



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 068-2015-CD-OSITRAN

Lima, 30 de noviembre de 2015

VISTOS:

La Nota Nº 080-15-GRE-OSITRAN, mediante la cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite el Informe "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de brindados en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, a cargo de ENAPU", elaborado conjuntamente con la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de Resolución de Consejo Directivo por la que se aprueba la Propuesta Tarifaria; la Exposición de Motivos; y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) 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 Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, 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 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;

Que, asimismo, 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;

Que, el artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios;

Que, por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN 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;

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;

Que, por otro lado, el artículo 3 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución Nº 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, define como Entidad Prestadora a la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o



contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios. En este punto es importante señalar que, la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU S.A., de conformidad con el artículo 20 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, y sus modificatorias, es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 1999, se aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios públicos sujetos a régimen de regulación que presta ENAPU S.A. En dicha oportunidad se fijaron las tarifas de los siguientes servicios:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre/desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del terminal
 - Carga líquida a granel
 - Carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal
 - Container con carga 20 pies
 - Container con carga 40 pies
 - Container sin carga 20 pies
 - Container sin carga 40 pies
- Almacenamiento (cereales y granos)



Que, cabe mencionar que, a solicitud de ENAPU S.A., el 21 de noviembre de 2001, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2001-CD/OSITRAN, se fijó la tarifa máxima para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros turistas. En consecuencia, dicho servicio también fue incluido en el proceso de revisión tarifaria del 2004;



Que, teniendo en consideración el estudio comparativo de tarifas portuarias realizado en el año 2002, el Consejo Directivo mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN del 23 de mayo de 2002, acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A., fijadas mediante Resolución N° 001-99-CD/OSITRAN;

Que, el 1 de marzo de 2003, se publicó la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, la cual creó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como entidad encargada del Sistema Portuario Nacional, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, el artículo 13 numeral 13.1 de la referida norma establece que la utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la APN;





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, de fecha 23 de julio de 2004, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. en los puertos de Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo bajo régimen de regulación:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga líquida a granel
 - Contenedores llenos de 20 pies
 - Contenedores llenos de 40 pies
 - Pasajeros (embarque por pasajero)

Que, de la misma manera, se desreguló el servicio de uso de muelle a contenedores vacíos. Asimismo, se excluyó el servicio de uso de muelle a la carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal, debido a que PETROPERU S.A. informó que las instalaciones de descarga eran de su propiedad, por lo que correspondía evaluar otras alternativas;

Que, adicionalmente, en junio de 2002, a solicitud de ENAPU S.A. y luego de evaluar las condiciones de competencia, se aprobó la desregulación de la tarifa máxima por uso de muelle a la carga a granel sólido con equipos del terminal portuario (torre absorbente). En tal sentido, en el proceso de revisión tarifaria de 2004 solo se regula el servicio de uso de muelle para carga sólida a granel;

Que, el 14 de mayo de 2013, mediante Sentencia de Casación N° 1795-2011 en los seguidos por ENAPU S.A. contra OSITRAN, la Corte Suprema resolvió declarar nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución en la que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1 de la LSPN. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN habría emitido el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto por el Poder Judicial, la Gerencia General de OSITRAN remitió a la Gerencia General de la APN el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014. En dicho oficio se solicitó a la APN presentar a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de alcance nacional que aún se encuentran bajo su ámbito de competencia, a saber, Salaverry e Ilo;

Que, el 24 de abril de 2014, mediante Oficio 347-2015 APN/GG la APN comunicó a OSITRAN que se abstendrá de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN;

Que, mediante Oficios N° 073-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de junio de 2015, y N° 081-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimientos de información a ENAPU que permitan culminar con el análisis del proceso de revisión tarifaria;





Que, mediante Oficios N°031-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 09 de junio de 2015, y N°036-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 14 de julio de 2015, ENAPU remitió la información requerida por OSITRAN mencionada en el párrafo anterior, respectivamente;

Que, el 15 de junio de 2015, mediante Oficio N° 503-2015-APN/GG, la APN dio respuesta al Oficio N° 161-2015-GG-OSITRAN manifestando que habiendo vencido el plazo para que la APN remita su propuesta tarifaria, el Regulador cuenta con facultades para establecer el régimen tarifario de ENAPU.

