



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 02 de abril de 2012

Nº 013-2012-CD-OSITRAN

VISTO:

El Informe Nº 001-12-GRE-GAL-OSITRAN de fecha 12 de marzo de 2012, elaborado por la Gerencia de Regulación y Gerencia de Asesoría Legal;

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004-CD-OSITRAN de fecha 23 de setiembre del año 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, que fuera modificado por Resolución de Consejo Directivo Nº 082-2006-CD-OSITRAN y Resolución de Consejo Directivo Nº 003-2012-CD-OSITRAN;

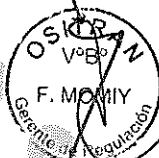
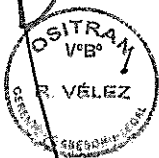
Que, el artículo 12º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, RETA), establece que en el caso que el Contrato de Concesión de la Infraestructura de Transporte de Uso Público bajo competencia de OSITRAN, establezcan tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá a OSITRAN velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos. Las reglas del Reglamento se aplicarán de manera supletoria a lo establecido en los Contratos de Concesión;

Que, el 30 de abril de 2009 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación, entre otros, del Tramo Vial: Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún, entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la sociedad concesionaria OBRAINSA S.A. (en adelante, Contrato de Concesión);

Que, el numeral 9.2 del Contrato de Concesión establece que *"La Tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el REGULADOR antes de la Fecha de Inicio de la Explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida"*;

Que, asimismo, el citado numeral contempla que *"En todo lo relativo al Peaje y la Tarifa a ser cobrada por el CONCESIONARIO, son de aplicación supletoria las disposiciones establecidas en el Reglamento General de Tarifas [...] o norma posterior que lo modifique o sustituya"*;

Que, el artículo 53º del RETA establece que el Consejo Directivo aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, notificándola a la Entidad Prestadora y publicada en la página web del OSITRAN;



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

Página 1 de 3



1



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, el citado artículo del RETA precisa que el Consejo Directivo establecerá el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada;

Que, el artículo 19° del RETA establece que "Corresponde a OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo: 1. Costos incrementales, 2. Costo Marginal de largo plazo, 3. Costos Totalmente Distribuidos, 4. Disposición a Pagar, 5. Tarifación comparativa (Benchmarking), 6. Empresa Modelo Eficiente, y 7. Costo de Servicio (...)"

Que, asimismo, el artículo 19° del RETA precisa que "la aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión";

Que, en ese sentido, se ha establecido que la metodología utilizada para la fijación del peaje será la de "Disposición a Pagar", conforme al artículo 19° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN;

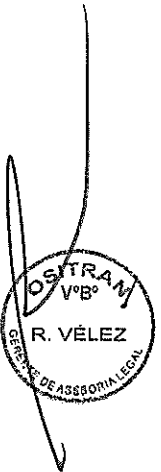
De conformidad con el numeral 9.2 del Contrato de Concesión del Tramo Vial: Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún, los artículos 12°, 19° y 53° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y modificado por Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN, y sobre la base del Informe citado en el visto de la presente Resolución; y estando a lo acordado por el Consejo Directivo mediante Sesión N° 411 que se inició el 28 de marzo del 2012 y, culminó el 30 de marzo del 2012;



SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Dar inicio al procedimiento de oficio para la fijación del peaje de la empresa concesionaria OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A., conforme al numeral 9.2 del Contrato de Concesión del Tramo Vial: Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Notificar la presente resolución, así como el Informe N° 001-12-GRE-GAL-OSITRAN que sustenta el inicio del presente procedimiento de oficio para la fijación de peaje, a la empresa Concesionaria OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A., otorgándole un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación, a fin de que en ejercicio del derecho otorgado en el Artículo 53° de RETA, presente su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada.



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





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

ARTÍCULO TERCERO.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página web institucional (www.ositran.gob.pe) y en el Diario Oficial "El Peruano".

Regístrese, comuníquese y publíquese.



