a la ejecución de ciertas actividades, las cuales no se adecúan con la realidad, avances tecnológicos o las exigencias operativas dispuestas por los países de los cuales provienen las diferentes aerolíneas que se constituyen como Usuarios Intermedios.</p> <p>Con relación al uso que se les puede otorgar a las "Oficinas Operativas" dentro de las infraestructuras aeroportuarias, se debe advertir que los alcances de los Contratos y/o Mandatos de Acceso de los diversos aeropuertos concesionados en el Perú no son similares.</p> <p>Se debe tener en cuenta que todas las actividades desarrolladas en dichos espacios, siempre que sean "operativas", resultan necesarias para cumplir con la finalidad antes señalada, la cual consiste en la atención de pasajeros y/o de equipaje.</p> <p>Por lo expuesto, recomendamos que en el REMA: (i) se precise o establezca una definición uniforme para cada Servicio Esencial del Anexo 2, la cual no podría ser limitada vía Mandato o Contrato de Acceso, y (ii) se incluya como parte de la lista de Facilidades Esenciales del Anexo 1 a las "Oficinas Operativas", puesto que las mismas son necesarias e indispensables para brindar el Servicio Esencial de atención de pasajeros y/o de equipaje.</p> <p>Adicionalmente, consideramos que los siguientes servicios deberían ser considerados esenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Servicio de Mantenimiento ✓ Servicios de gestión/ventas de servicios conexos al transporte aéreo de pasajeros en los counters de check-in ✓ Servicio de inspección de equipaje facturado en bodega (BHS/HBS) 	<p>Propuesta incorporada en parte</p> <p>El proyecto de norma incorpora lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Servicio de Inspección de equipaje en bodega como un servicio esencial. • Actualiza el listado de servicios y facilidades esenciales • Establece la definición para cada uno de los servicios y facilidades esenciales
	<u>SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS</u>	<p>Respecto en la práctica el REMA no se aplica en casos como el del AIJC, principal aeropuerto de salida de productos que van por vía aérea no aplica las regulaciones sobre facilidades esenciales para la descarga en el aeropuerto problemas de infraestructura que el Estado aun no soluciona. Ello hace ineficiente el uso correcto de las áreas de procesamiento y distribución de carga, problema lo que ocasiona sobre costos al importador que tiene que asumir un costo por manejo de carga ajeno y</p>	<p>Propuesta no incorporada</p> <p>El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada de la SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS.</p>

		adicional a su flete, lo que no se daría de existir las condiciones necesarias y se aplicara el REMA correctamente.	
	INCARAIL	<p>a) Considerando que el REMA define como Servicios Esenciales a los “servicios necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen destino, los cuales para ser provistos requieren utilizar necesariamente una <i>Facilidad Esencial, cuya duplicación no es técnica o económicamente rentable en el corto plazo</i>”, al respecto, y de la lista descrita en el Anexo 2 del REMA, se encuentran como servicios esenciales “<i>el uso de vía férrea, embarque y desembarque de carga y pasajeros, provisión de combustible y alquiler de áreas operativas para la atención de tráfico de pasajeros y equipaje</i>”, entendiéndose por éste último como todas las áreas que se requieren para completar la cadena logística del transporte de pasajeros (integradas en una relación de origen – destino, con el objeto de proveer los servicios de abastecimiento y distribución de mercancías, productos y pasajeros); por lo tanto, el Concesionario no debería de impedir su otorgamiento en alquiler al constituir áreas necesarias para la operación y atención al pasajero; y, asimismo, deberán ser priorizadas ante cualquier otro servicio que no sea el de transporte ferroviario.</p> <p>De hecho y por la práctica de nuestros servicios, consideramos que dichas áreas implicarían: el área de producción para el servicio a bordo, la boletería para la atención a los pasajeros, los talleres para la ejecución de actividades de mantenimiento y de operación y, así como, las áreas de estacionamientos para el ingreso de los vehículos que ingresan a las estaciones con pasajeros que embarcan y desembarcan de los trenes.</p> <p>Asimismo, debe tenerse presente que, así como en el caso de los servicios esenciales listados para los Aeropuertos se incluye como servicio la “<i>Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters)</i>”, consideramos que también deba estar incluido en nuestra lista de infraestructura ferroviaria, al ser un servicio que se presta de manera continua y en todo momento del acceso que tenemos con la Concesionaria.</p> <p>Por otro lado, consideramos que debe ampliarse la lista estipulada en el Anexo 1 del REMA agregando lo establecido en el artículo 14° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles (“RNF”) en lo que refiere a los componentes de la Infraestructura Ferroviaria Principal y Complementaria, tomando en cuenta que lo establecido en el artículo 9 del REMA es “<i>aquella instalación infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple entre sus condiciones que no es eficiente ser duplicada o sustituida</i>”.</p> <p>Además, sugerimos que se incluyan los componentes establecidos en el artículo 41° y 42° del RNF como parte de las “<i>estaciones de embarque y desembarque de pasajeros</i>”, facilidad esencial estipulada en la lista del Anexo 1 del REMA.</p> <p>Por lo tanto, consideramos que debiera incluirse como facilidad esencial al “material tractivo y rodante”, ya que, particularmente en la industria ferroviaria, las características técnicas de la vía pueden llevar a realizar inversiones en material rodante específico (como en el tramo Sur Oriente que es de trocha angosta o 0.914m a diferencia de todas las demás</p>	<p>Propuesta no Incorporada</p> <p>El proyecto de norma no modifica las facilidades esenciales para las concesiones ferroviarias en la medida que se considera que a la fecha no existe condiciones de mercados suficiente que ameriten incluir nuevas facilidades.</p> <p>Asimismo, cabe precisar que RGA, entre otros, contiene los principios establecen las reglas que determinan los términos y condiciones en los que se debe las empresas concesionarias deben brindar Acceso a una Facilidad Esencial, tales como los Principio de libre Acceso, Neutralidad, no discriminación, libre competencia y promoción de la inversión privada, etc.</p>

		<p>vías del Perú) que no puede ser utilizado en otras vías y más cuando el número de vías férreas conectadas es limitado, por lo que la inversión podría ser muy incremental.</p> <p>c) Conforme a lo dicho anteriormente, consideramos que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La lista descrita en el Anexo 1 y 2 del REMA incluye determinada infraestructura y servicios los cuales solicitamos que no sean interpretadas de manera excluyente, sino que deberían de ser leídos de forma complementaria con lo establecido en el RNF y otras normativas, como las que aplican para operaciones ferroviarias que se nos aplica. - La lista que incluye el RNF, muy a parte de la denominación que tenga, son elementos mínimos y necesarios para la realización de los servicios esenciales que completan la cadena logística de la operación; ya que, sin acceso a dichas facilidades, no se podría competir en igualdad de condiciones para brindar un adecuado y satisfactorio servicio a los usuarios/clientes. - Asimismo, debemos agregar que la principal característica de los servicios vinculados a la infraestructura vial es que tienen costos fijos sustancialmente más elevados que los costos asociados a la provisión de los servicios de transporte ferroviario. Por tanto, sugerimos que se revise a detalle la magnitud de considerar o no un servicios o facilidad como esencial ya que existe infraestructura que, por cuestiones técnicas, impiden su sustitución apropiada y duplicidad para poder utilizarla en las instalaciones de cada operador; y, además, no es factible su construcción por uno mismo por su alto costo, al ser una inversión innecesaria, pudiendo ser otorgada y compartida por varios operadores de la misma concesión. - Por último, consideramos que tanto para el acceso de servicios y facilidades esenciales como para el alquiler de las áreas operativas, deben asignarse de manera equitativa entre los operadores (particularmente en el rubro ferroviario), ello en aplicación del principio de neutralidad (en los casos de empresas vinculadas) y del principio de no discriminación, a fin de promover la libre competencia bajo condiciones equivalentes. 	
4) ¿Considera que existen en el REMA disposiciones poco claras, ambiguas o de difícil aplicación? De ser posible especifique la disposición, y porque la considera poco clara, ambigua o difícil de aplicar.	LAP	sugiere que en el artículo 12° del REMA se debería ser más específico en establecer qué normas o disposiciones priman sobre las demás; en base al principio de especialidad de la norma y otros que resulten aplicables.	Propuesta no Incorporada En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	ADP	menciona que la regulación vinculada a las subastas resulta excesiva y poco flexible.	Propuesta no Incorporada En este punto ADP no precisa los fundamentos que sustenten por que el actual REMA resulta excesiva y poco flexible.
	AAP	<p>Menciona lo siguiente respecto al artículo 6 del REMA: "El literal c) del Artículo 6 relacionado a servicios que se brindan de manera ocasional. Consideramos que falta una definición que otorgue mayor claridad a lo que se entiende por servicios brindados de manera ocasional. En el caso aeroportuario entendemos que podrían ser los servicios de transporte de pasajeros y carga no regulares, sin embargo, sugerimos una definición más precisa."</p> <p>Menciona lo siguiente respecto al artículo 14 del REMA: "El Artículo 14 que hace referencia a servicios esenciales que enfrentan restricciones de disponibilidad y los que nos enfrentan. Al respecto, sería bueno establecer parámetros que permitan a las entidades evaluar dicho aspecto, toda vez que las</p>	<p>Propuesta no Incorporada El proyecto de norma incorpora la siguiente precisión: "c) Servicios Esenciales que se brinden de manera ocasional previa evaluación de OSITRAN o por situación de emergencia, aun cuando utilicen una Facilidad Esencial."</p> <p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>

		consecuencias son distintas, por ejemplo, para el acceso de los que enfrentan restricciones se requiere utilizar la subasta y para los que no puede incluso obviarse la existencia de un contrato de acceso.”	
		Menciona lo siguiente respecto al artículo 28 del REMA: “El Artículo 28 referido al uso de referentes de mercado para la determinación del cargo. Consideramos que podría ser más preciso en cuanto a su alcance y metodología a efectos de dar mayor predictibilidad.”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no modifica el artículo señalado por AAP..
	CORPAC:	Menciona lo siguiente: - No se han identificado, casos como el indicado en el artículo 14, literal d), enlazado al Artículo 52.3, por lo que se podría eliminar del REMA - Existen obligaciones u disposiciones poco claras en relación al cumplimiento de las obligaciones de los Usuarios Intermedios en los contratos de acceso. - Deberían existir obligaciones o disposiciones más claras para los usuarios intermedios en relación a penalidades por el incumplimiento de entrega de pólizas, garantías y devolución de proyectos y contratos de acceso.(...)”	CORPAC hace referencia al artículo 14 del REMA correspondiente al Contenido mínimo de los Reglamentos de Acceso de cada entidad; sección que en la versión actual del RGA se propone retirar como obligación para las Entidades Prestadoras.
	UNITED	Menciona con respecto al Mandato de Acceso Temporal lo siguiente: “El “Mandato de Acceso Temporal” (art. 103 del REMA) no señala un procedimiento específico a seguir para su trámite, solo señala que en la resolución que la ordena se establecerá los términos y condiciones que la regulará. Por lo cual, se necesita precisar con exactitud si se dictara por oficio o solicitud de parte, cuáles son las condiciones que se deben de dar para que se emita, en qué plazo se dictará, y bajo que supuestos se solicitaría su renovación. Se debe establecer en que supuestos el usuario intermedio podrá solicitar la “Solicitud de Acceso Temporal a las Facilidades Esenciales” (art. 52 numeral 52.2) y cuando lo podrá hacer vía el “Mandato de Acceso Temporal” (art. 103 del REMA).”	El proyecto de norma plantea que la Entidad Prestadora deberá brindar una autorización de acceso temporal a la infraestructura a los Usuarios Intermedios que lo soliciten, sin previa opinión favorable del OSITRAN, en los siguientes tres casos: <ul style="list-style-type: none"> • Se haya iniciado un proceso de negociación directa. • Se haya solicitado un Mandato de Acceso. • En caso de que se inicie un proceso de subasta de acceso cuando el Usuario Intermedio que presta actualmente el servicio lo solicite. No aplica para subasta de Servicios Nuevos. Siendo que este acceso temporal tendrá una vigencia máxima de sesenta (60) días, no renovables y que para tal fin, el solicitante deberá cumplir con los requisitos y condiciones establecidos en el Título III del proyecto de norma referente “Las Facilidades esenciales y requisitos para el Acceso por Infraestructura” .
	PERURAIL	Menciona lo siguiente respecto al artículo 92 del REMA: Consideramos que las disposiciones contenidas en relación a las observaciones a las Bases por el OSITRAN en el procedimiento de subasta no son claras. En específico, el artículo 92 del REMA establece lo siguiente: “Artículo 92.- Observaciones a las Bases por OSITRAN. <i>OSITRAN podrá observar las Bases o requerir a las Entidades Prestadoras, la inclusión de elementos de evaluación adicionales, especialmente en casos que estime que por condiciones de mercado, el servicio para el cual se solicita el Acceso</i>	El proyecto de norma contiene el artículo denominado “Reglas de subastas en Contratos de Concesión” el cual precisa que, sin perjuicio de lo establecido en los artículos precedentes, en caso de que el contrato de concesión hubiera incorporado las reglas que regulan la subasta, éstas deberán incorporarse a las Bases y serán de cumplimiento obligatorio para el desarrollo del proceso. Si el contrato de concesión ya incorporara un modelo de Bases, la subasta se desarrollará de acuerdo con dicho modelo.

