

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 078-2013-CD-OSITRAN

Lima, 18 de diciembre de 2013

VISTO:

El Informe N° 043-13-GRE-GAJ-OSITRAN de las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y de Asesoría Jurídica, en el cual se recomienda al Consejo Directivo del OSITRAN aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, mediante el factor de productividad para los servicios de amarre y desamarre, uso de amarradero, uso de muelle a la carga rodante, uso de muelle a la carga fraccionada, uso de muelle a la carga granel sólido para la descarga de granos, uso de muelle a la carga granel sólido para concentrados de mineral, uso de muelle a la carga granel líquido y almacenaje granos en silos del día 11° al día 20°, en el Terminal Portuario de Matarani; y,

CONSIDERANDO:**I. ANTECEDENTES**

1. Que, el 17 de agosto del 1999, el Estado Peruano y Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. El 26 de julio de 2001 se suscribió, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y TISUR, la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del TPM, mediante la cual se modificaron los plazos en los cronogramas de mejoras obligatorias y mejoras eventuales.
3. Que, el 23 de setiembre del 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN, modificado por Resoluciones N° 082-2006-CD-OSITRAN y N° 003-2012-CD-OSITRAN.
4. Que el 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y TISUR, suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, la misma que establece, entre otros, las reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas, tanto para la determinación del factor de productividad como para el reajuste tarifario anual.
5. Que, el 12 de agosto de 2009, mediante Resolución N° 029-2009-CD/OSITRAN, se aprobó la segunda revisión de tarifas del TPM. En ella se estableció un factor de productividad anual (X) de 6,93% para el periodo 2009-2014 aplicable a los servicios portuarios regulados bajo el mecanismo RPI – X en el Terminal Portuario de Matarani (TPM). Asimismo, se desregularon las tarifas máximas de los servicios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de auto proveerse dichos servicios, que gozan de poder de negociación y que hayan firmado o firmen contratos de largo plazo con TISUR para la prestación de servicios portuarios en el TPM.

**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

6. El 28 de octubre de 2013 se suscribió la adenda N° 3 al Contrato de Concesión, la cual tuvo por objeto incorporar a la Concesión, el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación, ubicada en la bahía de Islay con una extensión de 200,718.92 metros cuadrados y la Retribución Especial derivada de la inclusión de la citada área acuática en el Contrato de Concesión.

III. MARCO NORMATIVO

III.1. Contrato de Concesión del TPM

7. En la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, modificada mediante Adenda N° 2, se establece lo siguiente:

"(...)

En el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo denominado RPI – X (Inflación menos Factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el presente anexo y en las disposiciones de OSITRAN."

(...)

Las tarifas determinadas por el CONCESIONARIO sin exceder las Tarifas Máximas o tope de la canasta, deberán ser adecuadamente difundidas por el CONCESIONARIO de acuerdo a las reglas y procedimientos establecidos por OSITRAN. Las Tarifas máximas durante los primeros cinco (5) años del periodo de Vigencia de la Concesión no serán modificados.

Luego de transcurridos los mencionados cinco (5) años; esto es, a partir del 17 de agosto de 2004, las Tarifas Máximas se revisarán cada cinco (años), mediante el mecanismo de RPI-X, cuya aplicación será mediante ajustes anuales, conforme a las siguientes reglas:

(...)

b. La revisión de Tarifas Máximas indicada en el literal anterior se efectuará aplicando, la metodología de "RPI-X", mediante las reglas establecidas en el Anexo 6.1 y las disposiciones de OSITRAN."

[El subrayado es nuestro]

8. Asimismo, mediante la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, se estableció en el Anexo 6.1 que:



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

"(...)

Revisión de Tarifas mediante mecanismo "RPI – X":

El mecanismo RPI – X implica establecer una tarifa tope que se ajusta de acuerdo al incremento de los costos de la economía (inflación representada en el factor RPI) y los cambios señalados en productividad (factor X).

El RPI está definido como:

RPI: Factor que recoge el incremento de los costos de la economía. La inflación (RPI) a considerar deberá corresponder a la inflación doméstica. En este caso, se empleará como estimador la variación promedio de los Índices de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (IPC) en Nuevos Soles publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) cuando menos para los últimos cinco (5) años, cuyo último registro corresponda al 31 de diciembre del año anterior.

El factor X está definido como:

X: Es el factor que recoge los cambios en la productividad, aplicando la siguiente ecuación:

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

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 portuaria.
- ΔPTF = Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria portuaria.
- ΔPTF^* = Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la Economía."

9. La determinación de dicho Factor de Productividad (X) tendrá vigencia en el periodo comprendido entre el 17 de agosto del año 2014 al 16 de agosto del año 2019 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión). Por consiguiente, el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Contrato, genera la necesidad que OSITRAN inicie el procedimiento tarifario.
10. En concordancia con lo establecido en el Contrato de Concesión se aplicará la metodología establecida en el Anexo 6.1; asimismo, se aplicará de manera supletoria las reglas y procedimientos establecidos por el RETA de OSITRAN.

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

11. 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



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

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

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 Artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) establece que la institución se encuentra facultada para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios.
15. El Artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por función reguladora el OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
16. Cabe resaltar, adicionalmente, que el Artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios y de la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
17. Por otro lado, el Artículo 53 del RETA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio (en base a un informe elaborado por la Gerencia de Regulación), para aquellos servicios que cumplan con los criterios establecidos en el Artículo 11 del mismo RETA):
 - 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.
18. En otras palabras, la norma vigente señala, como cuestión previa a la determinación de las tarifas propiamente dicha (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



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

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 en el Contrato de Concesión.

