



Nº 016-2008-CD-OSITRAN

Lima, 12 de marzo de 2008

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

El informe Nº 010-08-GRE-OSITRAN que recomienda el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional, la tarifa de Aterrizaje y Despegue nacional e internacional, la tarifa de Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por el uso de puentes de embarque y finalmente, la tarifa por el uso de instalaciones de carga en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH).

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. Que, el numeral 1) del Artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;
2. Que, el literal b) del numeral 1) del Artículo 7º de la referida ley atribuye a OSITRAN la operación del sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en el caso que no exista competencia en el mercado;
3. Que, el literal d) del numeral 1) del Artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;
4. Que, la Ley Nº 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, tiene por objeto garantizar que la función reguladora sea ejecutada con estricta sujeción a criterios



Roxana Altuna

técnicos, legales y económicos, y establecer los mecanismos que garanticen efectivamente la mayor transparencia en el proceso de fijación de tarifas reguladas, mediante el acceso a toda la información utilizada por los Organismos Reguladores;

5. Que, el 14 de febrero del año 2001, el Estado Peruano y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH;
6. Que, el 23 de setiembre del año 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, aprobó el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN, modificado por Resolución N° 082-2006-CD-OSITRAN;
7. Que, el 14 de noviembre del año 2007, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2007-CD-OSITRAN se aprobó la Tarifa Máxima por uso de las instalaciones para carga aérea en el AIJCH, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2008;
8. Que, el 10 de enero del año 2008, mediante la Resolución N° 003-2008-CD-OSITRAN, se aprobó las Tarifas Máximas aplicables a los servicios de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCH. Dicha tarifa tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2008.

II. MARCO NORMATIVO

II.1. Contrato de Concesión del AIJCH

9. El Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCH señala lo siguiente:



"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula $RPI - X$, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años."



10. En este contexto, el Contrato de Concesión establece que las Tarifas Máximas de los servicios TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e



Roxana Altuna/

internacional ¹ se revisarán mediante el mecanismo RPI-X. En efecto, tratándose de la revisión de Tarifas Tope (*price caps*) debe realizarse mediante la aplicación del factor de productividad (X). La determinación de dicho factor tendrá vigencia en el periodo comprendido entre el 1 de enero del año 2009 al 31 de diciembre del año 2013 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión).

Por consiguiente, el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el mismo, genera la necesidad que OSITRAN inicie de oficio un procedimiento tarifario.

11. En concordancia con lo señalado en el Artículo 19 del RETA, dicho procedimiento de oficio consistirá en una revisión tarifaria, en la medida en que el marco normativo vigente establece que la metodología planteada por el Contrato de Concesión, sólo puede aplicarse para dicho tipo de procedimiento tarifario.

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

12. 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 OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

13. El 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, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, 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 pueda contener.

14. 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 la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.

¹ El aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el servicio de estacionamiento sin costo hasta por 90 minutos. En este sentido, transcurridos los 90 minutos se debe regular la tarifa máxima establecida en el Contrato de Concesión para el servicio de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.

15. El Artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) establece que la institución se encuentra facultada para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora, sancionadora y de solución de controversias.
16. El Artículo 27 del mencionado dispositivo señala que la función reguladora:

"(...) es aquella que permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables". De esta manera, el Regulador puede fijar tarifas, establecer sistemas tarifarios por la utilización de la infraestructura y para los servicios bajo su competencia, establecer condiciones para la aplicación de estos, y dictar las disposiciones necesarias para tal efecto.

17. Cabe resaltar, adicionalmente, que el Artículo 28 del REGO establece que la función reguladora *es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución*, instancia que podrá encargar a la Gerencia General de la institución la elaboración de los estudios técnicos o proyectos de regulaciones correspondientes, cuando lo estime necesario (Artículo 30).
18. En concordancia con lo mencionado en los numerales anteriores, el Artículo 17 del Reglamento General de Tarifas (RETA) establece que *OSITRAN se encuentra facultado para iniciar y llevar a cabo procedimientos de fijación y revisión de tarifas, ya sea de oficio o a solicitud de las Entidades Prestadoras correspondientes.*
19. Por su parte, el Artículo 19 del RETA señala que OSITRAN definirá la metodología que se utilizará para efectos de elaborar la propuesta de fijación o revisión tarifaria. En relación a las metodologías que OSITRAN podrá considerar, el citado artículo establece lo siguiente:



Artículo 19º. Metodología para la fijación y revisión tarifaria

Corresponde a OSITRAN establecer la metodología sobre la base de 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



Roxana Alvarez

3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Elasticidad Inversa o Precios Ramsey
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente

En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, OSITRAN utilizará el método de RPI-X, de acuerdo a la metodología descrita en el Anexo II.