		<p><i>no pueda brindarse en condiciones suficientemente competitivas. En ese supuesto, OSITRAN podrá requerir a las Entidades Prestadoras que incluyan como un factor de competencia, el Cargo de Acceso que propone pagar el Usuario Intermedio, el precio del servicio que se prestará al usuario final o una combinación de ambos, entre otros; o, requerir la inclusión de condiciones que sean necesarias para que la participación de los Usuarios Intermedios que sean filiales o vinculados a la Entidad Prestadora, no obtengan un tratamiento privilegiado o violatorio de los Principios de neutralidad o de no discriminación.</i></p> <p><i>El incumplimiento de esta obligación será sancionado conforme el Reglamento de Infracciones y Sanciones.”</i></p> <p>Al respecto, consideramos que la aplicación de dicho artículo debe ser coherente con lo dispuesto en el respectivo Contrato, específicamente con las disposiciones vinculadas al procedimiento de subasta y las condiciones a las que ésta se debe sujetar en cumplimiento de lo establecido en el mismo. Lo anterior es concordante con el hecho que el REMA es una norma de aplicación supletoria respecto de las disposiciones contractuales. Asimismo, responde a la función del OSITRAN referida a la supervisión del cumplimiento de los contratos de concesión, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios.</p> <p>En ese sentido, la facultad de incorporación por parte del OSITRAN de elementos de evaluación adicionales o condiciones no previstas tiene como limite el propio Contrato. En buena cuenta, no puede incorporar condiciones adicionales que resulten incompatibles con el procedimiento previsto en el Contrato ni mucho menos con el objeto de este acuerdo de voluntades. Por lo tanto, y solo con la finalidad de mejorar la redacción actual y evitar cualquier tipo de equivocación errada al respecto, la propuesta de modificación que presentamos es la siguiente:</p> <p>“Artículo 92.- Observaciones a las Bases por OSITRAN. (...) <i>OSITRAN podrá observar las Bases o requerir a las Entidades Prestadoras, la inclusión de elementos de evaluación adicionales, especialmente en casos que estime que por condiciones de mercado, el servicio para el cual se solicita el Acceso no pueda brindarse en condiciones suficientemente competitivas, siempre que no resulten incompatibles con el procedimiento de subasta, en caso se hubiese previsto uno en el Contrato de Concesión o que no resulten contrarios al objeto del mismo. En ese supuesto, OSITRAN podrá requerir a las Entidades Prestadoras que incluyan como un factor de competencia, el Cargo de Acceso que propone pagar el Usuario Intermedio, el precio del servicio que se prestará al usuario final o una combinación de ambos, entre otros; o, requerir la inclusión de condiciones que sean necesarias para que la participación de los Usuarios Intermedios que sean filiales o vinculados a la Entidad Prestadora, no obtengan un tratamiento privilegiado o violatorio de los Principios de neutralidad o de no discriminación.</i></p>	
--	--	---	--

		<i>El incumplimiento de esta obligación será sancionado conforme el Reglamento de Infracciones y Sanciones.” (Énfasis en la modificación)</i>	
	<u>INCA RAIL:</u>	<p>a) El artículo 18° del REMA está referido a los requisitos para el acceso a las Facilidades Esenciales. Dicha norma establece que “los requisitos no establecidos en las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben ser razonables o deben ajustarse a estándares establecidos internacionalmente. OSITRAN presumirá que tales exigencias son razonables cuando se demuestren que son prácticas comerciales ordinarias”.</p> <p>Consideramos que debe definirse qué se entiende por “prácticas comerciales ordinarias”, o cuando menos, cuáles son los criterios o parámetros temporales que el OSITRAN observará para determinar si una práctica comercial es ordinaria.</p> <p>b) El artículo 33° del REMA establece los requisitos para la presentación de la Solicitud de Acceso, así como el artículo 6.5 del REA, al respecto consideramos importante que se confirme y/o aclare que, en el caso de una solicitud de acceso a la vía ésta debe darse para los casos de nuevos o adicionales frecuencias así como ante alguna modificación de las ya vigentes, ello por dos razones: (i) al considerarse que su variación alteraría la malla horaria y frecuencias de todos los operadores; y (ii) para respetar el procedimiento de acceso, particularmente en la etapa de la publicación en los Diarios, ya que en dicha etapa cualquier usuario intermedio podría presentar sus comentarios u observaciones en caso considere que dicha modificación restringe o impide el acceso vigente o el acceso para futuras solicitudes de acceso.</p>	<p>- El proyecto de norma plantea dentro de su sección de requisitos para el acceso a las Facilidades Esenciales, entre otros, a los requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o por la autoridad competente. Asimismo, en relación a lo señalado por Transportadora Callao se menciona que la presente versión del RGA no indica la exigencia de un requisito vinculada a una práctica comercial ordinaria a ser cumplida por el Usuario Intermedio.</p> <p>- El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>Transportadora Callao</u>	<p>En el Artículo 18 del REMA se establecen requisitos para el acceso a las Facilidades Esenciales. De acuerdo con el texto, “los requisitos no establecidos en las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben ser razonables o deben ajustarse a estándares establecidos internacionalmente. OSITRAN presumirá que tales exigencias son razonables cuando se demuestren que son prácticas comerciales ordinarias”.</p> <p>Siendo un aspecto vital la determinación de dichos requisitos, resulta poco claro cómo una Entidad Prestadora puede acreditar que la exigencia de un requisito constituye una práctica comercial ordinaria >></p>	<p>El proyecto de norma plantea dentro de su sección de requisitos para el acceso a las Facilidades Esenciales, entre otros, a los requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o por la autoridad competente. Asimismo, en relación a lo señalado por Transportadora Callao se menciona que la presente versión del RGA no indica la exigencia de un requisito vinculada a una práctica comercial ordinaria a ser cumplida por el Usuario Intermedio.</p>
5) ¿Considera necesario y fundamental que exista un Reglamento de Acceso (REA) por cada Entidad Prestadora, o sería más eficaz que solo	<u>LAP</u>	<p>“Si, consideramos necesario que exista un REMA general, y un REA por cada EP, toda vez que la realidad de cada una es muy distinta por capacidad, volumen de operaciones, infraestructura, entre otros.</p> <p>En ese sentido, somos de la opinión que el REMA debe regular de manera general los temas transversales a todas las infraestructuras de transporte bajo la supervisión de OSITRAN; tales como, procedimientos de acceso, contenidos mínimos de cada Contrato o Mandato de Acceso, entre otros.(...)”</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>

<p>exista un REMA que regule los procedimientos por tipo de infraestructura? Es decir, que no exista un REA por cada Entidad Prestadora y todo sea normado por el REMA, dejando solo los requisitos técnicos a las Entidades Prestadoras.</p>	<u>ADP</u>	<p>"Considerando las diferencias en las infraestructuras operadas por las Entidades Prestadoras, consideramos que si se justifica la existencia de REA diferenciados. Adicionalmente, cada REA debería poder definir las facilidades consideradas como Esenciales para cada Entidad Prestadora, dentro de una lista general prevista en el REMA."</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>AAP</u>	<p>"Consideramos factible que se pueda manejar un mismo REMA por tipo de infraestructura y se eliminen los REAs."</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>CORPAC:</u>	<p>"Consideramos que cada Entidad Prestadora debe tener su REA, porque esta normativa regula la actividad específica de la Entidad Prestadora, de acuerdo a su objeto social, legal, disponibilidad de infraestructura, pasajeros, operaciones aéreas, geografía, horario de operación, etc, Cada entidad y aeropuerto son realidades diferentes."</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>UNITED:</u>	<p>"Consideramos que tener un REMA que regule procedimientos por cada tipo de estructura sería lo más eficaz, ya que ayudaría a estandarizar las obligaciones y derechos de las entidades prestadoras que exploten el mismo tipo de infraestructura. Además, ello comprendería ahorro de tiempo por parte de OSITRAN, debido a que no tendrá que revisar de manera individual los REAs de todas las entidades prestadoras."</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	:	<p>Respuesta: NO <p>"Consideramos que la existencia de un REA por cada Entidad Prestadora genera ineficiencias en la administración de la infraestructura, y permite a las Entidades Prestadoras imponer limitaciones mayores a las contempladas en el REMA. En ese sentido, la existencia de los REA puede ser contraproducente, ya que pueden contravenir lo indicado en el REMA. Será más conveniente que únicamente exista un REMA por tipo de infraestructura, con la finalidad que sea posible uniformizar las disposiciones y exigencias realizadas para todos los Usuarios Intermedios de un mismo rubro o mercado. (...)</p> </p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>FETRANSA:</u>	<p>"Es indispensable que exista un Reglamento de Acceso por infraestructura, que se ajuste a las disposiciones del Contrato de Concesión. El REMA tiene el objetivo de ser general y por lo mismo no recoge las especificaciones de cada Contrato de Concesión. (...)"</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>PERURAIL:</u>	<p>"Consideramos que si es necesario que cada entidad cuente con su propio REA, ello tomando en cuenta que en muchos casos los Contratos desarrollan aspectos específicos relacionados con el acceso a las facilidades esenciales que no son necesariamente aspectos técnicos sino incluso procedimentales. En ese sentido, un REMA general no atendería a las condiciones concretas pactadas en cada contrato."</p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>
	<u>INCARAIL:</u>	<p>Respuesta: No es necesario un REA por cada entidad <p>"Desde nuestra perspectiva, la existencia de un Reglamento de Acceso (en adelante, "REA") por cada Entidad Prestadora no es necesaria, en la medida que sería suficiente contar con un REMA integral que contenga todas las reglas</p> </p>	<p>El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.</p>

		pertinentes del procedimiento o un REMA por cada tipo de infraestructura de transporte de uso público. (...)”	
	ENAPU:	Respuesta: Sí es necesario un REA por cada entidad “Consideramos que deben seguir existiendo los REA para cada Entidad Prestadora, ya que en este documento se pueden determinar las condiciones específicas de cada entidad prestadora según sea la infraestructura que se administra.”	El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.
	Transportadora Callao	Respuesta: No es necesario un REA por cada entidad “Consideramos que la existencia de un REA por cada Entidad Prestadora no resulta indispensable en el marco regulatorio, en la medida que sería suficiente contar con un REAM que contenga todas las reglas pertinentes del procedimiento, incluyendo aquellas que sugerimos en el presente documento. (...)”	El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.
6) ¿Considera usted que el REMA omite considerar algún aspecto relevante o que presenta algún vacío legal?	LAP	“1 Consideramos que el REMA podría establecer como obligación para los Usuarios Intermedios, la de devolver a la EP, los contratos de accesos suscritos por sus representantes legales luego de 5 días de haber recibido los mismos para las firmas correspondientes. Esto a fin de reducir el tiempo que se da actualmente entre la publicación de un proyecto de contrato de acceso, y la suscripción y posterior publicación del contrato de acceso, ésta última obligación a cargo de la EP.”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por LAP en el sentido de que el período de evaluación de los proyectos de acceso por parte de OSITRAN se mantiene en 10 días hábiles prorrogables a 15 días adicionales en caso se requiera información adicional.
		“2 No existe alguna regulación respecto de las condiciones que rigen entre el vencimiento de un mandato de acceso y la emisión de uno nuevo. Consideramos que se debe de establecer que se extiende las condiciones del último hasta la emisión de uno nuevo.”	El proyecto de norma precisa que la Entidad Prestadora ajustará los Contratos de Acceso existentes cuando OSITRAN emita Mandatos de Acceso, o por negociación directa, en los que se establezcan condiciones económicas más favorables a los contratos suscritos previamente. Esta obligación no es de aplicación en el caso que las condiciones económicas se hayan determinado mediante una subasta. Similar situación puede darse en los casos que un mismo servicio esencial se preste en facilidades esenciales con diferentes características, o que exista de por medio inversión en infraestructura por parte de los Usuarios Intermedios.
		3. Posibilidad de realizar inspecciones Sugerimos incluir dentro del REMA, la posibilidad que las EP realicen inspecciones inopinadas a las Facilidades Esenciales, con la finalidad de verificar si el Usuario Intermedio viene utilizando la misma conforme a las condiciones del Contrato y/o Mandato de Acceso y las normas pertinentes.	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la inclusión de un texto con la propuesta planteada por LAP.
	ADP:	“Debería preverse un procedimiento por el cual OSITRAN pueda -a pedido del operador- aprobar Clausulas Generales de Contratación. (...)”	El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo. Queda a criterio de la negociación directa los aspectos referidos a: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargo de Acceso y forma de pago. ▪ Plazo de Vigencia.
	AAP	“Uno de los problemas más frecuentes que se tiene, se encuentra relacionados con el cumplimiento de los usuarios intermedios respecto de sus obligaciones relacionadas con la continuidad del servicio esencial que brindan, las actualizaciones de las garantías, pólizas cuando se renuevan los contratos de acceso y pago oportuno de los cargos. Creemos que así como OSITRAN busca asegurar el acceso a la facilidad	El proyecto de norma propone implementar un formato de Acceso tipo el cual contendrá entre otros, una Cláusula de penalidades con sus respectivos montos de acuerdo al servicio a prestar, ello a efectos de asegurar el cumplimiento de las obligaciones mencionadas por AAP por parte de los usuarios intermedios.

