

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

RESOLUCIÓN QUE ESTABLECE EL CARGO DE INTERCONEXIÓN TOPE POR EL TRANSPORTE CONMUTADO LOCAL

I.- OBJETIVO.

El objetivo de la regulación del cargo de interconexión tope por transporte conmutado local, consiste en fijar el referido cargo tope de manera que esté orientado a costos, logrando así tanto la eficiencia económica como la recuperación de la inversión realizada por la empresa operadora que lo provee.

Siendo el transporte conmutado local de suma importancia por permitir a los operadores de telecomunicaciones interconectarse entre sí, sin necesidad de requerir una interconexión directa entre tales operadores, y en algunos casos, ni siquiera siendo necesario contar con un acuerdo de interconexión, la regulación del referido cargo tope proveerá, a aquellos operadores que lo utilicen, condiciones favorables para la prestación de sus servicios.

II.- ANTECEDENTES.

Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 029-2001-CD/OSIPTEL, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de junio de 2001, se fijó el valor del cargo de interconexión tope por el transporte conmutado local en US\$ 0,00554 por minuto, tasado al segundo, sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

Con la finalidad de revisar dicho cargo de interconexión, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 100-2004-CD/OSIPTEL, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de diciembre de 2004, se dispuso el inicio del procedimiento de oficio para la revisión del cargo de interconexión tope por transporte conmutado local.

Vencidas las diferentes ampliaciones de plazo para la presentación de propuestas de cargo y estudios de costos a OSIPTEL, sin que alguna de las empresas concesionarias involucradas en este procedimiento presentara su propuesta de cargo de interconexión tope, OSIPTEL optó por hacer uso de la información disponible, presentada a este organismo en el marco de otros procedimientos para la fijación de cargos y tarifas.

III.- REGULACIÓN ASIMÉTRICA.

La existencia de varias empresas concesionarias que brindan el servicio de transporte conmutado local, no implica necesariamente la existencia de competencia en tal mercado. En el caso peruano, una de las empresas que brinda el servicio de transporte conmutado local es Telefónica del Perú S.A.A. (en adelante "Telefónica") la cual concentra el 89,6% de participación de mercado y cuenta con una infraestructura de red desplegada a nivel nacional, lo que indica una alta dependencia por parte de otros operadores de servicios de telecomunicaciones (servicios móviles, larga distancia, telefonía fija local y telefonía rural), de las facilidades que provee la empresa Telefónica.

De esta forma, en la medida que Telefónica (que es la que mayormente brinda el servicio a nivel de mercado mayorista) tenga incentivos para ofrecer precios adecuados a los operadores de telecomunicaciones solicitantes del transporte conmutado local, es decir, precios que hagan posible que los operadores puedan ofrecer sus servicios finales a mejores precios para sus usuarios, se incentivarán los diferentes mercados que hacen uso de esta facilidad esencial.

En ese sentido, la provisión del servicio de transporte conmutado local constituye un insumo esencial para que las empresas operadoras puedan brindar sus servicios a los usuarios finales por medio de la interconexión indirecta con terceras redes y, por tanto, se ha considerado pertinente que la fijación de un cargo de interconexión tope por transporte conmutado local sea solamente para la empresa que tiene infraestructura a nivel nacional y ofrece el servicio a nivel mayorista, siendo esta, la empresa Telefónica. Ello implica la aplicación de una regulación asimétrica del cargo.

IV.- MODELO DE COSTOS UTILIZADO PARA EL CÁLCULO DEL CARGO.

La empresa Telefónica no presentó ningún modelo de costos referido al cálculo del cargo por transporte conmutado local por lo que fue necesario elaborar un modelo propio. Para tal fin se utilizó como herramienta, el modelo de costos de conmutación que fuera presentado por dicha empresa, en el procedimiento para el establecimiento del cargo de originación y/o terminación de llamadas en la red fija local, y se utilizó la información proporcionada por Telefónica en los diferentes procedimientos de establecimiento de cargos y tarifas tope.

El modelo utilizado para el cálculo del costo por transporte conmutado local, costea los siguientes módulos para cada una de las 24 Centrales Tandem que Telefónica ha señalado que cuenta en el país:

- Subsistema de Abonado.
- Subsistema Selector de Grupo.
- Subsistema de Enlaces y Señalización.
- Sistema APZ (Control).
- Materiales y equipos diversos.
- Equipos de conservación.
- Otros costos.

Una vez determinados los costos de cada módulo, se determinan 3 subtotales:

(i) Costo asignable a abonados:

- Incluye gran parte del costo del módulo “Subsistema de Abonados” y parte de los costos de los módulos “Materiales y equipos diversos” y “Equipos de Conservación”.

(ii) Costo asignable a enlaces:

- Incluye el costo del módulo “Subsistema de enlaces y señalización”.

(iii) Costo asignable a elementos comunes:

- Incluye el costo de los módulos “Subsistema Selector de Grupo”, “Sistema APZ (control)” y “Otros Costos”; y parte de los costos de los módulos “Materiales y equipos diversos”, “Equipos de Conservación” y “Subsistema de Abonados”.

De los 3 subtotales antes señalados, se considera para el cálculo del cargo, solamente los costos asignables a enlaces y los costos asignables a elementos comunes. No se toma en cuenta los costos asignables a abonados porque estos están relacionados con la prestación de un servicio final y no con la prestación de una facilidad esencial como lo es el tránsito local.