Que, mediante Nota N° 044-15-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos conforme al artículo 56 del RETA, solicitó a la Gerencia General de OSITRAN la ampliación del plazo para la presentación de la propuesta tarifaria, lo cual fue aprobado mediante el Memorando N° 251-15-GG-OSITRAN;

Que, mediante Nota N° 055-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de agosto de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General los siguientes documentos: Proyecto de Resolución que Autoriza la Prepublicación de la Propuesta Tarifaria, Proyecto de Resolución de la Revisión Tarifaria, Exposición de Motivos, Relación de Documentos que sustentan la Propuesta e Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU;

Que, mediante Proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, en virtud del artículo 60 del RETA, consideró necesario realizar actuaciones complementarias, por lo que solicitó se requiera nuevamente a la APN su propuesta tarifaria en concordancia con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y el artículo 59 literal b) de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias;

Que, el 09 de setiembre de 2015, mediante Informe N° 031-2015-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron un informe conjunto en torno a lo requerido por el Gerente General;

Que, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles;

Que, mediante Oficio N° 844-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 07 de octubre de 2015, APN solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, información estadística y de contabilidad regulatoria de ENAPU. Dicho requerimiento fue atendido por medio del Oficio N° 117-15-GRE-OSITRAN recibido el 16 de octubre del 2015;

Que, mediante Oficio N° 861-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 15 de octubre de 2015, la APN solicitó a la Gerencia General de OSITRAN, ampliar en quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria en cuestión;

Que, mediante Oficio N° 278-2015-GRE-OSITRAN recibido el 27 de octubre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, otorgó el plazo solicitado por la APN, con lo cual el nuevo plazo para la presentación de la propuesta tarifaria vencía el 5 de noviembre de 2015;



Que, mediante Oficio N° 914-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 03 de noviembre, la APN solicitó una prórroga adicional, la cual fue concedida a través del Oficio N° 300-2015-GG-OSITRAN del 09 de noviembre de 2015;

Que, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo;

Que, mediante Oficio N° 131-15-GRE-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, solicitó a la APN la separata que contiene el análisis y la propuesta de régimen tarifario, según lo indicado en el informe N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ. Esta solicitud fue atendida por la APN, por medio del Oficio N° 974-2015-APN/GG-DIPLA del 19 de noviembre de 2015;

Que, a través del Informe N° 034-15-GRE-GAJ-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, se solicitó a la Gerencia General una prórroga para concluir las actuaciones complementarias requeridas mediante proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015. Dicha prórroga fue concedida mediante Memorando N° 428-15-GG-OSITRAN;

Que, el artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838, establece que el Organismo Regulador deberá pre publicar, en su página web institucional y en el diario oficial El Peruano, el Proyecto de Resolución que fije la tarifa regulada y una relación de informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las Resoluciones que fijan los precios regulados;

Que, el artículo 42° del RETA establece que OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales tendrán carácter no vinculante. Asimismo, el artículo 43° del RETA señala que, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente: (i) el proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente, (ii) exposición de motivos, (iii) relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) plazo dentro del cual se reciben los comentarios escritos relativos a la propuesta y (v) fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) Audiencia(s) Pública(s) correspondientes;

Que, luego de revisar y discutir los documentos de Vistos, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de revisión tarifaria, incorporándola íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2. de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General;

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 7.1° de la Ley N° 26917 y literal b) del numeral 3.1. de la Ley N° 27332; así como con lo establecido en los artículos 16 y 17 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión N° 570-15-CD-OSITRAN de fecha 30 de noviembre de 2015;





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer la publicación del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU" en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Artículo 2°.- Disponer la publicación en el Diario Oficial El Peruano y el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe), de los siguientes documentos:

- (i) El proyecto de resolución de la "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU".
- (ii) Exposición de motivos del proyecto de resolución a que hace referencia el punto (i) precedente.
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la referida Propuesta Tarifaria.