	<p>esencial estableciendo regulaciones para ello, también creemos que OSITRAN debe asegurar que los usuarios intermedios cumplan con las obligaciones antes referidas toda vez que las facilidades esenciales que utilizan son parte de la infraestructura de transporte de uso público y para tal efecto puede establecer regulaciones orientadas a asegurar que ello se cumpla mediante mecanismos o regulaciones que otorguen mayor coercitividad a las entidades prestadoras respecto de los usuarios intermedios, dado que detrás del cumplimiento de dichas obligaciones se encuentra el aseguramiento del uso adecuado de la infraestructura y su financiamiento.</p> <p>Tampoco se encuentre regulada la posibilidad de que la entidad prestadora solicite la emisión de un mandato de acceso. Esta posibilidad está prevista para el usuario intermedio quien en un proceso de renegociación puede utilizar ello a su favor alargando las negociaciones (...)"</p>	
UNITED:	<p>UNITED:</p> <p>"Aunque ya lo hemos mencionado en el punto tres, reiteramos lo siguiente: El Anexo N° 2 del REMA contiene un listado general de servicios esenciales que se deben de brindar en los aeropuertos. Sin embargo, es necesario que se aclare cuáles son las actividades que conlleva el adecuado desarrollo de cada servicio esencial. En nuestro caso, solicitamos específicamente que se detallen todas las actividades que puedan desarrollarse para la Atención de Tráfico de pasajeros y equipaje a efectos de completar la cadena logística de dicho servicio.</p> <p>Asimismo, vemos que es necesario que en el inciso tres del Anexo N° 2 en la parte de "oficinas necesarias para las operaciones y counters" se agregue en su redacción "tales como la oficina del Gerente de Operaciones o Gerente de Aeropuerto", ya que es la persona encargada de dirigir y supervisar las coordinaciones del aérea operativa, por lo que se hace se suma importancia que cuente con un determinado espacio para poder cumplir eficientemente con sus funciones.</p> <p>Finalmente, se ve la necesidad de que se introduzca al final de los Anexos N° 1 y 2 del REMA un párrafo referido a la "no desnaturalización de la condición de facilidad esencial o servicio esencial" (dependiendo del caso) cuando los usuarios intermedios implementan las áreas con bienes (artefacto o muebles) que sirvan para brindar un adecuado entorno laboral."</p>	<p>Propuesta incorporada en parte</p> <p>El proyecto de norma incorpora lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualiza el listado de servicios y facilidades esenciales • Establece la definición para cada uno de los servicios y facilidades esenciales
AETA:	<p>AETA: En efecto, a la fecha, no precisa los alcances de los Servicios Esenciales y su listado se encuentra desfasado en el tiempo.</p> <p>Asimismo, y como fue mencionado anteriormente, el REMA permite que los REA de las Entidades Prestadoras restrinjan aún más lo señalado por el REMA, como la definición de los Servicios Esenciales. Dicho vacío legal, que permite que el Servicio Esencial sea definido por la Entidad Prestado –lo cual contradice el propio por el cual se regulan los Servicios Esenciales-, debería ser solucionado.</p> <p>Igualmente, la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión que fue suscrito el 25 de julio de 2017 entre el Estado Peruano y LAP modificó el Anexo N° 5. Dicha modificación estableció que el Concesionario queda en libertad de determinar las condiciones de</p>	<p>Propuesta no incorporada</p> <p>El proyecto de norma solo regula el mecanismo de acceso a facilidades que cumplan las condiciones establecidas para ser consideradas o calificadas como esenciales.</p>

		<p>contratación de aquellos locales y servicios que no califiquen como esenciales, encontrándose la supervisión de estos a cargo de OSITRAN.</p> <p>Teniendo esto en cuenta, consideramos que debe establecerse este mecanismo en un capítulo adicional en el REMA, el mismo que proponemos contenga el siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Descripción detallada del Servicio que brindará el Concesionario al Usuario Intermedio. 2. Análisis del mercado relevante del servicio. 3. Evaluación detallada de por qué no se considera como facilidad esencial. 4. Procedimiento que LAP utilizara para asignar los locales y servicios que "no califiquen como esenciales". 5. Envío de las Bases del Concurso al Regulador, o en su defecto, si es por "asignación directa", documento al Regulador que sustente porque se "asigna de manera directa". En este punto LAP, deberá sustentar cómo el mecanismo que propone no altera o pone en riesgo las condiciones de competencia del mercado. 6. Obligación de publicar las bases del Concurso o la asignación directa, en la web del Concesionario y de OSITRAN, con la finalidad de garantizar la transparencia del proceso. 7. Envío de los Resultados del Concurso o de la Asignación directa al Regulador para su respectiva publicación. 8. Contratos suscritos con Usuarios son remitidos a OSITRAN, con la finalidad de verificar que el Contrato no va en contra del Principio de Libre Concurrencia. Dichos Contratos deberán ser publicados en la página web del Concesionario y del Regulador. " 	
	<u>FETRANSA:</u>	<u>FETRANSA:</u> "Si, el REMA no ha tomado en consideración las disposiciones del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado posteriormente. La regulación prevista en uno y otro reglamento no son consistentes, consideran plazos distintos. Es más, parecería que lo que es pasible de ser cuestionado es bastante más amplio de lo señalado en el REMA. Debe haber consistencia entre ambas regulaciones sin que el reclamo sea utilizado como un mecanismo para dilatar el acceso."	Determinadas disposiciones del Reglamento del Reclamos al cual hace referencia FETRANSA fueron concordadas en el proyecto de norma.
	<u>PERURAIL:</u>	<u>PERURAIL:</u> "Si, en cuanto al procedimiento de observaciones a las bases por el OSITRAN previsto en el artículo 92, consideramos que se requiere establecer un plazo para que la Entidad Prestadora pueda dar respuesta a las observaciones y/o pedido de incorporación a las bases que realice OSITRAN. Al respecto, consideramos que el mejor momento para la realización de observaciones debiera ser al inicio del proceso de Subasta y antes de la publicación de las Bases, y además establecerse un plazo para que la Entidad Prestadora puedan emitir opinión sobre las incorporaciones que efectúe OSITRAN a las bases."	El proyecto de norma propone como modificación que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora deberá remitir las Bases al OSITRAN para la evaluación respectiva. La Entidad Prestadora deberá convocar a la subasta una vez que OSITRAN emita conformidad a las bases del concurso.

	<p><u>INCA RAIL:</u></p>	<p><u>INCA RAIL:</u> “(i) (...) sugerimos incluir en el artículo 44° la facultad del Consejo Directivo de modificar las relaciones jurídicas ya establecidas mediante negociación directa a través de la emisión de un mandato que modifique en cierta parte el contrato de acceso. (...)</p> <p>(ii) En lo referido a las Observaciones a las Bases por OSITRAN (artículo 92°): Sugerimos contemplar una mayor precisión sobre el tratamiento correspondiente a oportunidad y el procedimiento específico a través del cual el OSITRAN puede adoptar medidas para fomentar la competencia y evitar cualquier actuación por parte de las Entidades Prestadoras que contravenga los principios de neutralidad y no discriminación. Al respecto, consideramos precisar que dicha facultad podrá ser ejercida por el OSITRAN -en forma conjunta con los usuarios intermedios- al momento de efectuar observaciones a las bases ante un procedimiento de subasta.”</p>	<p>Los Mandatos de Acceso podrán ser emitidos a solicitud del usuario intermedio o de oficio, en los siguientes supuestos:</p> <p>Por los Usuarios Intermedios Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora las propuestas (i) y (ii) planteadas por INCARAIL.</p>
	<p><u>Transportadora Callao</u></p>	<p><u>TRANSPORTADORA CALLAO</u> “Con relación al mandato de acceso, el artículo 44° del REMA establece que el Consejo Directivo del OSITRAN está facultado a emitir mandatos en los siguientes supuestos: i) cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el contrato de acceso; o, ii) en los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el contrato de acceso.</p> <p>Sin embargo, no queda claro si el Consejo Directivo también cuenta con facultades para emitir mandatos que modifiquen algún extremo del contrato de acceso ya suscrito entre las partes. Por ejemplo, no se ha establecido si ante la variación de la metodología para determinar los cargos a partir de la dación de la nueva normativa, es posible que una de las partes solicite la emisión de un mandato que modifique la contraprestación previamente pactada en el contrato de acceso. (...)”</p>	<p>El proyecto de norma precisa que la Entidad Prestadora ajustará los Contratos de Acceso existentes cuando OSITRAN emita Mandatos de Acceso, o por negociación directa, en los que se establezcan condiciones económicas más favorables a los contratos suscritos previamente.</p> <p>Esta obligación no es de aplicación en el caso que las condiciones económicas se hayan determinado mediante una subasta.</p>
<p>7) Brinde su opinión respecto de las diferentes formas para acceder a las Facilidades Esenciales de la Infraestructura de Transporte de Uso Público y si considera que deberían existir diferentes mecanismos de acceso.</p>	<p><u>LAP</u></p>	<p><u>LAP:</u> “Respecto de este tema tenemos el siguiente comentario: “Artículo 52.- Solicitud de Acceso. <i>El Usuario Intermedio que desee obtener el derecho de acceso, deberá presentar una solicitud a la Entidad Prestadora según se trate de los siguientes supuestos: (...)</i> 52.2 Acceso temporal a las Facilidades Esenciales <i>Los Usuarios Intermedios podrán solicitar a la Entidad Prestadora, previa justificación, una autorización de acceso temporal a la infraestructura administrada por la Entidad Prestadora. Dicha autorización tendrá una vigencia máxima de treinta (30) días, no renovables. Para tal efecto, el solicitante deberá cumplir con los requisitos y condiciones establecidos en el correspondiente Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora. Las condiciones y el Cargo de Acceso aplicables serán las establecidas en los contratos de acceso existentes. En el caso que dicha solicitud se refiera a la</i></p>	<p>El proyecto de norma plantea que la Entidad Prestadora deberá brindar una autorización de acceso temporal a la infraestructura a los Usuarios Intermedios que lo soliciten, sin previa opinión favorable del OSITRAN, en los siguientes tres casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se haya iniciado un proceso de negociación directa. • Se haya solicitado un Mandato de Acceso. • En caso de que se inicie un proceso de subasta de acceso cuando el Usuario Intermedio que presta actualmente el servicio lo solicite. No aplica para subasta de Servicios Nuevos. <p>Siendo que este acceso temporal tendrá una vigencia máxima de sesenta (60) días, no renovables y que para tal fin, el solicitante deberá cumplir con los requisitos y condiciones establecidos en el Título III del proyecto de norma</p>

	<p><i>prestación de un Servicio Nuevo, el Cargo de Acceso y las demás condiciones serán establecidas inicialmente por la Entidad Prestadora.</i></p> <p><i>La Entidad Prestadora continuará brindando el acceso temporal a las Facilidades Esenciales, únicamente si al término de vigencia de dicha autorización, no se hubiese adjudicado la Buena Pro correspondiente, de ser el caso, o el Usuario Intermedio hubiese solicitado a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso conforme lo establecido en el Artículo 44. En cualquier caso, dicha autorización se podrá mantener siempre que el Usuario Intermedio estuviese cumpliendo las condiciones de acceso establecidas por el Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, y hasta que OSITRAN resuelva la solicitud de Mandato o que el proceso de subasta correspondiente hubiese culminado.</i></p> <p>Al tener un carácter temporal, consideramos que este Acceso debería tener un plazo máximo de duración, incluso en el supuesto del segundo párrafo del artículo 52.2. En todo caso, debería ser la Entidad Prestadora la que determine hasta cuándo se puede mantener vigente el mismo.</p> <p>Adicionalmente, consideramos que en aquellos casos que se encuentre en trámite el proceso de aprobación del Contrato de Acceso definitivo por parte de OSITRAN, se debe extender automáticamente la vigencia del contrato temporal hasta dicha aprobación.</p> <p>En este caso, debería incluirse que también la EP puede solicitar el Mandato de Acceso, ya que ambas partes participan del proceso de negociación o de subasta”</p>	<p>referente “Las Facilidades esenciales y requisitos para el Acceso por Infraestructura” .</p> <p>Asimismo, respecto a la solicitud de Mandato de Acceso por parte de la Entidad Prestadora se precisa que dicha facultad no está contenida dentro de la propuesta actual del RGA.</p>
<u>ADP:</u>	<p>“Consideramos que, para dotar de mayor flexibilidad a los casos de usuarios intermedios que recién empiezan sus operaciones, debería dotarse de mayor flexibilidad a los Contratos de Acceso Temporal”</p>	<p>El proyecto de norma propone que la Entidad Prestadora deberá brindar una autorización de acceso temporal a la infraestructura a los Usuarios Intermedios que lo soliciten, sin previa opinión favorable del OSITRAN, entre otros, encaso se haya iniciado un proceso de negociación directa. La cual se seguirá prestando, únicamente si al término de la vigencia de dicha autorización, no se hubiese adjudicado la Buena Pro correspondiente, de ser el caso, o el Usuario Intermedio hubiese solicitado a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso y se sigan cumpliendo los requisitos de acceso correspondiente a cada infraestructura de acuerdo a la normativa pertinente.</p>
<u>UNITED</u>	<p><u>UNITED</u></p> <p>“A nuestro parecer las tres formas de acceder a las facilidades esenciales son correctas, ya que tienen un carácter complementario entre sí, debido a que regulan tres clases de supuestos: (i) Donde las dos partes negocian sin intervención de OSITRAN (hasta que llegan a un acuerdo); (ii) Cuando no cuenta con infraestructura suficiente para atender todas las solicitudes de usuarios intermedios solicitantes; y (iii) Regula el mandato de acceso en si (el cual se da cuando las dos partes no llegan a un acuerdo entre sí en las negociaciones, por lo cual OSITRAN tiene que intervenir).”</p>	<p>El proyecto de norma mantiene los tres tipos de procedimientos de acceso señalados por UNITED.</p>
<u>AETAI</u>	<p><u>AETAI</u></p> <p>“Consideramos que contemplar diferentes mecanismos de acceso a las Facilidades Esenciales resulta vital para permitir que el REMA se adapte a las distintas situaciones que pueden suceder con las diversas infraestructuras existentes en las</p>	<p>El proyecto de norma no incorpora un procedimiento que incorpore la opinión previa de OSITRAN ante casos de resolución de Contratos de Acceso o de Mandato de Acceso por un supuesto “uso indebido” de la infraestructura que forma parte de una “Facilidad Esencial”.</p>