JESÚS TAMAYO PACHECO
Presidente (e) del Consejo Directivo



Reg. Sal PD N° 8311-12



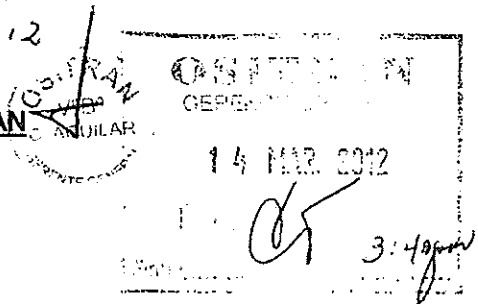
OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Página 3 de 3



CON LA CONFORMIDAD DE ESTE DESTINO,
PASE A C.O., PARA APROBACION.
26.03.12

INFORME N° 001-12-GRE-GAL-OSITRAN



Para : **Carlos Aguilar Meza**
Gerente General

De : **Fernando Momiy Hada**
Gerente de Regulación

Roberto Vélez Salinas
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Fijación del peaje en la Concesión Valle del Zaña (tramo vial Mocupe-Cayalti-Oyotún) para OBRAINSA

Fecha : 12 de marzo de 2012

I. OBJETO

1. El objeto del presente informe es sustentar el inicio del procedimiento de fijación de oficio del peaje para la Concesión Valle del Zaña (en adelante, la concesión), que comprende el tramo vial Nuevo Mocupe – Cayalti - Oyotún, concesionado a la empresa OBRAINSA.

II. ANTECEDENTES

- 2. Mediante Ley N° 2691, publicada el 23 de enero del 1998, se aprobó la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de Creación de OSITRAN);
- 3. Mediante Ley N° 27332, publicada el 29 de julio del 2000, se aprobó la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (en adelante, Ley de los Reguladores);
- 4. El 23 de setiembre del año 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, que fuera modificado por Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN;
- 5. Mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, publicado el 27 de julio de 2006, se aprobó el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN (en adelante, REGO);
- 6. El 30 de abril de 2009 se suscribió el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación de la concesión vial Nuevo Mocupe – Cayalti – Oyotún, entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la sociedad concesionaria OBRAINSA S.A.



7. En diciembre de 2011, como parte de las actividades preparativas para la fijación tarifaria, se contrató los servicios de Optima Optimización & Management, empresa especializada en la realización de estudios cualitativos y cuantitativos en campo, para la realización de entrevistas con los representantes y choferes de empresas de transporte público que brindan servicios dentro de la concesión;

III. MARCO LEGAL

III.1. Marco Contractual

8. El numeral 1.11 del Contrato de Concesión define la tarifa como la suma del peaje más el IGV y cualquier otro tributo aplicable. El peaje se aplica, en la unidad correspondiente, por cada paso por la unida de peaje.

«[...] Peaje

Es el cobro en Nuevos Soles por el uso del Tramo Vial Nuevo Mocupe - Cayalti - Oyotún de la Concesión, correspondiente a cada vehículo ligero o, en el caso de vehículos pesados por cada eje cobrable que pase por la unidad de peaje, que el CONCESIONARIO está facultado a exigir a los Usuarios en los términos establecidos en el Contrato. No incluye el IGV ni algún otro tributo. [...]

[El subrayado es nuestro]

Tarifa(s)

Es el monto permitido, expresado en Nuevos Soles, que el CONCESIONARIO está facultado a cobrar a los Usuarios por concepto de Peaje, más el IGV y cualquier otro tributo aplicable. [...]

9. La sección IX del Contrato de Concesión trata del régimen económico. En el numeral 9.2 se establece que el peaje será determinado por el Regulador y cobrado, junto con los impuestos correspondientes, por el concesionario. El citado numeral recoge la existencia de una tarifa básica y una diferenciada por distancia, que será cobrada a partir de la fecha de inicio de la explotación.

«9.2.- Corresponde al CONCESIONARIO el cobro de la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación, como contraprestación por el Servicio.

La Tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el REGULADOR antes de la Fecha de Inicio de la Explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.

En todo lo relativo al Peaje y la Tarifa a ser cobrada por el CONCESIONARIO, son de aplicación supletoria las disposiciones establecidas en el Reglamento General de Tarifas aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, modificado por la Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN, o norma posterior que lo modifique o sustituya.»

[El subrayado es nuestro]

10. En el numeral 9.4, el contrato establece que la tarifa se cobrará para los dos sentidos de desplazamiento.

«9.4.- El cobro de la Tarifa será por el uso de la carretera Nuevo Mocupe - Cayalti - Oyotún, lo que implica que se cobrará al Usuario de la carretera que no se encuentre exento de pago. La Tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento.»