Artículo 3°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN realizar la convocatoria a las Audiencias Públicas Descentralizadas en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 1° de la presente Resolución, a través del Diario Oficial El Peruano, precisando el lugar, fecha y hora en la que se llevará a cabo la mencionada audiencia, en atención a lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas – RETA de OSITRAN.

Artículo 4°.- Otorgar un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 1° precedente, para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN, en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, 4to piso, distrito de Surquillo, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe, sus comentarios o sugerencias, los que serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Artículo 5°.- Difundir la presente Resolución, así como el Informe "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU" y sus anexos en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 0XX-2015-CD-OSITRAN

Lima, 30 de noviembre de 2015

VISTOS:

La Nota Nº 080-15-GRE-OSITRAN, mediante la cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite el Informe "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de brindados en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, a cargo de ENAPU", elaborado conjuntamente con la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de Resolución de Consejo Directivo por la que se aprueba la Propuesta Tarifaria; la Exposición de Motivos; y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) 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 Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, 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 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;

Que, asimismo, 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;

Que, el artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios;

Que, por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN 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;

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;

Que, por otro lado, el artículo 3 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución Nº 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, define como Entidad Prestadora a la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o

contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios. En este punto es importante señalar que, la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU S.A., de conformidad con el artículo 20 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, y sus modificatorias, es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 1999, se aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios públicos sujetos a régimen de regulación que presta ENAPU S.A. En dicha oportunidad se fijaron las tarifas de los siguientes servicios:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre/desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del terminal
 - Carga líquida a granel
 - Carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal
 - Container con carga 20 pies
 - Container con carga 40 pies
 - Container sin carga 20 pies
 - Container sin carga 40 pies
- Almacenamiento (cereales y granos)

Que, cabe mencionar que, a solicitud de ENAPU S.A., el 21 de noviembre de 2001, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2001-CD/OSITRAN, se fijó la tarifa máxima para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros turistas. En consecuencia, dicho servicio también fue incluido en el proceso de revisión tarifaria del 2004;

Que, teniendo en consideración el estudio comparativo de tarifas portuarias realizado en el año 2002, el Consejo Directivo mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN del 23 de mayo de 2002, acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A., fijadas mediante Resolución N° 001-99-CD/OSITRAN;

Que, el 1 de marzo de 2003, se publicó la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, la cual creó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como entidad encargada del Sistema Portuario Nacional, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, el artículo 13 numeral 13.1 de la referida norma establece que la utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la APN;

Que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, de fecha 23 de julio de 2004, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. en los puertos de Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo bajo régimen de regulación:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga líquida a granel
 - Contenedores llenos de 20 pies
 - Contenedores llenos de 40 pies
 - Pasajeros (embarque por pasajero)

Que, de la misma manera, se desreguló el servicio de uso de muelle a contenedores vacíos. Asimismo, se excluyó el servicio de uso de muelle a la carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal, debido a que PETROPERU S.A. informó que las instalaciones de descarga eran de su propiedad, por lo que correspondía evaluar otras alternativas;

Que, adicionalmente, en junio de 2002, a solicitud de ENAPU S.A. y luego de evaluar las condiciones de competencia, se aprobó la desregulación de la tarifa máxima por uso de muelle a la carga a granel sólido con equipos del terminal portuario (torre absorbente). En tal sentido, en el proceso de revisión tarifaria de 2004 solo se regula el servicio de uso de muelle para carga sólida a granel;

