

19094-2017 / 55B01



Gilat To Home Perú S.A.
Av. Carlos Villarán 140, Torre "A" Interbank, piso 12, Urb. Santa Catalina, La Victoria
Tel: (01)222-4000

Lima, 30 de octubre de 2017

GL-610-2017

Señores
OSIPTEL
Presente. -

Asunto: Comentarios al Proyecto Normativo que modifica las Resoluciones del Consejo Directivo N° 005-2010-CD/OSIPTEL y N° 038-2010-CD/OSIPTEL.

Referencia: Resolución de Consejo Directivo N° 111-2017-CD/OSIPTEL

OSIPTEL
2017 OCT 30 AM 10:47
RECORRIDO

De nuestra mayor consideración:

Por medio de la presente nos es grato saludarlos, a fin de remitirle, adjunto a la presente, dentro del plazo establecido, nuestros comentarios al Proyecto Normativo que modifica la Resolución N° 005-2010-CD/OSIPTEL, que aprueba los Principios Metodológicos Generales para Determinar Cargos de Interconexión Diferenciados aplicables en Comunicaciones con Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social y la Resolución N° 038-2010-CD/OSIPTEL, que aprueba las Reglas para la Determinación de Cargos de Interconexión Diferenciados, publicado por la Resolución de Consejo Directivo N° 111-2017-CD/OSIPTEL

Sin otro particular por el momento y agradeciendo de antemano la atención prestada, quedamos de ustedes.

Muy atentamente,

YVETH ROMERO
Gerente Legal y Asuntos Regulatorios



Gilat To Home Peru S.A.
Av. Carlos Villarán 140, Torre "A" Interbank, piso 12, Urb. Santa Catalina, La Victoria
Tel: (01)222-4000

COMENTARIOS AL PROYECTO NORMATIVO QUE MODIFICA LAS RESOLUCIONES DE CONSEJO DIRECTIVO N° 005-2010-CD/OSIPTTEL Y N° 038-2010-CD/OSIPTTEL

NUMERAL	COMENTARIO
COMENTARIOS GENERALES	<p>En primer lugar, saludamos la iniciativa del OSIPTTEL de revisar la metodología de diferenciación de cargos de interconexión con el propósito de ajustarla a un escenario más real a la situación desventajosa en la cual se encuentra la operación de los servicios en zonas rurales y de preferente interés social.</p> <p>Así, debemos manifestar que concordamos con el organismo regulador en la afirmación de que el ahorro generado por las empresas operadoras de redes rurales debido a la diferenciación de los cargos de interconexión, ha venido reduciéndose año a año debido a (i) la reducción del tráfico desde/hacia las redes del servicio de telefonía fija rural y (ii) la reducción del cargo de interconexión tope que hace que la diferencia respecto al cargo rural sea cada vez menor y por tanto, genera que el ahorro ya no sea tan representativo.</p> <p>Sin perjuicio de lo indicado, respetuosamente discrepamos de la intención del OSIPTTEL de mantener únicamente la diferenciación de los cargos de originación/terminación móviles y el cargo por acceso a los teléfonos públicos y dejar de diferenciar el resto de cargos.</p> <p>Al respecto, OSIPTTEL sustenta su posición de no diferenciar los cargos de interconexión de originación/terminación fija, transporte conmutado local, transporte conmutado de larga distancia nacional y de acceso a la plataforma de pago, principalmente en dos (02) argumentos: a) el proceso de diferenciación de cargos de interconexión genera costos tanto en el propio regulador como en el administrado, lo cual no compensaría el ahorro en costos para los operadores rurales y b) la contribución a la matriz de ahorro de costos de los cargos que no se van a diferenciar no compensan los costos administrativos incurridos por el proceso de diferenciación.</p> <p>Respecto al primer argumento, OSIPTTEL indica que los costos del administrado se generaría principalmente debido a los costos involucrados en los procesos de diferenciación de los escenarios de tráfico rural y urbano, la elaboración de los reportes remitidos periódicamente al OSIPTTEL para la actualización de los cargos y supuestas discrepancias presentadas en los procesos de liquidación de tráfico.</p> <p>Con relación dichos argumentos debemos expresar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Respecto a los costos involucrados en los proceso de diferenciación de tráfico rural urbano, consideramos que las empresas operadoras incurrieron en dichos costos en el año 2010 a fin de adaptar sus sistemas

de interconexión y procesos de liquidación de tráfico; asimismo, dado que a la fecha, los escenarios no son significativamente dinámicos, consideramos que luego de esa adaptación no existirían costos administrativos relevantes para mantener la diferenciación de tráfico rural-urbano y así permitir la aplicación de cargos diferenciados en todos los escenarios.

- Respecto a los costos asociados a la elaboración de reportes periódicos al OSIPTEL para la actualización de cargos, consideramos que dicha información ya se encuentra registrada en los sistemas de interconexión que se tienen implementados para llevar a cabo los procesos de liquidación mensual de tráfico, por lo que no debería implicar costos adicionales relevantes.
- Finalmente, respecto a las supuestas discrepancias presentadas en los procesos de liquidación, cabe señalar que, desde el año 2010, en el que se implementó la diferenciación de cargos de interconexión, GILAT, en particular, no ha presentado discrepancias relevantes con las empresas operadoras en los procesos de conciliación de tráfico en sus relaciones de interconexión, razón por la cual no entendemos por qué para OSIPTEL la diferenciación de cargos de interconexión implicaría significativos costos administrativos en los proceso de liquidación.