		<p>Concesiones de Transporte Público. En ese sentido, consideramos un acierto que el REMA regule distintas maneras de acceder a dichas Facilidades.</p> <p>La aprobación de los términos y/o las posibles modificaciones a los Contratos de Acceso debería pasar por evaluación y aprobación previa del OSITRAN. Además, si bien se recalca que los Contratos de Acceso se rigen por las reglas del derecho privado, se debería asegurar a los Usuarios Intermedios – que no participen en el procedimiento de emisión del Mandato- que quedarán protegidos por las regulaciones emitidas por el OSITRAN y que contarán con las herramientas necesarias para hacer valer sus derechos al uso de las Facilidades Esenciales al interior de cada infraestructura de transporte de uso público.</p> <p>Asimismo, consideramos indispensable que la resolución de estos Contratos o de los Mandatos de Acceso por un supuesto “uso indebido” de la infraestructura que forma parte de una “Facilidad Esencial” pase por aprobación previa del Regulador, tal y como ocurre en el sector Telecomunicaciones, en el cual se requiere de un pronunciamiento por parte del OSIPTEL. (...)”</p>	
	FETRANSA	<p>FETRANSA</p> <p>“En el caso ferroviario, el acceso a la vía suele estar acompañado de acceso a otras facilidades que resultan accesorias pero que por su naturaleza requieren una regulación específica (como por ejemplo, el espacio en las estaciones para el embarque y desembarque, carga y descarga). En ese sentido, el acceso a las facilidades esenciales que son accesorias al acceso a la vía debe darse en forma paralela a toda solicitud de acceso, pero contando con un contrato independiente ya que, dado que se trata de infraestructura complementaria pero diferente a la vía, el acceso está sujeto a obligaciones y compromisos diferentes.</p> <p>Asimismo, consideramos que las modificaciones al contrato de acceso (sea cual fuera la infraestructura a la que está referida) no debería seguir el mismo procedimiento requerido para su celebración, siendo suficiente la celebración de una adenda, y la publicidad de la misma.”</p>	El proyecto de norma no incorpora la propuesta de modificación planteada por FETRANSA.
	INCA RAIL	<p>INCA RAIL</p> <p>“Con relación a las formas de acceso a las Facilidades Esenciales administradas por las Entidades Prestadoras, somos de la opinión que en el artículo 19° del REMA sería conveniente distinguir únicamente entre dos (2) formas de acceso: i) Contrato de Acceso y ii) Mandato de Acceso.</p> <p>La aplicación de las formas de acceso antes mencionadas puede verificarse tanto en el caso que corresponda una negociación directa como en el caso que el acceso deba verificarse a través de una subasta u otro mecanismo de acceso contemplado en el correspondiente Contrato de Concesión, las mismas que consideramos califican más bien como vías procedimentales. Como consecuencia de ello, somos de la opinión que no resultaría procedente vincular las formas de acceso a dichos mecanismos procedimentales, en la medida que ello puede tener como consecuencia la generación de distorsiones en el tratamiento, como ocurre en el</p>	El proyecto de norma mantiene los tres mecanismos para acceder a las Facilidades Esenciales: (i) Contrato de Acceso suscrito bajo Negociación Directa; (ii) Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta; y (iii) emisión de un Mandato de Acceso por OSITRAN.

		caso del artículo 33° del REMA, referido a la adecuación de las condiciones económicas.”	
8) Brinde su opinión respecto de los procedimientos establecidos en el REMA para la determinación del Cargo de Acceso. ¿Qué alternativa de mejora podría formular para la determinación del Cargo de Acceso? ¿El Cargo de Acceso debería incluir el pago de todas las facilidades esenciales empleadas por el Usuario Intermedio para brindar el servicio esencial?	LAP:	<p>LAP: Plantea lo siguiente</p> <p>“1. Respecto de las propuestas de mejora:</p> <p>Se debe precisar si se incorpora en la estimación del cargo de acceso la diferencia entre las proyecciones empleadas – ingresos, costos e inversiones - para la estimación del cargo del periodo anterior vs. los valores reales en dicho periodo.</p> <p>Se debe precisar que las inversiones históricas a incorporar en la estimación de los cargos de acceso no solo corresponden a aquellas que han pasado por un proceso de Reconocimiento sino a todas las inversiones que ha incurrido el Concesionario para brindar de infraestructura al usuario intermedio, en la medida que no necesariamente todas las inversiones son reconocidas como tales.”</p>	<p>Propuesta no Incorporada</p> <p>El proyecto de norma no incorpora la propuesta de modificación planteada por LAP.</p>
		<p>LAP: Plantea lo siguiente</p> <p>“2. Respecto a que si el cargo debe incluir el pago de todas las facilidades:</p> <p>La incorporación o no de todas las facilidades esenciales en la estimación del cargo de acceso debería considerar si la infraestructura que se dispone para los usuarios intermedios es asignación única o compartida.</p> <p>Para el caso de que la infraestructura es asignación única, por ejemplo, oficinas operativas los servicios de electricidad u otros se deben facturar independientemente dado que si es identificable el consumo que realiza el usuario de ese servicio.</p> <p>Para el caso de que la infraestructura es asignación compartida, por ejemplo: check in counter, los servicios de electricidad deben estar incorporados en el cálculo del cargo de acceso dado que no es identificable el consumo que realiza el usuario durante el tiempo que usa la infraestructura.”</p>	<p>El proyecto de norma se precisa que el cargo de acceso es cualquier pago que efectúe un Usuario Intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza y que este, entre otros, se rige por el principio económico de mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.</p>
	ADP:	<p>ADP:</p> <p>“Debería también tomarse en consideración -y cuantificarse- el costo de oportunidad que la facilidad esencial tiene para la Entidad Prestadora, la misma que podría destinarla a usos alternativos. Esto va de la mano con la determinación del número eficiente/óptimo de usuarios intermedios por infraestructura operada.”</p>	<p>El proyecto de norma precisa que las reglas, principios y procedimientos que se establece en el presente Reglamento, tienen por finalidad generar el bienestar a los usuarios por la vía de una mayor competencia, o por la utilización de mecanismos de mercado mediante los cuales se obtenga resultados similares a los de una situación competitiva.</p>
CORPAC:	<p>CORPAC:</p> <p>“La determinación del cargo de acceso debería realizarse en base la negociación directa, obtenida por oferta y demanda, la cual responde a muchos factores propios de las empresas. Asimismo, la misma podría basarse en un benchmarking, afectado por el flujo de pasajeros.</p> <p>Asimismo, es preciso tener en cuenta que existen Aeropuertos como Tingo María en los que opera 1 aerolínea con 1 vuelo diario, y en otros casos, Aeropuertos como Rioja e Ilo, donde no operan aerolíneas, en estos casos de qué forma se determinaría los cargos de acceso, dados que los gastos de la infraestructura aeroportuaria (costo indirecto y directo) saldrían elevados.”</p>	<p>El proyecto de norma precisa que el cargo de acceso un factor negociable entre las partes dentro del mecanismo de negociación directa. Asimismo, plantea criterios de valorización de costos para calcular el costo directo que permitan a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluye un margen de utilidad razonable y para el caso de Mandato de Acceso se tiene como metodología para el cálculo del cargo de acceso, entre otras, el modelo por comparación (benchmarking).</p>	

	UNITED:	UNITED: "Se debe considerar como criterio para la determinación de cargo de acceso, la disminución de este, cuando la entidad prestadora no haya cumplido con realizar la implementación de infraestructura que se utilizó como base para el cálculo del cargo de acceso anterior. Teniendo en cuenta que no se haya realizado el descuento correspondiente según lo establecido en el artículo 30° del REMA (Otorgamientos de descuentos)."	El proyecto de norma precisa que el cargo de acceso un factor negociable entre las partes dentro del mecanismo de negociación directa. Asimismo
	AETA:	AETA: "Para la determinación del Cargo de Acceso sí se debería incluir el pago de todas las facilidades esenciales empleadas para brindar un determinado Servicio Esencial. En todo caso, su determinación y aprobación debería quedar definida por el Regulador. En líneas generales, consideramos adecuados los procedimientos existentes para la determinación del Cargo de Acceso. No obstante ello, OSITRAN debería fiscalizar, de manera periódica, que las Entidades Prestadoras no se encuentren cobrando conceptos que ya se encuentran incluidos en el Cargo de Acceso mediante otros contratos, tales como los contratos comerciales."	El proyecto de norma plantea criterios de valorización de costos para calcular el costo directo que permitan a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluye un margen de utilidad razonable. Asimismo, en el caso de Mandato de Acceso OSITRAN determina la metodología sobre el cual se determina el cargo de acceso.
	FETRANSA:	FETRANSA: "No tenemos una opinión al respecto ya que en el Contrato de Concesión se establece únicamente el cargo por acceso a la vía, el cual debe respetarse necesariamente. Sin embargo, no es la única facilidad esencial a la cual se puede acceder y respecto la cual también debe cobrarse por su utilización. En ese sentido, en el caso ferroviario cobrar un solo cargo de acceso contravendría el Contrato. Por ejemplo, el cargo de acceso a la vía se cobra por kilómetro recorrido, en tanto el cargo por el acceso a otras facilidades esenciales (diferentes a la vía) se calcula en función a los metros utilizados. Al tratarse de valores y unidades de medida distintas, no sería factible consolidar todo en un único cargo de acceso."	El contrato de concesión establece el cargo de acceso a la vía. En consecuencia, el proyecto de norma no incorpora la propuesta de modificación planteada por FETRANSA.
	INCA RAIL:	INCA RAIL: "Sobre el procedimiento de adecuación de las condiciones económicas (artículo 33° del REMA) a) De acuerdo con la norma, cuando la Entidad Prestadora acuerde con un Usuario Intermedio a través de un procedimiento de negociación directa, condiciones económicas más favorables que las establecidas en los contratos o mandatos de acceso previos, deberá adecuar estos últimos a dichas condiciones económicas más favorables. A fin de asegurar el cumplimiento de dicha obligación, sugerimos que se incluya algún mecanismo por el cual OSITRAN pueda supervisar dicha adecuación, en la medida que tal como está redactada la norma, no se especifica quién determina si las condiciones económicas (cargos u otros) son favorables o no para el resto de usuarios intermedios. (...)" "b) Consideramos que se revise la restricción establecida en el último párrafo del artículo 33° del REMA, que exceptúa a las Entidades Prestadoras de la obligación de	EL RGA precisa que la Entidad Prestadora ajustará los Contratos de Acceso existentes cuando OSITRAN emita Mandatos de Acceso, o por negociación directa, en los que se establezcan condiciones económicas más favorables a los contratos suscritos previamente. Esta obligación no es de aplicación en el caso que las condiciones económicas se hayan determinado mediante una subasta. Similar situación puede darse en los casos que un mismo servicio esencial se preste en facilidades esenciales con diferentes características, o que exista de por medio inversión en infraestructura por parte de los Usuarios Intermedios.

		<p>adecuar los Contratos de Acceso existentes a las condiciones económicas más favorables que hubiera sido acordadas con un Usuario Intermedio o que hubieran sido establecidas por OSITRAN mediante Mandatos Acceso posteriores a los que hubieran generado las relaciones de acceso a facilidades esenciales vigentes, cuando "las condiciones económicas se hayan determinado mediante una subasta". Sobre el particular, en la medida que las formas de acceso reconocidas son la suscripción de un Contrato de Acceso o la emisión de un Mandato de Acceso (con independencia de la vía procedimental en la que corresponda su implementación, es decir, negociación directa, subasta u otra vía establecida en el respectivo Contrato de Concesión), no existiría una justificación para excluir la aplicación de condiciones económicas más favorables en este supuesto, aun cuando las determinación de las mismas se deriven de un procedimiento concurrencial (como ocurre en el caso de la subasta)."</p>	
	<p>Transportadora Callao</p>	<p>TRANSPORTADORA CALLAO: "Consideramos que el procedimiento de adecuación de las condiciones económicas previsto en el artículo 33º del REMA no debe ser aplicable a los contratos de acceso, sino únicamente a los mandatos. Según dicho artículo, cuando la Entidad Prestadora acuerde con el Usuario Intermedio a través de un procedimiento de negociación directa, condiciones económicas (cargos u otros) más favorables que las establecidas en los contratos o mandatos de acceso previos, deberá adecuar éstos últimos a dichas condiciones económicas más favorables. Sin embargo, obligar a realizar una adecuación de las condiciones económicas "más favorables" en beneficio de otros Usuarios Intermedios atenta contra los intereses legítimos de la Entidad Prestadora. Cada relación jurídica es independiente y presenta condiciones y circunstancias distintas. Pretender uniformar las condiciones económicas pactadas con diferentes agentes vulnera la naturaleza misma de la etapa de negociación directa entre la Entidad Prestadora y el Usuario Intermedio, en la cual se han fijado cargos de acceso al amparo del principio de libertad de contratación y de la autonomía de la voluntad. La referida adecuación sí tiene mayor sentido cuando los cargos y las condiciones económicas emanan de un mandato, en la medida que el OSITRAN está ejerciendo sus facultades normativas para emitirlo. (...)."</p>	<p>El proyecto de norma precisa que la Entidad Prestadora ajustará los Contratos de Acceso existentes cuando OSITRAN emita Mandatos de Acceso, o por negociación directa, en los que se establezcan condiciones económicas más favorables a los contratos suscritos previamente.</p>
	<p>ENAPU:</p>	<p>"Consideramos que aparte del cargo de acceso el Usuario Intermedio debería asumir los gastos incurridos durante el proceso de acceso (publicaciones y otros), los mismos que se facturarían por única vez al inicio de la relación contractual. Asimismo, se debería incluir el pago de todas las facilidades esenciales empleadas por el Usuario Intermedio."</p>	<p>El proyecto de norma no incorpora la propuesta de modificación planteada por ENAPU.</p>
<p>9) Conforme a lo establecido en el artículo 39 del REMA,</p>	<p>ADP:</p>	<p>"Debería preverse/permitirse la regulación de penalidades, para los casos en los que los usuarios intermedios no cumplen con las condiciones del contrato de acceso."</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar un formato de Acceso tipo el cual contendrá entre otros, una Cláusula de penalidades con sus respectivos montos de acuerdo al servicio a prestar.</p>