Que, el 14 de mayo de 2013, mediante Sentencia de Casación N° 1795-2011 en los seguidos por ENAPU S.A. contra OSITRAN, la Corte Suprema resolvió declarar nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución en la que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1 de la LSPN. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN habría emitido el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto por el Poder Judicial, la Gerencia General de OSITRAN remitió a la Gerencia General de la APN el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014. En dicho oficio se solicitó a la APN presentar a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de alcance nacional que aún se encuentran bajo su ámbito de competencia, a saber, Salaverry e Ilo;

Que, el 24 de abril de 2014, mediante Oficio 347-2015 APN/GG la APN comunicó a OSITRAN que se abstendrá de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN;

Que, mediante Oficios N° 073-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de junio de 2015, y N° 081-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimientos de información a ENAPU que permitan culminar con el análisis del proceso de revisión tarifaria;

Que, mediante Oficios N°031-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 09 de junio de 2015, y N°036-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 14 de julio de 2015, ENAPU remitió la información requerida por OSITRAN mencionada en el párrafo anterior, respectivamente;

Que, el 15 de junio de 2015, mediante Oficio N° 503-2015-APN/GG, la APN dio respuesta al Oficio N° 161-2015-GG-OSITRAN manifestando que habiendo vencido el plazo para que la APN remita su propuesta tarifaria, el Regulador cuenta con facultades para establecer el régimen tarifario de ENAPU.

Que, mediante Nota N° 044-15-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos conforme al artículo 56 del RETA, solicitó a la Gerencia General de OSITRAN la ampliación del plazo para la presentación de la propuesta tarifaria, lo cual fue aprobado mediante el Memorando N° 251-15-GG-OSITRAN;

Que, mediante Nota N° 055-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de agosto de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General los siguientes documentos: Proyecto de Resolución que Autoriza la Prepublicación de la Propuesta Tarifaria, Proyecto de Resolución de la Revisión Tarifaria, Exposición de Motivos, Relación de Documentos que sustentan la Propuesta e Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU;

Que, mediante Proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, en virtud del artículo 60 del RETA, consideró necesario realizar actuaciones complementarias, por lo que solicitó se requiera nuevamente a la APN su propuesta tarifaria en concordancia con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y el artículo 59 literal b) de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias;

Que, el 09 de setiembre de 2015, mediante Informe N° 031-2015-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron un informe conjunto en torno a lo requerido por el Gerente General;

Que, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles;

Que, mediante Oficio N° 844-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 07 de octubre de 2015, APN solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, información estadística y de contabilidad regulatoria de ENAPU. Dicho requerimiento fue atendido por medio del Oficio N° 117-15-GRE-OSITRAN recibido el 16 de octubre del 2015;

Que, mediante Oficio N° 861-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 15 de octubre de 2015, la APN solicitó a la Gerencia General de OSITRAN, ampliar en quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria en cuestión;

Que, mediante Oficio N° 278-2015-GRE-OSITRAN recibido el 27 de octubre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, otorgó el plazo solicitado por la APN, con lo cual el nuevo plazo para la presentación de la propuesta tarifaria vencía el 5 de noviembre de 2015;

Que, mediante Oficio N° 914-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 03 de noviembre, la APN solicitó una prórroga adicional, la cual fue concedida a través del Oficio N° 300-2015-GG-OSITRAN del 09 de noviembre de 2015;

Que, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo;

Que, mediante Oficio N° 131-15-GRE-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, solicitó a la APN la separata que contiene el análisis y la propuesta de régimen tarifario, según lo indicado en el informe N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ. Esta solicitud fue atendida por la APN, por medio del Oficio N° 974-2015-APN/GG-DIPLA del 19 de noviembre de 2015;

Que, a través del Informe N° 034-15-GRE-GAJ-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, se solicitó a la Gerencia General una prórroga para concluir las actuaciones complementarias requeridas mediante proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015. Dicha prórroga fue concedida mediante Memorando N° 428-15-GG-OSITRAN;