11. En el numeral 9.5, el contrato establece que la tarifa correspondiente al peaje fijado por el Regulador se facturará por vehículo, cuando se trate de vehículos ligeros, y por eje cuando se trate de vehículos pesados.

«9.5.- El CONCESIONARIO deberá cobrar la Tarifa observando lo siguiente:

- a) Cada vehículo ligero pagará una Tarifa básica.
b) Cada vehículo pesado pagará una Tarifa básica por cada eje.»

Los vehículos utilizados para atender servicios de emergencia tales como ambulancias, bomberos o vehículos de la Policía Nacional, así como vehículos militares en comisión, maniobras, ejercicios o convoys, los vehículos de la Cruz Roja Peruana y otros vehículos de entidades públicas y privadas que realicen actividades con fines humanitarios que cuenten con la autorización respectiva del CONCEDENTE estarán exentos del cobro de la Tarifa de acuerdo con lo señalado en el Decreto Ley N° 22467, la Ley N° 24423 y Leyes y Disposiciones Aplicables.»

12. Por su parte, el numeral 9.6 del contrato establece que peaje será reajustado anualmente por el índice de Precios al consumo (IPC).

«9.6.- El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje \frac{IPC_t}{IPC_0}$$

donde:

Peaje_{Ajustado}: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.

Peaje: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.

i: Mes anterior al que se realiza el cálculo del *Peaje_{Ajustado}*.

0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.

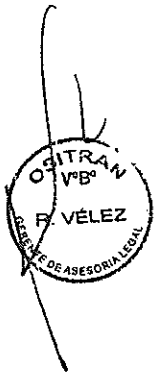
IPC: Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) [...].

13. En cumplimiento de lo dispuesto por el Contrato de Concesión corresponde a OSITRAN iniciar el procedimiento de determinación del peaje. El contrato no establece la metodología que debe emplear el Regulador para tal fin. En cualquier caso, sí establece que el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA) es de aplicación supletoria, razón por la que tanto el procedimiento como la elección de metodología deben cumplir con dicho reglamento y con el resto de la normativa vigente.

III.2 Ley, Reglamento General y Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

14. El numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que:

«La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los



contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.»

15. El punto *ii* del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, en el que se incluye hacer cumplir las cláusulas que los contratos contengan:

«ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.»

16. OSITRAN tiene la facultad de fijar tarifas y peajes¹, ya que el literal d) del numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que:

«b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;»

17. Esta facultad está refrendada en el Reglamento General de OSITRAN (REGO). En su artículo 21° establece que:

«Para el cumplimiento de sus objetivos, el OSITRAN ejerce las siguientes funciones: normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y de reclamos.»

18. El artículo 27° del mencionado dispositivo legal señala que la función reguladora:

«Es aquella que permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito, los CARGOS DE ACCESO por la utilización de las FACILIDADES ESENCIALES, así como los principios y sistemas tarifarios que resultaren aplicables.»

19. De esta manera, OSITRAN puede fijar peajes ya que, de acuerdo con el artículo 29°:

«En ejercicio de la función reguladora el OSITRAN puede fijar tarifas, establecer sistemas tarifarios por la utilización de la INFRAESTRUCTURA y de los servicios que se encuentren bajo su competencia, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.»

20. La competencia regulatoria es exclusiva del Consejo Directivo de la institución, ya que de acuerdo al artículo 28° del REGO:

«La función reguladora es de competencia exclusiva del Consejo Directivo del OSITRAN.»

¹ Según el artículo 3 del RETA, Tarifa se define de la siguiente forma: «Es la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Su denominación puede ser también, tasa, peaje u otro equivalente, siempre que responda a dicha naturaleza.»



21. En concordancia con lo mencionado en los numerales anteriores, el artículo 17° del RETA establece que el Regulador está facultado para iniciar y llevar a cabo procedimientos de fijación de tarifas, pues en su primer numeral establece que:

«[...] 1. Corresponde al OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las Tarifas para servicios nuevos. [...]»