19. Es necesario mencionar que el Artículo 12 del RETA establece lo siguiente:

"Artículo 12. 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."

[El subrayado es nuestro]

20. En este contexto, si el Contrato de Concesión establece las tarifas, la metodología aplicable o el mecanismo de revisión, el RETA se aplicará de manera supletoria en todos los aspectos no regulados por el contrato. Por consiguiente, debido a que el Contrato de Concesión en su Anexo 6.1 establece la metodología aplicable para cada revisión tarifaria del TPM, las disposiciones estipuladas en el RETA serán aplicadas de manera supletoria en aquellos aspectos no regulados por el Contrato de Concesión.
21. Es necesario señalar que el RETA establece en su Artículo 18, que OSITRAN velará porque los Sistemas Tarifarios sean predecibles y consistentes 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.

IV. ALGUNAS CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

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

22. En el año 2009, se realizó la segunda revisión tarifaria del TPM, aprobada mediante Resolución N° 029-2009-CD/OSITRAN, cuyo objetivo fue la determinación del Factor de Productividad (X) para el quinquenio 2009-2014.
23. Asimismo, en la segunda revisión tarifaria se desregularon las tarifas máximas de los servicios a la nave y a la carga, y se excluyeron de la aplicación del precio tope a los servicios portuarios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de autoproverse dichos servicios, que gozan de poder de negociación y que hayan firmado o firmen contratos de largo plazo con TISUR para la prestación de servicios portuarios en el Terminal Portuario de Matarani.



OSITRAN

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



24. Por tanto, 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 otras normas, involucrará ocho servicios:

Servicios a la Nave

- Amarre y desamarre.
- Uso de amarradero.

Servicios a la Carga

- Uso de muelle a la carga rodante.
- Uso de muelle a la carga fraccionada.
- Uso de muelle a la carga granel sólido, para la descarga de granos.
- Uso de muelle a la carga granel sólido, para concentrados de mineral.
- Uso de muelle para carga granel líquido.
- Almacenaje de granos en silos del día 11° al día 20°.

**IV.2. Aplicación de la metodología y determinación del factor de productividad**

25. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 6 y el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, la revisión de tarifas tope o máximas se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio denominado RPI-X, donde el primer factor (RPI) es la inflación relacionada al Índice de Precios al Consumidor, mientras que el segundo factor es el factor de productividad (X).
26. Este mecanismo forma parte de lo que se denomina “regulación por incentivos”, pues ofrece las condiciones para minimizar los costos de producción de los servicios (eficiencia productiva), permitiendo que la Entidad Prestadora se “apropie” 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.
27. Considerando un mecanismo de revisión de tarifas en base a la metodología de precios tope, la nueva tarifa es determinada por la siguiente expresión:

$$P_t = [1 + (RPI_{t-1} - X)] * P_{t-1}$$

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.

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

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

28. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, modificado mediante la Adenda N° 2, el factor X está definido como el factor que recoge los cambios en la productividad en el periodo. Se determina mediante la aplicación de la siguiente ecuación cuyos componentes fueron previamente definidos:

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

29. Cabe señalar 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.
30. Respecto al mecanismo de *price cap* mediante el factor de productividad se aplicarán las reglas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión:

- 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).
- Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 17 de agosto del año correspondiente del quinquenio y el 16 de agosto del año siguiente. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (RPI ó IPC) de los últimos doce (12) meses para los cuales se cuenta con información publicada por la entidad competente y será corregida por la variación registrada, para el mismo periodo, por la depreciación o apreciación cambiaria, estimada en base al comportamiento del tipo de cambio publicado por la entidad competente
- En el caso que el Concesionario decida establecer, en el marco de sus políticas comerciales, una o más canastas de servicios, la aplicación del factor de productividad se determinará por grupos de servicios regulados. No podrán incluirse dentro de una canasta los servicios que enfrenten competencia.

POR LO EXPUESTO, en mérito de las funciones previstas en el literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el literal b) del numeral 3.1 del Artículo 3° de la Ley 27332 –Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos–, y el Artículo 16 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S N° 044-2006-PCM, modificado por Decreto Supremo N° 114-2013-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 18 de diciembre del año 2013, y sobre la base del Informe N° 043-2013-GRE-GAJ-OSITRAN.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas en el Terminal Portuario de Matarani (TPM) 2014-2019 para los siguientes servicios: amarre y



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

desamarre, uso de amarradero, uso de muelle a la carga rodante, uso de muelle a la carga fraccionada, uso de muelle a la carga granel sólido para la descarga de granos, uso de muelle a la carga granel sólido para concentrados de mineral, uso de muelle a la carga granel líquido y almacenaje granos en silos del día 11° al día 20°.

Artículo 2º.- La revisión de las tarifas máximas de los servicios señalados en el párrafo precedente se realizará mediante la aplicación de las reglas y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3º.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que y Terminal Internacional del Sur S.A. presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad al artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4º.- El plazo establecido en el artículo precedente podrá ser prorrogado a solicitud y Terminal Internacional del Sur S.A., de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad a las condiciones establecidas en el artículo 53º del 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.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. 37644



OSITRAN

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