Los conceptos y metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II que forman parte integrante del presente Reglamento.

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.

En caso de iniciarse un procedimiento de revisión tarifaria con base a la metodología de tarifas Tope o Máximas, la propuesta se sustentará en la aplicación del factor de productividad. El factor de productividad se determinará para la industria portuaria o aeroportuaria. Asimismo, se debe tomar en cuenta las economías de escala y el nivel de tráfico de cada infraestructura. Para casos excepcionales o de revisión tarifaria por primera vez, o en un contexto de industria poco consistente, la estimación del factor de productividad se realizará sobre la base de la información brindada por la Entidad Prestadora involucrada en el procedimiento de revisión tarifaria.

En aplicación de los principios de predictibilidad y de consistencia, OSITRAN deberá garantizar la coherencia en la aplicación de las metodologías de fijación y de revisión de los Sistemas Tarifarios. OSITRAN tomará en consideración las características que presentan las infraestructuras públicas y privadas, su escala de operaciones, entre otros factores.

OSITRAN velará porque los Sistemas Tarifarios sean predecibles y uniformes para cada tipo de infraestructura.”



20. En este contexto, el RETA establece que la metodología de *price caps* o Tarifas Máximas, determinados en base al denominado factor de productividad, sólo podrá utilizarse para procedimientos que constituyan una revisión de tarifas (no procedimientos de fijación tarifaria), y se aplicará sólo para infraestructuras portuarias o aeroportuarias.



Por otro lado, el Artículo 53 del RETA establece que *el Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o*



Roxana Altuna

revisión tarifaria de oficio (en base a un informe elaborado por la Gerencia de Regulación), para aquellos servicios que cumplan con los siguientes criterios (Artículo 11):

- Sean mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
 - Sean mercados en los que no exista competencia efectiva o ésta no sea posible.
22. En otras palabras, la norma vigente señala, como cuestión previa a la determinación de las tarifas propiamente dichas (fijación o revisión), que el Regulador debe realizar un análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados, donde se ofertan y demandan los servicios incluidos en la revisión o fijación tarifaria. Es decir, como parte de la revisión tarifaria, OSITRAN deberá verificar las condiciones de competencia de los servicios que serán sometidos a revisión. En el caso de no existir condiciones de competencia, se debe aplicar el mecanismo de revisión RPI-X establecido por el Contrato de Concesión, el mismo que es recogido en el RETA para la revisión de tarifas tope.
23. Sin embargo, es necesario mencionar que el Artículo 12 del mencionado Reglamento establece lo siguiente:

“Artículo 12º. Tarifas Contractuales

En los casos que los Contratos 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 presente Reglamento se aplicarán de manera supletoria a lo establecido en los contratos de concesión.”

24. En ese orden de ideas, si el Contrato de Concesión establece las tarifas, la metodología aplicable o el mecanismo de revisión, el RETA se aplica de manera supletoria en todos los aspectos no regulados por el contrato.
25. Asimismo, en el caso de las tarifas por los servicios de uso de instalaciones de carga aérea y de uso de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCH, las Resoluciones que aprueban dichas tarifas establecen que por tratarse de tarifas topes o máximas la revisión correspondiente se realizará mediante el mecanismo RPI-X.



26. La revisión de las Tarifas Máximas aprobadas por OSITRAN para los servicios de uso de instalaciones y de uso de puentes de embarque, tienen vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2008; y con la finalidad de mantener la consistencia su revisión, se realizará conjuntamente con las tarifas de los servicios establecidos en el Contrato de Concesión.
27. En efecto, el mismo RETA establece en su Artículo 19, que OSITRAN velará porque los Sistemas Tarifarios sean predecibles y uniformes para cada tipo de infraestructura. En este contexto, es viable llevar a cabo la revisión de tarifas máximas, tanto de las establecidas por el Contrato de Concesión, como de las establecidas por las Resoluciones de OSITRAN.