<p>el Contrato de Acceso debe de contener información mínima sobre el servicio esencial a prestar, la facilidad esencial y las condiciones de acceso, entre otros. Sobre el particular, brinde su opinión respecto a la pertinencia de la información solicitada, precisando si considera que debe excluirse o añadirse alguna información que considere importante</p>	<p>CORPAC:</p>	<p>– Incluir penalidades por no entrega de pólizas y garantías – Eliminar el párrafo “de ser el caso” deberá ser eliminado del literal d) de la cláusula 39</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar un formato de Acceso tipo el cual contendrá entre otros, una Cláusula de penalidades con sus respectivos montos de acuerdo al servicio a prestar.</p>
	<p>UNITED:</p>	<p>“En sí, el contenido del contrato de acceso es completo, ya que en él se puede encontrar desde definiciones de términos hasta modalidad de soluciones de conflictos, lo que dificultad en si su función es la mala interpretación de las cláusulas por parte de la Entidades Prestadoras, cuando algunas cláusulas ambiguas pueden ser interpretadas de modo equivocado favoreciendo injustamente a alguna de las partes.”</p>	<p>UNITED precisa que el Contenido de los contratos de acceso son completos.</p>
	<p>AETAI:</p>	<p>“Consideramos que deben incluirse, de manera clara y consolidada, los conceptos y servicios que son contemplados dentro del pago del Cargo de Acceso. De esta manera, los Usuarios podrán conocer, de una manera más sencilla y rápida, los servicios a los que tienen derecho producto del pago de dicho Cargo. Respecto al contenido mínimo del Contrato de Acceso, consideramos que la descripción del “Servicio Esencial” que prestará el Usuario Intermedio (literal a, del artículo 39) debería ser un concepto uniforme para cada tipo de infraestructura de transporte de uso público. En ese sentido, resulta importante contar con Contratos Tipo por sector o por tipo de infraestructura de transporte de uso público. Además, en la posible definición de dichos servicios se debería privilegiar la competencia, evaluar las características de cada sector, y adecuar los alcances de cada servicio a la realidad operativa de los Usuarios Intermedios por sector. Así, sería recomendable privilegiar la prestación del Servicio Esencial como finalidad y no realizar una limitación de las actividades que se podrían ejecutar a efectos de alcanzar dicho Servicio Esencial, bajo condiciones de eficiencia.”</p>	<p>El proyecto de norma se precisa que el cargo de acceso es cualquier pago que efectúe un Usuario Intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza y que este se rige por lo siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura. b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura. c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva. d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos. e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso. f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares. g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
	<p>NSA:</p>	<p>“Si es pertinente la inclusión de los elementos referidos en el artículo 39 del REMA. También consideramos debiera ser importante señalar los compromisos sobre plazos y fechas para el inicio de actividades, así como penalidades en caso de no operar durante un tiempo determinado. Debe tenerse en cuenta que cada infraestructura es distinta, el REMA debe ser lo suficientemente general para dotar de flexibilidad a las Entidades Prestadoras para regular el acceso considerando tanto la capacidad disponible como reglamentaciones de operación y seguridad”</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar un formato de Acceso tipo el cual contendrá entre otros, una Cláusula de penalidades con sus respectivos montos de acuerdo al servicio a prestar. Asimismo, el acceso a las facilidades esenciales es previo cumplimiento de la normativa técnica emitidas por la autoridad competente.</p>
	<p>AIL:</p>	<p>“Sobre el particular, somos de la opinión que las cláusulas indicadas en los literales b), c) y f) del artículo 40° del REMA debieron formar parte de la información mínima a recoger en los Contratos de Acceso, en la medida que constituyen elementos necesarios para una adecuada ejecución de las actividades y prestaciones derivadas de dicha relación, al mismo tiempo que se reduce la configuración de controversias para la determinación de las reglas aplicables en la materia.”</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar un formato de Acceso tipo el cual contendrá la inclusión de: (i) cláusulas que garanticen el cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato de acceso, (ii) Cláusula de solución de controversias que surjan de su interpretación o ejecución.</p>
<p>LAP:</p>	<p>“Si, mientras el contrato de acceso tipo considere las obligaciones generales de mantenimiento y cuidado de la infraestructura, e incluya, y precise las penalidades</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar un formato de Acceso tipo la cual incluye entre otras las cláusulas señaladas por LAP.</p>	

<p>10) A fin de evitar dilatar un proceso de negociación para acceder a la infraestructura, ¿considera viable que existan Contratos de Acceso Tipo, el cual refleje las condiciones de acceso por cada servicio esencial? Dejando solo a negociación entre las partes el cargo de acceso.</p>		<p>a aplicar ante cualquier incumplimiento contractual. Asimismo, el contrato tipo deberá permitir su adecuación a cada Servicio o Facilidad Esencial. El Contrato de Acceso tipo puede formar parte del REMA como un anexo "</p>	
	ADP:	<p>"De acuerdo con la iniciativa, debiendo ese mecanismo ser activado por la Entidad Prestadora ante OSITRAN, en los casos en los que debe negociar contratos idénticos con un grupo significativo de usuarios intermedios".</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo.</p>
	AAP:	<p>"Consideramos adecuado contar con Contratos de Acceso Tipo, sin embargo, ellos deben ser de aplicación supletoria a lo que acuerden las partes. No solo el cargo se negocia, sino también otras condiciones, como por ejemplo ocurre con el plazo."</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo. Queda a criterio de la negociación directa los aspectos referidos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargo de Acceso y forma de pago. ▪ Plazo de Vigencia.
	CORPAC:	<p>"Si deberían de existir contratos tipos a nivel de cada Entidad prestadora"</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo.</p>
	AETAJ:	<p>"Sí, definitivamente, sería recomendable que en todos los casos y por tipo de servicio, existan Contratos Tipos de Acceso por cada infraestructura. Así por cada sector, se contarían con modelos previamente establecidos, lo cual ahorraría los costos de transacción y negociación entre las Entidades Prestadoras y los Usuarios Intermedios. (...)"</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo.</p>
	FETRANSA:	<p>"Los contratos de acceso como cualquier otro contrato tienen sus particularidades de acuerdo al servicio que se brinda por lo que no nos parece que sea apropiado establecer contratos tipo. Las condiciones externas cambian, así como los requerimientos de los operadores por lo que consideramos es mejor contar con mayor libertad en establecer los términos de los mismos entre las partes, en cada contrato y dependiendo del momento en que se suscriben. Asimismo, no se puede comparar el acceso a infraestructura ferroviaria, con el acceso a la planta de combustible en el aeropuerto, o el acceso a los amarraderos de un puerto. (...)"</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo.</p>
	PERURAIL:	<p>"Entendemos que la regulación de los Contratos de Acceso Tipo ya ha sido revista en el REMA vigente en atención al artículo 4.2 de dicha norma. Al respecto, consideramos que, tratándose de aspectos singulares que se encuentran previstos en el Contrato de Concesión y que pueden repercutir en los Contratos de Acceso, consideramos que estos contratos tipo debe ser diferentes para cada una de las infraestructuras o concesiones sujetas al REMA e igualmente deberán estar sometidos a negociación entre las partes."</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo.</p>
	RAIL:	<p>"a) Consideramos que la existencia de Contratos de Acceso Tipo favorece la dinámica y la simplificación del proceso de negociación. No obstante, reiteramos que sería pertinente incluir la facultad de supervisión del OSITRAN en los procesos de adecuación de las condiciones económicas favorables sobre los cargos y mandatos de acceso. b) Por otro lado, el artículo 78° del REMA establece, con carácter general, que las Entidades Prestadoras deberán considerar que las Bases "respeten y permitan alcanzar la finalidad del Acceso y el cumplimiento de los principios y criterios establecidos en este Reglamento, garantizando el Acceso al mayor número de</p>	<p>El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo, cuya verificación de cumplimiento es materia de supervisión de OSITRAN previa a la aprobación respectiva.</p>

		<p>competidores, así como un trato equitativo entre los postores". Sobre el particular, y para efectos del diseño de las Bases del procedimiento de subasta, se sugiere la incorporación de lineamientos que tengan carácter orientativo en materia de mecanismos para garantizar el acceso al mayor número de competidores, así como un trato equitativo entre los postores. Ello resulta de especial relevancia en los casos en que el Contrato de Concesión no contemple reglas de subasta (o que, de contemplarlas, éstas no tengan un detalle suficiente), así como en los casos en los que se permite un esquema con integración vertical (en el cual puede intervenir como Usuario Intermedio una empresa vinculada económicamente a la Entidad Prestadora).</p> <p>Consideramos que la incorporación de tales lineamientos de carácter orientativo no solo complementaría la función de aprobación de Bases tipo aplicable a subastas (prevista en el artículo 79° del REMA), sino que a su vez: i) de un lado, otorgaría tanto a la Entidad Prestadora como a los Usuarios Intermedios cierto grado de predictibilidad para la determinación de las Bases; ii) de otro lado, aun cuando no incidiese significativamente en una reducción de la incidencia de eventos de incumplimiento del REMA por parte de las Entidades Prestadoras, facilitaría la intervención del Organismo Regulador (de acuerdo con lo previsto en el artículo 92° del REMA) tanto para efectos de la eventual formulación de observaciones a las Bases, inclusión de elementos de evaluación adicionales, o la inclusión de condiciones que eviten un tratamiento privilegiado o atentatorio contra los Principios de Neutralidad y No Discriminación</p> <p>c) Con relación a los plazos del procedimiento de subasta, el artículo 94° del REMA únicamente ha contemplado en forma expresa la posibilidad de suspensión del cómputo de los mismos para el caso de la impugnación del otorgamiento de la buena pro. Sin embargo, dicha suspensión no ha sido prevista para el supuesto a que hacen referencia los artículos 88° y 92° del REMA, en los que se contempla la posibilidad que los postores soliciten la intervención de OSITRAN durante el trámite del procedimiento de subasta, cuando consideren que las consultas y observaciones formuladas por las Bases no han sido absueltas en forma adecuada por la Entidad Prestadora.</p> <p>Tomando en cuenta las acciones que puede adoptar el regulador previstas en el artículo 92° del REMA (formulación de observaciones, solicitud de modificaciones a las Bases, o la previsión de condiciones que se consideren necesarias para garantizar la vigencia de los Principios de Neutralidad y No-Discriminación), en la actualidad tanto la adopción de la decisión correspondiente como la eficacia de la misma se encontrarían sujetas a un pedido de suspensión del trámite del procedimiento que sea formulado por el postor afectado, o bien a la eventual adopción de oficio de dicha medida por OSITRAN, lo que consideramos no constituye un tratamiento adecuado.</p> <p>Finalmente, consideramos necesario que -de modo similar a lo establecido en el artículo 94° del REMA- se prevea la suspensión automática del trámite del procedimiento de subasta, con la sola presentación de la solicitud de intervención</p>	
--	--	--	--

		de OSITRAN por el postor, la misma que se extenderá hasta la emisión del pronunciamiento definitivo del Regulador”	
	SPORTADORA CALLAO:	“La existencia de Contratos de Acceso Tipo facilita la dinámica del proceso de negociación. Sin embargo, consideramos que la cláusula referida a la adecuación de cargos de acceso y/o condiciones económicas por negociación directa debe ser eliminada”	El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo, los cuales incluyen una Cláusula que garantice la adecuación de los Cargos de Acceso o condiciones económicas que fueren aplicables.
	ENAPU:	“Consideramos que deben seguir existiendo contratos individuales específicos amparados en el REMA, ya que estos reflejan la particularidad de cada empresa.”	El proyecto de norma propone implementar Cláusulas Generales de Contratación establecidas por OSITRAN en los Formato de Acceso Tipo.
11) En caso considere necesario que se mantengan los Reglamentos de Acceso por cada Entidad Prestadora, brinde su opinión respecto a los procedimientos establecidos en los mismos y qué puntos considera se debería simplificar.	LAP:	“En el caso de los REA se sugiere que los plazos relacionados con las Subastas sean ampliados, sobre todo en aquellos casos en que la EP tenga que evaluar las observaciones y consultas a las Bases, así como las propuestas de los participantes (artículo 38 del REA LAP). (...)”	En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	ADP	“Cada Entidad Prestadora debería poder definir las facilidades que resultan esenciales en la infraestructura que opera, en función del tipo de operación que se desarrolla en la misma. “	El proyecto de norma no incorpora la propuesta de modificación planteada por ADP.
	AETAI:	“No consideramos que deben mantenerse los REA por cada Entidad Prestadora. Nuestra posición es considerar más conveniente la emisión de un Contrato Tipo de Acceso por cada tipo de infraestructura o mercado.”	En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	NSA:	“Consideramos debiera permitir que una vez observado el REA por OSITRAN, la entidad prestadora pueda argumentar el por qué no le parece incluir alguna de las observaciones dentro de su texto y continuar con este proceso de revisión una vez más mientras haya una discrepancia. Que no se vea obligada la entidad a incorporar las observaciones otorgadas en primera instancia siempre que ésta no lo considere adecuado por alguna justificación. La aprobación del reglamento de acceso debe darse en el marco de un diálogo con el Regulador, a efectos de llegar a consensos. “	En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	INCARAIL:	“Desde nuestra perspectiva, no es necesario mantener la obligación de tener un REA por cada Entidad Prestadora, en la medida que el solicitante se ve obligado a realizar una doble verificación de los requisitos y condiciones de acceso previstos tanto en el REMA como en el REA. Por lo tanto, existe una sobrerregulación de un aspecto que puede ser válidamente contemplado en el REMA. (...)”	En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	Transportadora Callao	“Consideramos que no debería mantenerse un REA por cada Entidad Prestadora, sino que cada una debería establecer un pliego de requisitos técnicos sujetos a la aprobación del OSITRAN”	En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	ENAPU:	“Deberían evaluarse los plazos establecidos para la modalidad de acceso por subasta que derivan del REMA, pues podrían ser demasiado largos.”	En el presente punto ENAPU no especifica que plazos específicos del procedimiento de acceso por subasta deberían ser modificados
12) Brinde su opinión respecto al	LAP:	“1. Plazos de Subasta “Artículo 86 Cronograma de la subasta El cronograma de la subasta deberá observar lo siguiente:	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta de plazos planteada por LAP.