22. Como se ha señalado, el Contrato de Concesión no contempla de manera expresa la metodología aplicable para la fijación del peaje, por tanto corresponderá al Regulador determinarla, aplicando el RETA de manera supletoria.

23. En cuanto a las metodologías consideradas para la fijación, el artículo 19° del RETA considera, con carácter meramente enunciativo, varias metodologías entre las que se encuentra la de disposición a pagar.

«Artículo 19°. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

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

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

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar

[...]

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

24. Para la elección de la metodología adecuada para el establecimiento del peaje, deben respetarse los principios establecidos en el RETA. La elección de la metodología forma parte de la función reguladora, que en virtud del ya mencionado artículo 28° del REGO es de competencia exclusiva del Consejo Directivo del OSITRAN. Sin perjuicio del derecho que le asiste al administrado de impugnar en la resolución mediante la que queda establecida la tarifa.

25. De acuerdo al RETA, la acción del Regulador, en el contexto tarifario aplicable al presente Contrato de Concesión, debe considerar los siguientes principios: i) sostenibilidad, ii) equidad, iii) eficiencia y iv) consistencia.

26. El artículo 18° del RETA, define los principios mencionados de la siguiente manera:

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

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

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



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

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

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

IV. CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

IV.1 Alcance de la fijación del peaje

27. El contrato, en su artículo 9°, establece que el alcance de la fijación será la *tarifa básica*, siendo ésta cobrada por vehículo ligero, o por eje para el caso de los vehículos pesados. La tarifa se cobrará para cada sentido del desplazamiento al paso por una estación de peaje, cuya ubicación corresponde establecer al MTC.
28. Por lo que respecta a los sujetos de cobro, el contrato establece que el peaje deberá ser pagado por todos los vehículos, salvo vehículos para la atención de emergencias, vehículos militares en comisión de servicio y vehículos que realicen actividades de carácter humanitario que cuenten con la exoneración de pago correspondiente otorgada por el concedente.

IV.2 Selección de la metodología de fijación del peaje

29. La elección de la metodología debe estar en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio.
30. En el caso de la concesión Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, se trata de una carretera de penetración costa-sierra cuyos usuarios son principalmente empresas de transporte de servicio público, cuyos pasajeros cuentan con bajos recursos económicos. El tránsito de vehículos particulares es bajo.
31. La concesión atraviesa la provincia de Chiclayo por los distritos de Lagunas (Nuevo Mocupe), Cayaltí (Cayaltí) y Oyotún (Oyotún) en el departamento de Lambayeque. En dichos departamentos, existe un importante porcentaje de la población en situación de pobreza como se muestra en el siguiente cuadro. El RETA insta a que las metodologías de fijación estén en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio. Por las circunstancias socioeconómicas en la zona de la concesión, se hace preciso considerar el criterio de equidad para la selección de la metodología de fijación del peaje.



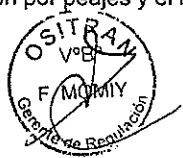
Cuadro 1: Indicadores de Pobreza en la Zona de Influencia de la Concesión

Indicador	Lagunas	Cayaltí	Oyotún
Población con al menos una NBI	31,7%	30,4%	45,1%
Población en pobreza	35,1%	37,2%	42,6%
Población en pobreza extrema	4,4%	5,5%	5,9%

NBI: Necesidad básica insatisfecha.

Fuente: INEI Censo de Población y Vivienda, 2007.