III. Algunas consideraciones metodológicas

III.1. Alcances: servicios sujetos a la revisión tarifaria

28. Como se ha mencionado, el Contrato de Concesión establece que la TUUA nacional e internacional, y la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, se revisarán mediante el mecanismo RPI-X.
29. Es necesario mencionar que el Numeral 1.1.b. del Anexo 5 del Contrato de Concesión, establece que la tarifa por aterrizaje y despegue incluye el uso de la pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por un periodo de 90 minutos.
30. El Numeral 1.1.c. del Anexo 5 del Contrato de Concesión, por su parte, señala que la tarifa correspondiente al servicio de estacionamiento (tiempo adicional a 90 minutos) asciende a *"(...) 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras 4 horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa de 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue. En tal sentido, el ajuste de la presente tarifa se hará de acuerdo a los ajustes que sufra la tarifa de aterrizaje y despegue (...)"*.
31. En este contexto, existe complementariedad entre la tarifa de aterrizaje y despegue y la tarifa de estacionamiento, no sólo porque en la primera tarifa se incluye por un periodo de tiempo determinado el segundo servicio, sino también porque la tarifa de estacionamiento y sus ajustes, dependen del nivel y los ajustes realizados en la tarifa de aterrizaje y despegue (ambas tarifas están determinadas contractualmente).



32. Como consecuencia de ello, OSITRAN considera que la revisión bajo el mismo mecanismo (RPI-X), alcanza de manera automática a los servicios de estacionamiento de aeronaves. Todo ello consistente con lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCH.
33. Adicionalmente, es necesario mencionar que, de acuerdo a lo establecido en las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN, las tarifas por el uso de instalaciones de carga y la utilización de puentes de abordaje, respectivamente, serán revisadas mediante el mecanismo aplicable a precios tope (RPI-X).
34. En concordancia con lo anterior, el procedimiento de fijación tarifaria de oficio que deberá iniciar OSITRAN, en vista de las disposiciones establecidas en el Contrato de Concesión y el marco regulatorio del organismo regulador, involucrará 5 servicios:
 - TUUA nacional e internacional,
 - Aterrizaje y despegue nacional e internacional
 - Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional,
 - Uso de instalaciones de carga
 - Uso de puentes de embarque².

III.2. Aplicación de la metodología y determinación del factor de productividad

35. Según lo establecido en los Anexos I y II del RETA, la revisión de tarifas tope o máximas se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio denominado RPI-X, donde el primer factor es la inflación relacionada al Índice de Precios al Consumidor, mientras que el segundo factor es el factor de productividad.



36. Este mecanismo forma parte de lo que se denomina "regulación por incentivos", pues ofrece las condiciones para minimizar de costos de producción de los servicios (eficiencia productiva). Dado que la Entidad Prestadora se apropia de cualquier ganancia generada por una mayor eficiencia en sus operaciones (en relación a la productividad determinada por el Regulador). De esta manera, este mecanismo de revisión origina fuertes incentivos para la reducción de costos del Concesionario, permitiendo al mismo tiempo que dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario.



37. Considerando un mecanismo de revisión de tarifas en base a la metodología de precios tope, la nueva tarifa es determinada por la siguiente expresión:



Es necesario mencionar que, actualmente, dichas tarifas representan entre el 70% y el 80% de los ingresos del Concesionario.



Roxana Altano

$P_t = (1 + (RPI_{t-1} - X)) * P_{t-1}$, donde

P_t = Precio del servicio para el año t.

RPI_{t-1} = Promedio de las variaciones en el Índice General de Precios del periodo entre la fijación y la revisión, o el que establezca el Contrato de Concesión.

X = Factor de productividad.

P_{t-1} = Tarifa del servicio correspondiente al año anterior.

38. Es necesario mencionar que el mecanismo de *price caps* puede aplicarse de manera individual a los servicios sujetos a regulación, o mediante canastas reguladas de servicios. En este último caso es usual establecer un ingreso tope para cada canasta.
39. El factor de productividad, por su parte, considera los cambios en la productividad registradas por la industria o la empresa, y se encuentra determinado por la siguiente expresión:

$X = [(\Delta W^* - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^*)]$, donde:

ΔW^* = Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW = Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF = Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF^* = Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

40. Cabe resaltar que para efectos del cálculo de la Productividad Total de Factores, la agregación de los servicios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios se realizará utilizando el Índice de Fisher.

41. Respecto al mecanismo de *price cap* utilizando el factor de productividad, otras disposiciones metodológicas establecidas en el Anexo I y II del RETA son las siguientes:

- a. Para el cálculo del costo del capital se utilizará el costo promedio ponderado del capital, estimado sobre la base del modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM).
- b. El reajuste de las tarifas tope puede considerar, de manera excepcional, un *pass through* relacionado a mejoras en la calidad de servicio e inversiones en infraestructura extra contractuales, en la medida en que se consideran factores fuera



del control de la empresa, y no vinculadas a la evolución del tráfico de pasajeros y carga.