<p>procedimiento y plazos señalados en el REMA para acceder a la infraestructura de transporte por medio de una Subasta.</p>		<p>a) La venta y difusión de las Bases en la página web de la Entidad Prestadora se iniciará como máximo a los diez (10) días contados desde la fecha de la convocatoria y durará hasta dos días antes de la presentación de propuestas.</p> <p>b) La presentación de consultas y aclaraciones a las Bases: hasta el décimo día, contado desde la fecha de inicio de la venta y difusión de Bases.</p> <p>c) La absolución de consultas y observaciones de los postores: hasta el décimo día, contado desde el vencimiento del plazo para presentar consultas y aclaraciones.</p> <p>d) La presentación de propuestas: hasta el décimo día, contado desde el término del plazo de la absolución de consultas y aclaraciones.</p> <p>e) La evaluación de propuestas: hasta el décimo día, contado a partir de la fecha en que culmine la presentación de las propuestas."</p> <p>Consideramos que los plazos para el proceso de subasta no deben ser fijos, ya que los mismos pueden variar dependiendo de la naturaleza y complejidad del servicio esencial materia de Subasta. Se sugiere que el REMA establezca plazos mínimos para ciertas actividades, de tal manera que se asegure la transparencia del proceso, o de lo contrario se amplíen los plazos, en especial los que corresponden a la absolución de consultas, y evaluación de propuestas."</p>	
	ADP:	"El procedimiento es demasiado rígido. Los plazos y etapas deberían ser propuestas por la Entidad Prestadora y -en todo caso- ser validados por OSITRAN como parte de su función supervisora."	En este punto ADP no precisa que sección de los procedimientos planteados por el REMA son rígidos o poco flexibles.
	AAP:	"Consideramos que el plazo previsto en el Artículo 87 de 15 días para convocar a subasta es demasiado corto, teniendo en cuenta que se deben elaborar bases y aprobarlas. Cabe indicar dicho plazo también se encuentra en el Artículo 58. En todo caso, permitir un plazo mayor por la complejidad de la materia."	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por AAP.
	AETAI:	"Respecto al mecanismo de Subasta, consideramos que OSITRAN debería tener un rol más activo respecto a la misma, esto con la finalidad de que no se afecta a la libre y leal competencia. De la misma manera, respecto a los plazos, consideramos que debería incluirse un plazo mínimo que la Entidad prestadora debe señalar para la observación de las bases."	El proyecto de norma estipula que los solicitantes de Acceso podrán presentar consultas y aclaraciones a las Bases dentro del plazo establecido en ésta. La Entidad Prestadora está obligada a dar respuesta a las consultas y aclaraciones dentro de los plazos establecidos en el Cronograma de la Subasta. Asimismo, remitirá copia de su respuesta a OSITRAN
	FETRANSA:	"Los plazos que establece el REMA son apropiados, sin embargo, en caso de contarse con un REA –aprobado por el propio OSITRAN- son éstos los que deben primar por lo que los plazos del REMA solo constituyen una referencia."	Propuesta no Incorporada En referencia a las normas que regulan el acceso a las facilidades esenciales, el proyecto de norma elimina como marco normativo la aplicación de Reglamentos de Acceso de cada Entidad Prestadora.
	INCARAIL:	"De conformidad con el artículo 81° del REMA (literal c), las Bases de la subasta "podrán limitar la participación como postores de empresas vinculadas". Sugerimos precisar si la norma está limitando la participación en las subastas de los Usuarios Intermedios que tengan vinculación con las Entidades Prestadoras."	El proyecto de norma propone que las Entidades Prestadoras deberán remitir a OSITRAN, al término del periodo de consultas, la relación de las empresas filiales y vinculadas a ella que participarán en la subasta.
	Transportadora Callao	"Según el literal c) del Artículo 81° del REMA, las Bases de la subasta "podrán limitar la participación como postores de empresas vinculadas". Sin embargo, no queda claro a qué se refiere con dicha limitación, es decir, si la norma está limitando la participación en las subastas de los Usuarios Intermedios que tengan vinculación con las Entidades Prestadoras. De ser así, no se ha establecido cuáles son los	El proyecto de norma no limita la participación de empresas filiales y vinculadas a la Entidad Prestadora al proceso de subasta.

		supuestos para que se produzca dicha limitación ni tampoco se ha precisado si se trata de un impedimento o si se requiere la aprobación del OSITRAN”	
	ENAPU:	“Consideramos los plazos demasiado extensos, deben reducirse los plazos a fin de ser más eficientes en el procedimiento de acceso por subasta”	En este punto ENAPU no precisa que plazos deberían reducirse dentro del procedimiento de acceso por subasta.
13) Brinde su opinión respecto a la oportunidad de la participación del Regulador en un proceso de subasta, la cual se da después de la etapa de absolución de consultas por parte de los interesados. ¿Considera que debería modificarse? Por favor, especifique la modificación propuesta.	LAP:	<p>"Artículo 92.- Observaciones a las Bases por OSITRAN.</p> <p><i>OSITRAN podrá realizar de oficio observaciones a las Bases, en un plazo de cinco (05) días de culminado el proceso de consultas. Asimismo, podrá requerir a la Entidad Prestadora absolver las observaciones de los postores que así lo solicitaron. En tal caso, OSITRAN podrá requerir a la Entidad Prestadora, para que en el plazo de cinco (05) días, efectúe las modificaciones a las Bases a que hubiera lugar.</i></p> <p><i>El incumplimiento de la obligación de subsanación a que se ha hecho referencia en el párrafo anterior está sujeto a que dicha disposición no genere efecto legal alguno para los postores y sea considerada como no válida.</i></p> <p><i>OSITRAN podrá observar las Bases o requerir a las Entidades Prestadoras, la inclusión de elementos de evaluación adicionales, especialmente en casos que estime que, por condiciones de mercado, el servicio para el cual se solicita el Acceso no pueda brindarse en condiciones suficientemente competitivas. En ese supuesto, OSITRAN podrá requerir a las Entidades Prestadoras que incluyan como un factor de competencia, el Cargo de Acceso que propone pagar el Usuario Intermedio, el precio del servicio que se prestará al usuario final o una combinación de ambos, entre otros; o, requerir la inclusión de condiciones que sean necesarias para que la participación de los Usuarios Intermedios que sean filiales o vinculados a la Entidad Prestadora, no obtengan un tratamiento privilegiado o violatorio de los Principio de neutralidad o de no-discriminación.</i></p> <p><i>El incumplimiento de esta obligación será sancionado conforme el Reglamento de Infracciones y Sanciones."</i></p> <p>Sobre la oportunidad de intervención de OSITRAN, consideramos que la oportunidad es la correcta, ya que, de pronunciarse de manera previa, las consultas y observaciones de los participantes no podrían ser atendidas. OSITRAN debe pronunciarse solo una vez que se cuente con una versión final de las Bases.</p> <p>Ahora bien, somos de la opinión que la facultad de OSITRAN debería limitarse al cumplimiento de sus funciones y no intervenir en temas comerciales no regulados. Adicionalmente, consideramos que el plazo de 5 días para efectuar las modificaciones solicitadas por OSITRAN debería ser ampliado a 10 días como mínimo, ya que los alcances de dichas observaciones podrían requerir efectuar nuevas evaluaciones legales, técnicas y económicas; así como la revisión de nueva documentación>></p>	Propuesta Incorporada El proyecto de norma incorpora la propuesta de modificación de plazo planteado por LAP. Es decir, OSITRAN podrá requerir a la Entidad Prestadora, para que en el plazo de diez (10) días hábiles, efectúe las modificaciones a las Bases a que hubiera lugar.
	ADP:	“Debe supervisar los procesos sin intervenir en los mismos. De debe permitir a las Entidades Prestadoras, de estimarlo necesario, que soliciten la opinión de OSITRAN sobre las condiciones, plazos, etc.”	El proyecto de norma propone que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora deberá remitir las Bases al OSITRAN para la evaluación respectiva.

			La Entidad Prestadora deberá convocar a la subasta una vez que OSITRAN emita conformidad a las bases del concurso.
AAP:	“Creemos que a efectos de dotar de mayor seguridad jurídica a la subasta, OSITRAN debe participar aprobando las Bases y no intervenir de manera posterior a ello, pues genera que el proceso avance con los costos asociados a ello para todos los participantes, cuando de pronto en el procedimiento de aprobación de Bases pudo identificar un aspecto insalvable, como puede ser el supuesto en que se considere que las Bases no cumplan con lo dispuesto en el Artículo 85 referido al número de adjudicatarios posibles de la Buena Pro.”		El proyecto de norma propone que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora deberá remitir las Bases al OSITRAN en un plazo máximo de treinta (30) días contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación a los interesados del mecanismo de Acceso a la Facilidad Esencial. EN este caso OSITRAN podrá realizar observaciones a las Bases, en un plazo no mayor a quince (15) días de recibidas las mismas. La Entidad Prestadora deberá convocar a la subasta una vez que OSITRAN emita conformidad a las bases del concurso.
AETAJ:	“Consideramos que OSITRAN no debe participar únicamente luego de la etapa de absolución de bases, sino también, además, de manera previa, y en general, durante todo el proceso de subasta, con la finalidad de asegurar que no se vea afectada la competencia”		El proyecto de norma propone que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora deberá remitir las Bases al OSITRAN para la evaluación respectiva. La Entidad Prestadora deberá convocar a la subasta una vez que OSITRAN emita conformidad a las bases del concurso. Asimismo, en fase de Consultas y aclaraciones, en caso la entidad prestadora no cumpla con absolver las aclaraciones a los postores, estos pueden solicitar la intervención a OSITRAN.
FETRANSA:	“Consideramos que es importante su participación como verificador del cumplimiento del Contrato de Concesión y normas correspondientes. Sin embargo, dicha revisión debería ser previa a la publicación de las Bases, de manera que OSITRAN diga si tiene o no observaciones y cualquier observación sea absuelta de manera previa a su revisión por parte de los posibles postores, para no interrumpir el proceso de subasta. (...)”		El proyecto de norma propone que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora deberá remitir las Bases al OSITRAN para la evaluación respectiva. La Entidad Prestadora deberá convocar a la subasta una vez que OSITRAN emita conformidad a las bases del concurso.
INCARAIL:	<p>“a) En principio, consideramos que la previsión de un REMA que incluya la regulación de todos los procedimientos o la sujeción a un modelo único de REMA para cada infraestructura de transporte de uso público disminuiría los costos de transacción relacionados a las observaciones a las Bases que regulan la subasta, así como las solicitudes de intervención del OSITRAN en tanto las disposiciones estarían acorde con un marco normativo uniforme aprobado por el OSITRAN.</p> <p>b) En segundo lugar, sugerimos que la intervención del OSITRAN deba considerar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> i La intervención del OSITRAN no debiera ser facultativa, sino obligatoria; ii Prever que la intervención que soliciten los usuarios intermedios es sin perjuicio de la revisión de oficio que lleve a cabo el Regulador; iii La previsión de una obligación de informar al OSITRAN sobre la absolución de consultas y observaciones de las Entidades Prestadoras; iv Establecer un procedimiento específico de las medidas cautelares y/o provisionales que puede dictar el OSITRAN en tanto se pronuncie sobre la absolución de consultas y observaciones a las Bases o el pedido de intervención formulado por los usuarios intermedios, ello con el propósito de asegurar la eficacia del pronunciamiento que se emita; 		<p>En relación a lo señalado por INCARAIL, es preciso señalar que el actual RGA propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La versión actual del RGA propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un reglamento de Acceso. - Es obligatorio que previo al inicio de la convocatoria, la Entidad Prestadora remita las Bases del concurso de subasta a OSITRAN para la evaluación respectiva. En este sentido, la Entidad Prestadora solo podrá convocar a la subasta una vez que OSITRAN emita conformidad a las bases del concurso. - Es obligación de cada Entidad Prestadora remitir a OSITRAN, al término del periodo de consultas, la relación de las empresas filiales y vinculadas a ella que participarán en la subasta.

		<p>v Establecer la posibilidad que la decisión que se adopte por el órgano competente del OSITRAN respecto del pedido de intervención formulado por los usuarios intermedios en su condición de postores de la subasta cuente con una vía específica de cuestionamiento.</p> <p>c) Por último, respecto a lo referido a la información sobre solicitantes de acceso que sean filiales o empresas vinculadas a la Entidad Prestadora (Artículo 89°) las Entidades Prestadoras deberán remitir a OSITRAN, "al término del período de consultas", la relación de las empresas filiales y vinculadas a ella que participarán en la subasta. Sin embargo, consideramos que, a fin de respetar la transparencia del proceso de subasta, todos los postores deberían tener conocimiento acerca de la vinculación entre la Entidad Prestadora y uno de los solicitantes, con anterioridad al período de consultas y observaciones. Ello en la medida que se trata de un factor relevante que puede motivar alguna observación a las Bases, lo cual no podría ocurrir si ello no es de conocimiento de los postores ni de OSITRAN. En ese sentido, es razonable que la remisión de la lista de empresas filiales y vinculadas a la Entidad Prestadora se produzca con anterioridad al período de consultas, y además, es pertinente que el REMA establezca algún mecanismo de publicidad de dicha situación, el cual deberá ser difundido oportunamente y de forma previa al período de consultas y observaciones. Ciertamente, dicho mecanismo podría implementarse una vez finalizada la convocatoria a la subasta, prevista en el artículo 87° del REMA."</p>	
	TRANSPORTADOR A CALLAO:	"En el Artículo 88° del REMA se establece que si la Entidad Prestadora no cumple con "absolver adecuadamente" las observaciones de los postores, cualquiera de ellos puede solicitar la intervención de OSITRAN. Consideramos que dicha disposición es discrecional y podría derivar en una intervención innecesaria del Regulador. Dicha regla imprecisa podría generar un incentivo perjudicial en la práctica, ya que los postores podrían solicitar indiscriminadamente la intervención del Regulador para que aclare o modifique todas las condiciones que a criterio de ellos no les son favorables. De ser así, carecería de sentido que la Entidad Prestadora establezca las Bases según el REMA"	El proyecto de norma mantiene la disposición de que en la fase de Consultas y aclaraciones en proceso de subasta, en caso la entidad prestadora no cumpla con absolver las aclaraciones a los postores, estos pueden solicitar la intervención a OSITRAN.
14) Brinde su opinión respecto al contenido mínimo que debe tener las Bases de un proceso de Subasta de una Facilidad Esencial.	LAP:	Respecto de este punto, consideramos que dentro del artículo 83 del REMA, debería incluirse un literal w) que establezca lo siguiente: "w) <i>Cualquier otra información establecida en el REA de la Entidad Prestadora competente</i> ".>>	El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.
	ADP:	"No se deberían regular plazos."	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por ADP.
	FETRANSA:	"Consideramos se contemplan los aspectos relevantes y necesarios. Todos aquellos que son implícitos y sobre todo no pueden ser reemplazados para la operación de transporte. Sin perjuicio de ello, debería incluirse como referencia general, una regla para el desempate"	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por FETRANSA.