Que, el artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838, establece que el Organismo Regulador deberá pre publicar, en su página web institucional y en el diario oficial El Peruano, el Proyecto de Resolución que fije la tarifa regulada y una relación de informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las Resoluciones que fijan los precios regulados;

Que, el artículo 42° del RETA establece que OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales tendrán carácter no vinculante. Asimismo, el artículo 43° del RETA señala que, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente: (i) el proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente, (ii) exposición de motivos, (iii) relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) plazo dentro del cual se reciben los comentarios escritos relativos a la propuesta y (v) fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) Audiencia(s) Pública(s) correspondientes;

Que, luego de revisar y discutir los documentos de Vistos, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de revisión tarifaria, incorporándola íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2. de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General;

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 7.1° de la Ley N° 26917 y literal b) del numeral 3.1. de la Ley N° 27332; así como con lo establecido en los artículos 16 y 17 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión N° 570-15-CD-OSITRAN de fecha 30 de noviembre de 2015;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer la publicación del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de “Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU” en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Artículo 2°.- Disponer la publicación en el Diario Oficial El Peruano y el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe), de los siguientes documentos:

- (i) El proyecto de resolución de la “Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU”.
- (ii) Exposición de motivos del proyecto de resolución a que hace referencia el punto (i) precedente.
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la referida Propuesta Tarifaria.

Artículo 3°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN realizar la convocatoria a las Audiencias Públicas Descentralizadas en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 1° de la presente Resolución, a través del Diario Oficial El Peruano, precisando el lugar, fecha y hora en la que se llevará a cabo la mencionada audiencia, en atención a lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas – RETA de OSITRAN.

Artículo 4°.- Otorgar un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 1° precedente, para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN, en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, 4to piso, distrito de Surquillo, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe, sus comentarios o sugerencias, los que serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Artículo 5°.- Difundir la presente Resolución, así como el Informe “Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU” y sus anexos en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



NOTA N° 080-2015-GRE-OSITRAN



Para : **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**
Gerente General

Asunto : Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU

Fecha : 24 de noviembre 2015

El artículo 43 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN (RETA) establece que la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

1. Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que apruebe la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente.
2. Exposición de Motivos.
3. Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
4. Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria.
5. Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencias Pública(s) correspondiente(s), en las(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes.

Por otro lado, el artículo 4 de la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, establece que los Organismos Reguladores deben prepublicar, en su página web institucional y en el diario oficial El Peruano, el Proyecto de la Resolución que fije la tarifa de regulación y la documentación sustentatoria correspondiente. Asimismo, establece que la Resolución que fija tarifas reguladas, su exposición de motivos, así como toda Resolución que pudiera tener implicancia en dicho proceso, deberá ser publicada en el diario oficial El Peruano, bajo sanción de nulidad.

En esa medida, adjunto a la presente, la documentación referente a la revisión tarifaria de oficio de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, que luego de su revisión debe ponerse a consideración del Consejo Directivo para su aprobación:

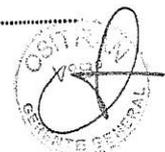
- Proyecto de Resolución que autoriza la prepublicación de la propuesta.
- Proyecto de Resolución de la revisión tarifaria.
- Exposición de motivos.
- Relación de documentos que sustentan la propuesta.
- Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de Salaverry e Ilo.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Reg. Sal. 44523-15

OSITRAN
GERENCIA GENERAL
PROVEIDO N° : 3285-2015-66
PARA : SCD
ACCIONES A SEGUIR : SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO
FECHA : 25/11/15



PROPUESTA DE RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, xx de xxx de 2015

Nº xx-2015-CD-OSITRAN

VISTOS:

La Nota Nº 080-15-GRE-OSITRAN, mediante la cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite el Informe "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU", elaborada conjuntamente con la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de Resolución de Consejo Directivo por la que se aprueba la Propuesta Tarifaria; la Exposición de Motivos; y la relación de documentos que sustentan la propuesta; y,