- c. El regulador podrá conformar canastas de servicios considerando para ello los siguientes criterios: las canastas estarán conformadas por servicios sujetos a regulación tarifaria, el número de canastas estará en función del tipo de usuarios y la estructura del sistema tarifario, y la conformación de las canastas estará en función a la naturaleza y complementariedad de los servicios regulados
- d. Los ponderadores correspondientes a los servicios que conforman cada canasta serán equivalentes a la participación de cada servicio regulado en el total de ingresos de la canasta.

En atención a lo señalado en los considerandos que anteceden, este Órgano Colegiado estima que:

42. El Contrato de Concesión del AIJCH establece la obligación de revisar las tarifas máximas de TUUA nacional e internacional, y de aterrizaje y despegue nacional e internacional mediante el mecanismo RPI-X. Asimismo, por ser el estacionamiento de aeronaves nacional e internacional un componente derivado del servicio de aterrizaje y despegue, dicho servicio debe ser comprendido en la revisión tarifaria.

43. Asimismo, las Resoluciones N° 057-2007-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN, que aprobaron las tarifas máximas de los servicios uso de instalaciones para la carga aérea y por uso de puentes de embarque de pasajeros respectivamente, deben revisarse conjuntamente con las tarifas máximas establecidas por el Contrato de Concesión.

44. En suma, corresponde efectuar la revisión de tarifas de los siguientes servicios:



- a. TUUA nacional e internacional,
- b. Aterrizaje y despegue nacional e internacional
- c. Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional,
- d. Uso de instalaciones de carga
- e. Uso de puentes de embarque.

45. La aplicación del mecanismo RPI-X a tarifas máximas o topes, se realiza mediante la determinación del el factor de productividad.



46. El cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión del AIJCH, se genera la necesidad que OSITRAN realice un procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e



Roxana Altamirano

internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga.

POR LO EXPUESTO, En mérito de las funciones previstas en Literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7º de la Ley N° 26917, el Literal b) del Numeral 3.1 del Artículo 3º de la Ley N° 27332 –Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, y el Artículo 27º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por el D.S. N° 044-2006-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 12 de marzo del año 2008, y sobre la base del Informe N° 010-08-GRE-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La metodología utilizada para dicha revisión tarifaria consistirá en la aplicación del mecanismo RPI-X,, utilizando como base el factor de productividad.

Artículo 2º.- La revisión de las tarifas señaladas en el párrafo precedente se realizará mediante las reglas establecidas en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano" y en la página Web institucional (www.ositran.gob.pe).

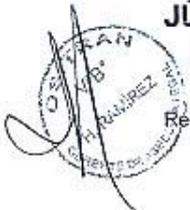


Regístrese, comuníquese y publíquese

JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg.Sal.NºPD3977-08

Roxana Altamirano



| Actividad | Días Hábiles | Días Calendario | 2009 | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|--------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Ene | |
| Aprobación por CD inicio proceso de revisión tarifas de oficio | 1 | 1 | X | | | | | | | | | | | |
| Notificación LAP y requerimiento a LAP de propuesta | 5 | 7 | X | | | | | | | | | | | |
| Presentación propuesta de LAP (opcional) | 30 | 44 | | XXXX | XXXX | | | | | | | | | |
| Evaluación de propuesta del concesionario (opcional) | 15 | 21 | | | | XXXX | | | | | | | | |
| Elaboración propuesta de estudio tarifario | 60 | 90 | | XXXX | XXXX | XXXX | | | | | | | | |
| Revisión por GG | 5 | 7 | | | | | X | | | | | | | |
| Autorización del CD para prepublicación | 10 | 14 | | | | | XX | | | | | | | |
| Prepublicación | 30 | 44 | | | | | X | XXXX | X | | | | | |
| Audiencia pública | 1 | 1 | | | | | | X | | | | | | |
| Procesamiento comentarios finales | 10 | 14 | | | | | | | XX | | | | | |
| Informe final | 15 | 21 | | | | | | | | XX | X | | | |
| Revisión por GG | 5 | 7 | | | | | | | | | | X | | |
| Aprobación Consejo Directivo | 10 | 14 | | | | | | | | | XX | | | |
| Publicación en Diario Oficial y Web | 5 | 7 | | | | | | | | | | X | | |
| Puesta en vigencia | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | X |
| Total días | 153 | 221 | 7 | 30 | 31 | 30 | 31 | 30 | 31 | 31 | 31 | 7 | 31 | 1 |