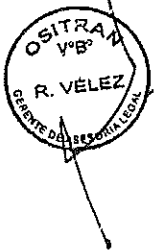
32. De acuerdo con los principios del RETA ya enunciados, en esta concesión la sostenibilidad se encuentra garantizada por el monto del cofinanciamiento de la carretera establecido contractualmente. Los costos de construcción mantenimiento y operación de la vía están asegurados, al haber sido establecidos por el concesionario en su oferta y asegurados por el Pago por Servicio (PAS)².
33. Por lo que respecta a la eficiencia, el proceso de licitación proporciona fuertes incentivos a que la construcción y el mantenimiento se adjudiquen a los postores con menores costos. En estas concesiones, la provisión de incentivos se realiza *ex ante*, al hacer competir a los diferentes postores por el menor monto del PAS. Establecido el PAS mediante la competencia entre postores, el ingreso total del concesionario es independiente del nivel de precios (peaje) y del tráfico existente.
34. Al separar los ingresos por peaje de la sostenibilidad de la concesión pierde sentido considerar como método de fijación el flujo de caja neto descontado que garantice una adecuada remuneración del capital al inversionista. De hecho, en el contexto de infraestructuras cofinanciadas sujetas al régimen económico como el descrito, el concesionario puede tener incentivos a cobrar por debajo o incluso a no cobrarla, ya que su sostenibilidad no se ve afectada.
35. Si no existieran otros ingresos adicionales a la recaudación por peaje, dado el bajo tráfico de las carreteras que forman parte de las concesiones costa-sierra, un peaje calculado para financiar los costos eficientes de construcción, operación y mantenimiento estaría muy por encima de la capacidad de pago de la población beneficiada por la vía. Tal peaje conduciría a una severa infrautilización de la vía, lo cual sería ineficiente; además de no lograr los objetivos de conectividad y penetración.
36. Por lo tanto, para evitar la infrautilización de la vía, el Regulador debe tener en cuenta la capacidad de pago de los usuarios. De esta manera se consigue que los usuarios de la vía contribuyan en la medida de sus posibilidades a aliviar el cofinanciamiento a cargo del Estado, es decir, la diferencia entre el PAS y la cantidad recaudada por el peaje.
37. Más relevante en este caso es la aplicación del principio de equidad. En atención a este principio, las tarifas deben permitir que la mayor cantidad posible de usuarios puedan acceder a los servicios de la infraestructura.



² Pago por Servicio (PAS), comprende un Pago por Obras (PPO) y un Pago por Conservación y Operación (PAMO). Los montos fueron determinados en la oferta económica del concesionario. El PAS es financiado a través de los peajes y un aporte estatal que cubre la diferencia requerida entre la recaudación por peajes y el PAS.



38. Por último, de acuerdo con el principio de consistencia, la metodología deberá considerar como punto de partida las metodologías y resultados ya obtenidos en procesos de fijación de peajes para concesiones similares. En concreto, la concesión vial Buenos Aires-Canchaque, adjudicada a Concesión Canchaque S.A., presenta muchas similitudes con la concesión Mocupe – Cayaltí – Oyotún. En ambos casos se trata de carreteras de penetración costa-sierra, cofinanciadas, y cuyas áreas de influencia son zonas económicamente deprimidas pero con potencial. Para la concesión Buenos Aires – Canchaque la tarifa fue fijada utilizando técnicas de disponibilidad al pago del peaje, aplicada a los usuarios de la vía.
39. La metodología de entrevistas a los usuarios sobre la tarifa que podrían pagar, trata de identificar (como su nombre lo indica), un monto que los usuarios estén dispuestos a pagar, sin afectar significativamente la cantidad demandada actualmente del servicio. Por lo expuesto, y considerando los principios aplicables del RETA, la metodología de disposición a pagar es la más adecuada para este tipo de concesión.
40. Con la finalidad de confirmar la metodología elegida, se realizó una comparación entre la tarifa que se obtendría bajo la metodología de disposición a pagar, en comparación con la metodología alternativa de flujo de caja descontado. Cabe mencionar que con la metodología de disposición a pagar, se logra calcular el precio o tarifa a pagar por parte de los usuarios finales, variable que permite luego calcular el peaje (luego de ajustada por los impuestos).
41. Bajo la metodología de flujo de caja descontado, el criterio a adoptar es que los ingresos por peaje deberían cubrir los costos de inversión realizados por el concesionario más los costos de mantenimiento y operación de la vía durante la vida de la concesión. El peaje resultante bajo esta metodología, incluso en escenarios optimistas de crecimiento del tráfico, resulta muy superior a lo que pueden pagar los usuarios de la zona de influencia de la concesión, e incluso superior al resto de peajes de la red vial concesionada.
42. Para la estimación del peaje bajo la metodología de disposición a pagar, se contrató a una empresa especializada en la ejecución de encuestas. Se entrevistó, en sus paraderos y lugares de trabajo, a representantes y choferes de empresas y asociaciones de transporte público que circulan por la concesión. Las empresas entrevistadas suponen prácticamente la totalidad de unidades que brindan servicio en la ruta.
43. De la estructura de costos de las asociaciones y empresas de transporte se deduce que las mejoras en las condiciones de tránsito ocasionadas por la concesión han generado ahorros en los costos de explotación de sus unidades. Dicho ahorro es superior a la tarifa que se estableció para la concesión vial Buenos Aires-Canchaque.