Por otro lado, en relación al segundo argumento referido a la contribución a la matriz de ahorro de costos por diferenciación de los cargos que se pretende no diferenciar, el OSIPTEL precisa que este ascendería solo al 12% del total de ahorro generado por todos los cargos sometidos a diferenciación, considerándolo una cifra poco significativa y que no justificaría los costos incurridos en el proceso de diferenciación.

Sin embargo, solicitamos a vuestro Despacho considerar que para el caso de GILAT, los cargos de interconexión que se pretender no diferenciar representan actualmente un 21% de la matriz de ahorro de costos por diferenciación de cargos como se muestra en el Gráfico 1, siendo por ello relevante para nuestra empresa mantener la diferenciación de dichos cargos. En efecto, si bien el monto correspondiente a un 21% de contribución a la matriz de ahorro de costos, puede parecer no significativo para el mercado, sí lo es para las empresas operadoras cuya operación es principalmente en áreas rurales y de preferente interés social puesto que la acelerada penetración de los servicios móviles, ha generado un colapso en el tráfico de los operadores rurales y por tanto en los ingresos que no compensan los elevados costos de operación.



costos por diferenciación de cargos debido a que en la práctica actúa casi como un cargo no diferenciado.

En efecto, los costos asociados al cargo prepago representan para GILAT aproximadamente el 60% del total de sus costos de interconexión; sin embargo, la componente fija del cargo prepago, la cual sí está diferenciada, representa solo el 0.2% de los costos por cargo prepago, siendo que el 99.8% restantes corresponden a la componente variable, la cual no ha sido diferenciada.

En ese sentido, dado que el cargo prepago representa un gran porcentaje de costos de interconexión, una eventual diferenciación de dicha componente variable, produciría que el costo por el referido cargo sí represente una importante contribución a la matriz de ahorro de costos.

Por otro lado, con el propósito de resumir el impacto que tendrá la implementación de la metodología propuesta en el proyecto de norma bajo comentario, a continuación, se muestra una tabla resumen de la variación en los costos de interconexión de GILAT:

Cargo de interconexión	Impacto en costos por nueva metodología	
	Descripción	Variación costos
Cargos de originación/terminación móviles	Nuevo ratio cargo rural/urbano (α)	-US\$ 5K (-24%)
Acceso a teléfonos de uso públicos urbanos	Nuevo ratio de tráfico agregado (ψ)	No significativo
Cargos de originación/terminación fija	Se deja de diferenciar cargos	+US\$ 4K (+19%)
Transporte conmutado de larga distancia nacional		
Transporte conmutado local		
Acceso a la plataforma prepago (Solo la componente fija)		
Total variación en costos>>		-US\$ 1K (-5%)

Tal como se puede apreciar, si bien la aplicación del nuevo ratio entre el cargo de interconexión rural y urbano, basado en los porcentajes de hogares que tienen acceso al servicio de telefonía fija, contribuye en reducir en un 24% los actuales costos de interconexión, la no diferenciación de los cargos de interconexión de originación/terminación fija, transporte conmutado local, transporte conmutado de larga distancia nacional y de acceso a la plataforma de pago, incrementaría en un 19% los actuales costos de interconexión.

Así, para el caso de GILAT, el ahorro en costos por el nuevo ratio de cargo rural-urbano se ve casi eliminado al diferenciar solo los cargos de originación/terminación móvil y de acceso a teléfonos públicos, dando como resultado un ahorro agregado en costos de solo 5% respecto a los costos de





Gilat To Home Peru S.A.
Av. Carlos Villarán 140, Torre "A" Interbank, piso 12, Urb. Santa Catalina, La Victoria
Tel: (01)222-4000

interconexión actuales, lo cual, consideramos que no cumple con el objetivo del proyecto de norma.

Si por el contrato, el OSIPTEL continuase diferenciado también los cargos de interconexión de originación/terminación fija, transporte conmutado local, transporte conmutado de larga distancia nacional y de acceso a la plataforma de pago, bajo la metodología de cálculo propuesta en el proyecto de norma, el escenario sería como se presenta a continuación:

Carga de interconexión	Impacto en costos	
	Descripción	Variación costos
Cargos de originación/terminación móviles	Nuevo ratio cargo rural/urbano (α)	-US\$ 5K (-24%)
Acceso a teléfonos de uso públicos urbanos	Nuevo ratio de tráfico agregado (ψ)	No significativo
Cargos de originación/terminación fija	Se diferencian cargos con la misma metodología que para el cargo móvil y acceso TUP	-US\$ 1.5K (-7%)
Transporte conmutado de larga distancia nacional		
Transporte conmutado local		
Acceso a la plataforma prepago (Solo la componente fija)		
Total variación en costos>>		-US\$ 6.5K (-31%)

Así, el ahorro total en costos representaría el 31% del total de costos de interconexión. Adicionalmente, si el OSIPTEL decide diferenciar el cargo de acceso a la plataforma de pago, el cual como indicamos, representa actualmente el 60% de los costos de interconexión de GILAT, el ahorro sería aún más representativo.

En atención a lo expuesto, consideramos relevante que el procedimiento de diferenciación de cargos siga incluyendo a cargos de interconexión de originación/terminación fija, transporte conmutado local, transporte conmutado de larga distancia nacional y de acceso a la plataforma de pago; asimismo, sobre este último debiera incluirse la diferenciación de la componente variable.