	<p><u>INCA RAIL:</u></p>	<p>"a) Nuestra opinión sobre el contenido mínimo de las Bases (artículo 83º) es que el actual REMA no hace ninguna referencia al procedimiento para acceder a la información contenida en el expediente ganador de la buena pro. Ciertamente, el resto de postores tiene derecho a conocer dicho contenido a fin de evaluar posibles impugnaciones, tal como sucede en todos los procesos de selección.</p> <p>En ese sentido, consideramos que debe incluirse alguna disposición que regule el acceso al expediente ganador una vez otorgada la buena pro, con excepción de aquella información calificada como secreta, confidencial o reservada por la normativa de la materia. Ello permitirá lograr mayor transparencia en el proceso de subasta. Asimismo, a fin de tener un mayor orden, consideramos que la solicitud de acceso debe ser realizada por escrito, la cual deberá ser respondida dentro del día siguiente de su presentación.</p> <p>b) En línea con lo señalado en la consulta 13, sugerimos la incorporación dentro del cronograma del proceso de subasta, la previsión de los supuestos de formulación de observaciones y/o intervención del OSITRAN; es decir, la incorporación periodos que consideren su incidencia en el curso del procedimiento de subasta, de acuerdo con los artículos 88º y 92º del REMA.</p> <p>c) Adicionalmente, con relación al contenido mínimo de las Bases, resulta pertinente atender a las prohibiciones en materia de contenido, previstas en el artículo 84º del REMA. Sobre el particular, sugerimos tener en cuenta que el literal b) está referido al supuesto de prohibición consistente en previsión, en las Bases, de disposiciones que "Otorquen mejores condiciones de acceso a unos postores sobre otros (...)"</p>	<p>El proyecto de norma señala que es obligación de que la Entidad Prestadora haga pública, como mínimo a través de su página web, fácil de identificar, de acceso libre y permanente para cualquier interesado, la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los requisitos o manuales técnicos, ambientales y de seguridad específicos para acceder a la Facilidad Esencial. b) Las condiciones de contratación (formato de acceso tipo, entre otros), así como las normas internas relacionadas con el acceso a la Facilidad Esencial. c) Los Contratos de Acceso suscritos con los Usuarios Intermedios. d) Los Mandatos de Acceso emitidos por OSITRAN e) Disponibilidad de Facilidades Esenciales, según infraestructura <p>Los plazos para la difusión a través de la página web de la Entidad Prestadora están definidos en los artículos correspondientes del proyecto de norma.</p>
	<p><u>TRANSPORTADOR A CALLAO:</u></p>	<p>"El Artículo 83º del REMA establece el contenido de las Bases. Sin embargo, no se hace ninguna referencia al procedimiento de acceso a la información. A fin de procurar un procedimiento ordenado y transparente, sugerimos la inclusión de disposiciones que regulen el acceso de los postores al expediente asignado con la buena pro, con excepción de la información calificada como secreta, confidencial o reservada por la normativa de la materia. Sugerimos que la solicitud de acceso sea por escrito y que aquella sea respondida dentro del día siguiente de presentada"</p>	<p>El proyecto de norma plantea que el postor que no estuviera de acuerdo con la adjudicación de la buena pro, podrá impugnarla a través de un recurso de reconsideración o mediante un recurso de apelación. Siendo que de darse la apelación este será resuelto por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo máximo de quince (15) días contados desde la fecha de la sesión en que el Tribunal toma conocimiento de la controversia o vencido el plazo para que las partes presenten sus respectivas pruebas.</p>
<p>15) Brinde su opinión respecto al procedimiento y plazos señalados en el REMA para acceder a la infraestructura de transporte por medio de una Negociación Directa.</p>	<p><u>LAP:</u></p>	<p>1. Plazo de negociación directa "Artículo 58.- Notificación del mecanismo de Acceso. <i>(...) En el caso de negociación directa, la comunicación que establece el párrafo precedente señalará el lugar, fecha y hora de inicio de las negociaciones, el cual no podrá exceder el plazo máximo de cinco (5) días contados a partir de la fecha en que se realice la comunicación."</i></p> <p>Consideramos que el plazo de 5 días para llevar a cabo la primera reunión de negociación directa es muy corto, por lo que deberían ser 10 días, tomando en cuenta que para el caso de subastas son 15 días. Sugerimos ampliar el plazo, toda vez que es necesario contar con un mínimo de tiempo para fijar la fecha de manera interna, y, sobre todo, notificar con anticipación a la otra parte."</p>	<p>El proyecto de norma propone que concluido el plazo para la presentación de nuevas solicitudes, la Entidad Prestadora cuenta con un plazo máximo de cinco (5) días para notificar a los solicitantes, con copia a OSITRAN, si el procedimiento de Acceso a la Facilidad Esencial se realizará mediante una negociación directa o subasta</p>

	ADP:	Es adecuado, aunque debería flexibilizarse el proceso de negociación en sí"	En este punto ADP no precisa los artículos ni plazos a flexibilizar dentro del procedimiento de acceso por negociación.
		Consideramos que la necesidad de suscribir Actas de negociación puede sustituirse por las comunicaciones que se tienen entre las partes."	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma precisa que En las reuniones de negociación se deberán suscribir actas en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes.
	UNITED:	El procedimiento es claro y los plazos son cortos desde el momento en que las partes llegan a un acuerdo. Sin embargo, en el artículo 70° (Periodo de negociaciones) no se especifica cuál es el tiempo máximo que deben de tomar las partes para negociar, dejando un vacío que da como resultado una posible dilatación en el procedimiento para acceder a la infraestructura. Asimismo, respecto al plazo para la suscripción del contrato de acceso, solo encontramos algo referente a este punto en el art. 74° del REMA (Revisión de Proyecto de Contrato de Acceso) que dice "En el caso que OSITRAN no se pronuncie dentro de los plazos señalados, se entenderá que no existen observaciones, y por tanto el Contrato de Acceso se encontrará expedito para su suscripción", el cual deja la conclusión del procedimiento (firma del contrato de acceso) a la voluntad de las partes. Por lo que, sería conveniente agregar un plazo para la firma del contrato de acceso"	El proyecto de norma propone que el periodo de negociaciones se inicia desde la notificación del mecanismo de acceso al Usuario Intermedio hasta un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, dentro de los cuales, las partes deberán llegar a un acuerdo respecto a las cláusulas negociables o el Usuario Intermedio ponga fin a las negociaciones vía carta notarial. Asimismo, el RGA propone que en el caso que OSITRAN no se pronuncie dentro de los plazos señalados para la revisión del Proyecto de Contrato de Acceso, se entenderá que dicho proyecto de Contrato de Acceso ha sido denegado.
	AETA:	Consideramos que el procedimiento contemplado en el REMA es correcto. Sin embargo, en la realidad no se viene llevando a cabo, ya que existen algunas entidades prestadoras cuyo mecanismo de negociación directa es convocar a todos los usuarios de la infraestructura y presentar el Contrato de Acceso y Cargo de Acceso que ellos proponen. Dicho mecanismo de "negociación" no permite que se lleve a cabo una negociación directa adecuada como pretende el REMA, razón por la cual, ante la imposibilidad de negociar, siempre se termina solicitando un Mandato de Acceso. Más aún cuando a la fecha no existen mecanismos para el que el concesionario brinde toda la información que debería brindar cuando presenta su propuesta de Contrato de Acceso y Cargo de Acceso, por lo que está limitación de información también incide en la calidad de la negociación que acaba –como dijimos- en solicitudes de Mandato de Acceso. Si se llega a establecer un modelo de Contrato Tipo, la negociación finalmente quedaría reducida al monto de Cargo de Acceso. En el artículo 70 del REMA se establece la posibilidad de que se solicite a OSITRAN que sea facilitador para la consecución del acuerdo. Sin embargo, no se ha establecido un plazo máximo para que OSITRAN otorgue su respuesta. Consideramos conveniente que el mismo no exceda los 5 días hábiles. Respecto a artículo 76, el cual se encuentra referido a la renovación y modificación del Contrato de Acceso, consideramos que no se debería exigir que el mismo pase por una etapa previa de comentarios por parte de terceros o en todo caso, la misma debería ser más reducida, siempre que el proyecto pase la evaluación del OSITRAN."	El proyecto de norma propone que, a través de la negociación directa, las partes negociaran y acordarán los siguientes aspectos, los cuales formarán parte del Contrato de Acceso: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cargo de Acceso y forma de pago. ✓ Plazo de Vigencia; el cual no deberá ser menor a un año ni mayor a tres, salvo excepciones debidamente sustentadas que deberán ser aprobadas por el Regulador. Asimismo, para facilitar las negociaciones entre las partes, las demás condiciones de acceso serán determinadas por el Regulador las cuales se encontrarán incluidas en las condiciones generales de contratación del Formato de Acceso Tipo correspondiente aprobado por OSITRAN.

	<u>FETRANSA</u>	Consideramos que el plazo para el envío del proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN (5 días) podría ser ampliado a 7 días.”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por FETRANSA.
	<u>TRANSPORTADOR A CALLAO:</u>	Con relación al Artículo 70° del REMA que regula el período de negociaciones, consideramos que es conveniente fijar un período máximo de treinta (30) días hábiles para la negociación y suscripción del contrato de acceso, luego de lo cual, ante la falta de acuerdo, recién el solicitante deberá comunicar a la Entidad Prestadora vía notarial su decisión de poner fin a las negociaciones. No incluir un plazo máximo puede generar negociaciones infructuosas dado que, al no existir límite temporal de referencia, los solicitantes podrían comunicar prematuramente el fin de las negociaciones, apenas luego de las primeras conversaciones y sin alguna justificación razonable. En aras de evitar actuaciones de mala fe de algunos solicitantes y a fin de procurar que el OSITRAN no intervenga innecesariamente en todas las solicitudes de acceso, sugerimos fijar un plazo para el período de negociaciones. Asimismo, consideramos que debe eliminarse la posibilidad de solicitar la intervención del Regulador como “facilitador”, en la medida que no está claramente definidas sus funciones como tal y su participación está sujeta a su discrecionalidad. Asimismo, debe tenerse en cuenta que ante la falta de acuerdo, el Regulador ya tiene la facultad de intervenir en el procedimiento de mandato previsto en el REMA”	El proyecto de norma propone que el periodo de negociaciones se inicia desde la notificación del mecanismo de acceso al Usuario Intermedio hasta un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, dentro de los cuales, las partes deberán llegar a un acuerdo respecto a las cláusulas negociables o el Usuario Intermedio ponga fin a las negociaciones vía carta notarial.
16) ¿Considera que el procedimiento establecido para la emisión de Mandatos de Acceso por parte de OSITRAN es el adecuado? ¿Existen oportunidades de mejora para hacer más eficiente el procedimiento? Por favor, especifique en qué consisten.	<u>LAP:</u>	Sobre el particular, tenemos los siguientes comentarios: 1. Plazo para emitir el Mandato de Acceso: "Artículo 101.- Plazo para la emisión del Mandato de Acceso. <i>El Mandato de Acceso será emitido por OSITRAN dentro de un plazo máximo de treinta (30) días, contados a partir recepción de los comentarios remitidos por las partes a OSITRAN, o del vencimiento del plazo establecido en el artículo anterior en el caso que OSITRAN no haya recibido los comentarios de las partes.</i> <i>Considero que podrían reducirse el plazo para la aprobación de los Mandatos por parte de OSITRAN."</i> Consideramos que el plazo para emitir el Mandato de Acceso es muy amplio, tomando en cuenta que el procedimiento de aprobación del mismo de por sí es bastante largo y engorroso. El plazo podría reducirse a 15 días. 2. Solicitud de emisión de Mandato de Acceso Consideramos que no solo la emisión del Mandato de acceso puede ser solicitada por el Usuario Intermedio que desea acceder a una facilidad esencial, sino también darle la posibilidad a las EP de solicitar la emisión de un mandato de acceso a fin de no dilatar dicho proceso, más aun si ya existen mandatos previamente aprobados y negociaciones frustradas por el no acuerdo de las partes, sobre todo por el lado de los Usuarios Intermedios que son cerrados en modificar condiciones de acceso, sobre todo económicas, cuando efectivamente sí corresponde actualizarlas.”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma mantiene el plazo para la emisión de mandato de acceso en 30 días. Asimismo, no se incluye que la Entidad prestadora pueda solicitar en mandato de acceso.
	<u>AAP</u>	Cuando se renegocian o renuevan los contratos de acceso, los usuarios intermedios cuestionan los cargos y lo someten a mandatos. Dado que el mandato se dictará	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por AAP.