44. Por consiguiente, la metodología de disposición a pagar es la pertinente tanto desde el punto de vista de los principios aplicables en las fijaciones tarifarias como en los estudios realizados hasta el momento.

V. CRONOGRAMA DEL PROCESO DE FIJACIÓN

45. En el Anexo adjunto a este informe se encuentra el cronograma referencial para el procedimiento de fijación tarifaria. La tarifa será cobrada a partir de la fecha de inicio de la explotación que, de acuerdo al contrato, es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del concedente.
46. A la fecha, los trabajos de construcción están avanzados, pero algunas obras aún no han iniciado debido a que la totalidad de terrenos no han sido entregados por el concedente. En la eventualidad de que se entregaran los terrenos y concluyeran las obras antes de que finalizara el proceso de fijación tarifaria, se podría establecer una tarifa provisional hasta la emisión de la Resolución que establezca la tarifa definitiva, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20° del RETA.

VI. CONCLUSIONES

- I. El contrato establece que OSITRAN deberá fijar un peaje para la Concesión Valle del Zaña (tramo vial Mocupe-Cayaltí-Oyotún).
- II. El contrato remite de forma supletoria al RETA para cualquier aspecto tarifario, como el procedimiento de fijación tarifaria y la metodología a emplear durante el mismo.
- III. En virtud de que se trata de una concesión con un contrato cofinanciado, ubicada en una zona cuyos usuarios cuentan con bajos recursos económicos, la metodología que mejor permite respetar los principios del RETA relevantes para este proceso es la de Disposición a Pagar, señalada en el artículo 19 del RETA.



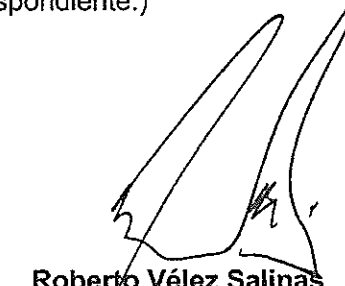
VII. RECOMENDACIONES

- I. Se recomienda elevar el presente informe al Consejo Directivo para que apruebe el inicio del procedimiento de fijación de oficio para el peaje aplicable a la Concesión Valle del Zaña, tramo vial Mocupe-Cayaltí-Oyotún. (Se adjunta proyecto de resolución correspondiente.)

Atentamente,



Fernando Momiy Hada
Gerente de Regulación



Roberto Vélez Salinas
Gerente de Asesoría Legal



José Carlos Velarde Sacio
Jefe de Regulación (e)



Ernesto Peña Haro
Asesor legal

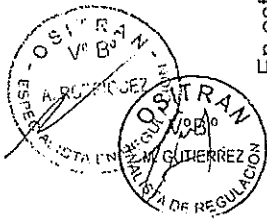


Mauro Gutiérrez Martínez
Analista de Regulación



Abel Rodríguez González
Especialista en Regulación

REG. SAL. GRE-GAL N° 5597-12



ANEXO

En este anexo se presenta el cronograma esperado para el proceso de fijación, de acuerdo con los plazos establecidos en el RETA. Los días son días hábiles.

Actividad	Días	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Aprobación de Inicio del Procedimiento						
Notificación al Concesionario						
Elaboración y Presentación de la Propuesta Concesionaria	30					
Elaboración y Presentación de la Propuesta GRE	30					
Evaluación Propuesta del GG y Elevación al CD	5					
Evaluación Propuesta del CD y Prepublicación	15					
Presentación de Comentarios a la Propuesta y Audiencia	15					
Elaboración y Presentación de la Propuesta Final GRE	15					
Evaluación Propuesta Final del GG y Elevación al CD	5					
Evaluación Propuesta del CD Aprobación y Prepublicación	15					

GRE: Gerencia de Regulación del OSITRAN.
 GG: Gerencia General del OSITRAN.
 CD: Consejo Directivo del OSITRAN.