Estos costos luego son anualizados, para lo cual se ha utilizado un WACC antes de impuestos de 17,14%.

El tráfico local de las centrales locales considerado para el dimensionamiento de la red local, es aquél que fuera presentado por Telefónica en el modelo de alquiler de circuitos. En este procedimiento se ha utilizado el tráfico que manejan aquellas

centrales locales que realizan la función de Centrales Tandem en cada uno de los 24 departamentos.

Lo óptimo es calcular un cargo por transporte conmutado local, sobre la base de costos, que se aplique a todos los servicios conmutados (servicios de voz) que utilicen las redes locales, independientemente de si se trata de tráfico de abonados, tráfico de tránsito entre nodos de la misma empresa o tráfico de tránsito entre distintas empresas.

Este concepto es importante por cuanto, desde el punto de vista técnico, no existe diferencia alguna en conmutar un minuto de abonado o un minuto de tránsito, sea éste entre nodos de la misma empresa o de diferentes empresas. El conmutador realiza exactamente las mismas funciones. De allí que en este modelo se determina cuánto cuesta a Telefónica conmutar un minuto en su red, específicamente, en sus Centrales Tandem.

V.- CARGO ESTIMADO

Habiéndose determinado los costos anuales para cada componente de costo en la central de conmutación (enlaces y elementos comunes), el siguiente paso fue obtener el costo por minuto para cada componente, cuya suma nos dará el cargo por minuto de la función de conmutación, el cual corresponde al cargo por transporte conmutado local, pues tal como ha sido señalado, al evaluar el comportamiento de una central de conmutación se aprecia que la función de conmutar es indistinta para el tráfico de abonados como para el tráfico que circula, a manera de tránsito, por dicha central. En ese sentido, el valor obtenido corresponderá al costo de conmutar un minuto en la Central Tandem y por tanto corresponderá al costo de conmutar un minuto de tránsito local.

Utilizando la información de tráfico para cada una de las centrales, y de acuerdo a la metodología explicada en el Informe N° 055-GPR/2006, se obtuvo el siguiente valor de cargo de interconexión tope promedio ponderado por transporte conmutado local:

$$\text{Cargo por Minuto} = \text{US\$ cents. } 0,0543 = \text{US\$ } 0,000543$$

VI.- IMPACTO DEL CARGO PROPUESTO.

Es relevante exponer que el beneficio que se pudiera conseguir producto de esta propuesta tarifaria, que forma parte de una política más general, tiene como bases incrementar la oferta y cobertura de servicios a tarifas cada vez más razonables.

El transporte conmutado local es utilizado para la interconexión indirecta entre dos operadores. En este sentido, forma parte de la estructura de costos de distintos operadores que hacen uso de este medio para la provisión de sus servicios finales, por lo que la propuesta regulatoria de orientar los cargos a costos a fin incentivar a las empresas a ampliar su oferta de servicios, contribuirá a reducir los costos de interconexión de las empresas en general.

En esa línea, se fomenta la competencia directa, en la medida que los insumos para la provisión de un servicio final se ofrecen a precios que interiorizan parámetros de eficiencia; y la competencia indirecta, dado que los operadores cuentan con recursos a precios razonables sobre los cuales poder expandir su servicio e incrementar su oferta con mejores tarifas.

La propuesta regulatoria conduce a un efecto directo sobre el nivel de gasto de los operadores que hacen uso de la interconexión indirecta, siendo los principales beneficiarios los operadores de servicios móviles, que son los mayores usuarios de este servicio de interconexión, seguidos por los operadores de telefonía de larga distancia y fija local; y por los operadores rurales. Asimismo, hay que considerar que existe un efecto indirecto hacia los usuarios finales de los servicios, dado que el ahorro en costos se puede trasladar a la tarifa final.

VII.- CONCLUSIONES.

Las conclusiones alcanzadas son las siguientes:

- Para la determinación del cargo por transporte conmutado local se ha tenido muy en cuenta el análisis técnico de lo que implica realizar esta función. En ese sentido, se concluyó en que no existía diferencia alguna en conmutar un minuto de abonado o un minuto de tránsito, por lo cual, el análisis de los costos incluyeron a las Centrales Tandem tal como son, esto es, centrales cabecera locales que cuentan con líneas de abonado y unidades remotas.
- Asimismo, del análisis se concluyó que los costos atribuibles a la prestación del servicio telefónico a los abonados debía excluirse del cálculo, por cuanto no están relacionados a la prestación de la facilidad esencial sino que corresponde a *retail*. Por tal motivo, en el cálculo sólo fueron considerados los costos relacionados a los demás componentes de la central.
- Se considera que el valor obtenido dinamizará más las interconexiones en el país, sobretodo en aquellas zonas donde el único que puede proveer el transporte conmutado local es Telefónica, pues generalmente todos los operadores se encuentran interconectados directamente con este operador.
- La elección, por parte del operador que requiere interconectarse con un tercero, de utilizar enlaces para interconexión directa o el tránsito local para interconexión indirecta, dependerá del análisis de gastos que realice, el cual involucra un análisis de los niveles de tráfico que maneje y los costos adicionales que involucra una interconexión directa.