		posteriormente, es conveniente que se establezca una disposición en la que, si OSITRAN determina un cargo superior al alegado por el usuario intermedio, éste se obligue a regularizarlo desde la fecha en que se debió aplicar el cargo y de ser el caso con los intereses correspondientes. De ese modo se puede desalentar una actuación oportunista de los usuarios intermedios”	
	AETAI	Si bien el procedimiento para la emisión de Mandatos de Acceso es adecuado, consideramos que debería poder cuestionarse aspectos que no fueron materia de discrepancia durante las negociaciones directas. Esto toda vez que podría haber discrepancias posteriores al cierre de las actas de negociación. (...)”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por AETAI.
	INCARAIL	El artículo 100° del REMA contempla la posibilidad de formular objeciones al Proyecto de Mandato. No obstante, no se ha reconocido la posibilidad de interponer algún recurso impugnatorio contra la resolución que aprueba el mandato final emitido por el Consejo Directivo. (...)”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por Transportadora Callao referente al recurso de reconsideración contra la resolución que aprueba el mandato final emitido por el Consejo Directivo de OSITRAN.
	SPORTADORA CALLAO:	Si bien a través del Artículo 100° del REMA se ha establecido la posibilidad de formular objeciones al Proyecto de Mandato, no se ha establecido la posibilidad de interponer un Recurso de Reconsideración contra la resolución que aprueba el mandato final emitido por el Consejo Directivo. Sugerimos que, a fin de cautelar el debido procedimiento, se precise dicha posibilidad y los plazos aplicables. En esa línea, el Artículo 102° del REMA establece la obligación de las Entidades Prestadoras de publicar el Mandato de Acceso en el diario oficial “El Peruano”, sin especificar el plazo para ello. Sugerimos que se determine un plazo máximo para dicha publicación, el cual se deberá computar a partir de que la resolución de mandato haya quedado consentida”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por Transportadora Callao referente al recurso de reconsideración contra la resolución que aprueba el mandato final emitido por el Consejo Directivo de OSITRAN. Asimismo, el RGA señala La Resolución que dicta Mandato de Acceso y el contenido íntegro del Mandato de Acceso será publicado en la página web de OSITRAN y de la Entidad Prestadora a más tardar al tercer día de efectuada la notificación.
17) Binde su opinión respecto del contenido mínimo que debe tener una solicitud de Mandato de Acceso. ¿Considera que es el adecuado?	LAP:	Sobre este punto, consideramos que dentro del artículo 97 del REMA, debería incluirse un literal f) que establezca lo siguiente: “f) <i>Cualquier otra información establecida en el REA de la Entidad Prestadora competente.</i> ” De esta manera, cualquier otra información que se requiera considerando el tipo de infraestructura de la EP, puede ser incluida en el REA correspondiente.	El proyecto de norma propone retirar la obligación de que cada Entidad Prestadora cuente con un Reglamento de Acceso.
	ADP:	Debería eliminarse la exigencia de un periodo mínimo de negociación entre las partes.”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por ADP.
	AETAI:	Consideramos que deben incluirse, de manera clara y consolidada, los conceptos y servicios que son incluidos dentro del pago del Cargo de Acceso. De esta manera, los Usuarios podrán conocer, de una manera más sencilla y rápida, los servicios a los que tienen derecho producto del pago de dicho Cargo. Respecto al requisito establecido en el literal b) del artículo 97 del REMA “Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones”, muchas veces se han presentado discrepancias con el regulador quien las requiere a pesar de que en las solicitudes se precisa que las actas de negociación con esta información no existen. Lo lógico sería que se solicite solo aquellos puntos en los que existen discrepancias, asumiendo que lo no resaltado o señalado se mantiene vigente.	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por AETAI en el sentido que se mantienen los Principios económicos sobre los cuales se determinan el Cargo de Acceso.

	UNITED	Consideramos que la documentación solicitada es excesiva, ejemplo: "Anexo 1-G: Reporte de deudas, donde consta que los representantes legales, directores y accionistas del usuario intermedio, no están reportados ante ninguna central de riesgos por incumplimiento en el pago de sus obligaciones (INFOCORP)." En este caso, solo debería ser necesario el reporte de deudas de la empresa como persona jurídica, ya que es ella la que será el usuario intermedio y a la que suscribirá el Mandato de Acceso."	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por UNITED .
	INCARAIL:	a) Consideramos que debería eliminarse el requisito de presentar " <i>copia de las actas de las reuniones</i> ", el cual desde nuestra opinión debería ser opcional. Mantener dicha exigencia podría fomentar que algunas Entidades Prestadoras eviten o rechacen - de mala fe- las solicitudes de reuniones o los intentos de acercamiento para llegar a un acuerdo a través la negociación directa. Una eventual negativa de trato por parte de las Entidades Prestadoras tendría como consecuencia que las empresas solicitantes del mandato no puedan cumplir con el requisito de adjuntar las copias de las actas de reunión y, por lo tanto, que no puedan solicitar la emisión de un mandato. A fin de evitar que los solicitantes ser perjudiquen con ello, sugerimos que dicho requisito sea facultativo. b) Sin perjuicio de ello, y desde el punto de vista del solicitante del mandato de acceso, consideramos que siempre que se entienda que las condiciones de acceso dependerán del estado al que hayan arribado las negociaciones entre el usuario intermedio y la Entidad Prestadora, de modo que se deberá recoger el contenido de los acuerdos a los que las partes hayan arribado."	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por INCARAIL .
	TRANSPORTADORA CALLAO	"En la línea de nuestros comentarios en el numeral 15), sugerimos que se agregue en el siguiente texto resaltado y subrayado: "Artículo 97º.- Solicitud de emisión de mandato solicitante de acceso a una Facilidad Esencial (...) adjuntará a su solicitud lo siguiente, según corresponda: a) Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70º, en la que se acredite el cumplimiento del período de negociación directa"	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por Transportadora Callao .
18) En base a su experiencia en tramitación de solicitudes de acceso a la infraestructura de transporte, presente cualquier observación o comentario adicional que	LAP:	1. Modificación de Infraestructura "Artículo 24.- Modificación de la infraestructura por parte del Usuario Intermedio. <i>Los usuarios intermedios podrán efectuar cambios y ajustes en la infraestructura sólo si cuentan con la autorización previa de la Entidad Prestadora. Cualquier discrepancia en la aplicación de este artículo será resuelta en primera instancia por la Entidad Prestadora y en segunda instancia por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN.</i> Consideramos que en los casos en los cuales la entidad prestadora deniega las solicitudes, ya existirá una motivación que justifique tal denegatoria. Por tal motivo, sugerimos que la discrepancia ya no debería ser vista en primera instancia por la Entidad Prestadora, sino directamente por OSITRAN. Ello, debido a que ya se	En relación a lo planteado por LAP; se señala lo siguiente: <ul style="list-style-type: none">▪ Sobre la Modificación de la infraestructura por parte de los usuarios intermedios, que este podrá efectuar cambios y ajustes en la infraestructura sólo si cuentan con la autorización previa de la Entidad Prestadora, según se encuentre establecido en el respectivo Contrato de Concesión o en las normas aplicables. Además de mantener el procedimiento referente a que cualquier discrepancia en la aplicación de este artículo será resuelta en primera instancia por la Entidad Prestadora y en segunda instancia por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN.

<p>considere pertinente en relación a las disposiciones contenidas en el REMA.</p>		<p>cuenta en el procedimiento con una respuesta debidamente motivada por parte de la EP.</p> <p>2. Registro y difusión de Contratos de Acceso</p> <p>"Artículo 41.- Registro y difusión de Contratos de Acceso. <i>Las Entidades Prestadoras establecerán una base de datos que contenga la información general y relevante sobre los Contratos de Acceso, Mandatos y demás información referida en el Artículo 20, la cual se difundirá en la página web de la Entidad Prestadora.</i></p> <p><i>La Entidad Prestadora que celebre un Contrato de Acceso, reciba un Mandato o requiera proporcionar información relevante para el Acceso, tiene la obligación de registrarla en la referida base de datos, a más tardar a los cinco (05) días de la celebración del Contrato o de haber recibido el Mandato.</i></p> <p><i>El incumplimiento de esta obligación por parte de las Entidades Prestadoras será considerado como infracción, y por tanto está sujeto a la aplicación del Reglamento de Infracciones y Sanciones."</i></p> <p>Consideramos que la interpretación de esta parte es algo confusa. Al momento de publicar en la página web los contratos se hace un pequeño resumen para el título del archivo y con ello ya estaría la EP cumpliendo con el registro y difusión, ya que desde el buscador de la página web de la EP es posible acceder al link en donde aparece el contrato completo.</p> <p>Nuestra propuesta para evitar confusiones sería: <i>"Las EP difundirán los Contratos de Acceso, Mandatos y demás información referida al art. 20, a través de su página web, realizando un registro de los mismos, que permita a los usuarios interesados, acceder a dicha información de manera sencilla y oportuna".</i></p> <p>3. Actas de Negociación</p> <p>"Artículo 69.- Actas de las reuniones de negociación. <i>En las reuniones de negociación se llevarán actas, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes, así como la fecha de la siguiente reunión.</i></p> <p><i>Las partes pueden acordar que los acuerdos y desacuerdos que hubiere sean registrados tan solo en el acta final. En el caso de no existir desacuerdos, se podrá elaborar directamente el proyecto de Contrato de Acceso."</i></p> <p>Consideramos que debería precisarse que es obligación de ambas partes firmar las actas luego de realizadas las reuniones, ya que, al no existir esta obligación, ambas partes o una de ellas podrían negarse a firmar las mismas, lo cual conllevaría a no dejar evidencia de su participación y podría retrasar el proceso de negociaciones.</p> <p>4. Remisión de proyectos de Contratos a OSITRAN</p> <p>"Artículo 72.- Remisión del Proyecto de Contrato de Acceso a OSITRAN. <i>Las Entidades Prestadoras deberán remitir los Proyectos de Contratos de Acceso a OSITRAN, dentro de los cinco (5) días siguientes de haber llegado a un acuerdo, adjuntando la información siguiente: (...)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Registro y difusión de Contratos de Acceso: Se precisa que las Entidades Prestadoras establecerán una base de datos actualizada, cuyo formato será establecido por el OSITRAN, el cual contendrá información general sobre los Contratos de Acceso y Mandatos de Acceso, de ser el caso, la cual se difundirá en la página web de la Entidad Prestadora. ▪ Asimismo, el proyecto de norma establece que en las reuniones de negociación se deberán suscribir actas en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes.
--	--	---	--

		Consideramos que resulta innecesario enviar los Proyectos de Contrato a OSITRAN en físico, bastaría con la publicación en la web y el envío digital del proyecto con todos los adjuntos que requieren.”	
	CORPAC:	<p>“Los Usuarios Intermedios como las líneas Aéreas demoran en devolver los proyectos y/o contratos de acceso, por lo que, en el caso de las líneas aéreas que ya operan los aeropuertos que son la mayoría, la nueva vigencia del contrato no coincide con el término del anterior. La vigencia se toma a partir de la suscripción, respetando los plazos dispuestos por OSITRAN.</p> <p>Asimismo, frecuentemente, las aerolíneas demoran en entregar la Garantía de fiel Cumplimiento del Contrato y de las Pólizas de Seguro, no siendo posible rescindir los contratos debido a que son los principales clientes que operan en los Aeropuertos, pues brindan servicios esenciales, y finalmente el que se perjudicaría sería el pasajero y la Entidad Prestadora.”</p>	El proyecto de norma propone para en el caso de renovaciones que solo impliquen modificación del plazo de vigencia del contrato, que las partes puedan aplicar la renovación automática, respetando las mismas condiciones del Contrato de Acceso vigente y por el mismo periodo de vigencia; la cual se producirá al vencimiento del plazo del contrato vigente, si ninguna de las partes manifiesta su oposición a dicha renovación.
	AETAI	<p>“Solicitamos, como fue mencionado anteriormente, que se permita realizar dentro de las Facilidades Esenciales de Counter de Check-in la gestión/venta de servicios conexos al transporte aéreo de pasajeros, tales como, pero no limitado a ello, (i) la venta del transporte de maleta (ya sea la primera maleta o una adicional); (ii) la venta de la elección de asiento; (iii) y pagos relacionados al Servicio Público de transporte aéreo.</p> <p>Igualmente, solicitamos que se incluya, de manera expresa en el REMA, como Servicio Esencial, tanto el “Mantenimiento” como el “Mantenimiento Preventivo”, de manera tal que el REA de las Entidades Prestadoras no pueda tener la posibilidad de restringir el alcance del Servicio Esencial.</p> <p>Así como la inclusión del servicio de inspección de equipaje facturado en bodega (BHS/HBS).</p> <p>Con la finalidad de sustentar nuestra posición, solicitamos muy amablemente que se tengan en cuenta los argumentos expuestos a lo largo de este cuestionario y del informe que se adjunta al mismo”</p>	<p>Propuesta incorporada en parte</p> <p>El proyecto de norma incorpora lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Servicio de Inspección de equipaje en bodega (HBS) como un servicio esencial. • Actualiza el listado de servicios y facilidades esenciales. • Establece la definición para cada uno de los servicios y facilidades esenciales.
	INCARAIL:	<p>“a) Los artículos 62° y 63° del REMA regulan el procedimiento recursivo aplicable a la denegatoria de la solicitud de acceso, a través de los Recursos de Reconsideración y Apelación, respectivamente. Con el fin de simplificar ambos procedimientos, sugerimos las siguientes modificaciones:</p> <p>De acuerdo con el artículo 62° del REMA, el Recurso de Reconsideración debe ser resuelto en un plazo no mayor a cinco (5) días, luego de lo cual debe producirse la notificación de la decisión al solicitante. Sugerimos que, si luego del transcurso de dicho plazo el solicitante no es notificado con la decisión, se entienda que el recurso ha sido desestimado. Lo anterior es concordante con la aplicación del silencio negativo prevista en el artículo 37° de la LPAG, en la medida que la solicitud afecta bienes jurídicos que son de interés público. (...)</p>	<p>Propuesta no Incorporada</p> <p>El proyecto de norma propone ampliar el plazo para la atención del recurso de reconsideración a 10 días y el plazo para elevar el expediente de apelación a OSITRAN es de 15 días contados desde la presentación de la apelación.</p>
	TRANSPORTADORA CALLAO	<p>“Según el Artículo 62°, en caso de que la Entidad Prestadora deniegue parcial o totalmente el acceso, el solicitante puede presentar una Reconsideración ante la misma entidad, la cual deberá ser resuelta en cinco (5) días. Consideramos que para</p>	<p>Propuesta no Incorporada</p> <p>El proyecto de norma propone ampliar el plazo para la atención de la reconsideración de 10 días.</p>

		resolver dicho recurso se debe otorgar un plazo similar al de la apelación (15 días), teniendo en cuenta que, por lo general, las nuevas pruebas ofrecidas son estudios y reportes de carácter técnico, cuya evaluación suele tomar a la Entidad Prestadora más de cinco (5) días.”	
	ENAPU:	Reiteramos que la remisión de los proyectos de contrato para revisión de OSITRAN se realice vía correo electrónico, a manera de simplificación de trámites y de ser más eficientes en el uso del tiempo que este trámite demande”	Propuesta no Incorporada El proyecto de norma no incorpora la propuesta planteada por ENAPU .