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) 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 Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, 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 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;

Que, asimismo, 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;

Que, el artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios;

Que, por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN 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;

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;

Que, por otro lado, el artículo 3 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución Nº 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, define como



Entidad Prestadora a la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios. En este punto es importante señalar que, la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU S.A., de conformidad con el artículo 20 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, y sus modificatorias, es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 1999, se aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios públicos sujetos a régimen de regulación que presta ENAPU S.A. En dicha oportunidad se fijaron las tarifas de los siguientes servicios:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre/desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del terminal
 - Carga líquida a granel
 - Carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal
 - Container con carga 20 pies
 - Container con carga 40 pies
 - Container sin carga 20 pies
 - Container sin carga 40 pies
- Almacenamiento (cereales y granos)



Que, cabe mencionar que, a solicitud de ENAPU S.A., el 21 de noviembre de 2001, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2001-CD/OSITRAN, se fijó la tarifa máxima para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros turistas. En consecuencia, dicho servicio también fue incluido en el proceso de revisión tarifaria del 2004;

Que, teniendo en consideración el estudio comparativo de tarifas portuarias realizado en el año 2002, el Consejo Directivo mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN del 23 de mayo de 2002, acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A., fijadas mediante Resolución N° 001-99-CD/OSITRAN;

Que, el 1 de marzo de 2003, se publicó la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, la cual creó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como entidad encargada del Sistema Portuario Nacional, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, el artículo 13 numeral 13.1 de la referida norma establece que la utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la APN;

Que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, de fecha 23 de julio de 2004, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. en los puertos de Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo bajo régimen de regulación:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga líquida a granel
 - Contenedores llenos de 20 pies
 - Contenedores llenos de 40 pies
 - Pasajeros (embarque por pasajero)

Que, de la misma manera, se desreguló el servicio de uso de muelle a contenedores vacíos. Asimismo, se excluyó el servicio de uso de muelle a la carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal, debido a que PETROPERU S.A. informó que las instalaciones de descarga eran de su propiedad, por lo que correspondía evaluar otras alternativas;



Que, adicionalmente, en junio de 2002, a solicitud de ENAPU S.A. y luego de evaluar las condiciones de competencia, se aprobó la desregulación de la tarifa máxima por uso de muelle a la carga a granel sólido con equipos del terminal portuario (torre absorbente). En tal sentido, en el proceso de revisión tarifaria de 2004 solo se regula el servicio de uso de muelle para carga sólida a granel;



Que, el 14 de mayo de 2013, mediante Sentencia de Casación N° 1795-2011 en los seguidos por ENAPU S.A. contra OSITRAN, la Corte Suprema resolvió declarar nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución en la que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1 de la LSPN. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN habría emitido el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto por el Poder Judicial, la Gerencia General de OSITRAN remitió a la Gerencia General de la APN el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014. En dicho oficio se solicitó a la APN presentar a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de alcance nacional que aún se encuentran bajo su ámbito de competencia, a saber, Salaverry e Ilo;

Que, el 24 de abril de 2014, mediante Oficio 347-2015 APN/GG la APN comunica a OSITRAN que se abstendrá de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN;

Que, mediante Oficios N° 073-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de junio de 2015, y N° 081-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios

Económicos de OSITRAN realizó requerimientos de información a ENAPU que permitan culminar con el análisis del proceso de revisión tarifaria;

Que, mediante Oficios N°031-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 09 de junio de 2015, y N°036-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 14 de julio de 2015, ENAPU remite la información requerida por OSITRAN mencionada en el párrafo anterior, respectivamente;

Que, el 15 de junio de 2015, mediante Oficio N° 503-2015-APN/GG, la APN dio respuesta al Oficio N° 161-2015-GG-OSITRAN manifestando que habiendo vencido el plazo para que la APN remita su propuesta tarifaria, el Regulador cuenta con facultades para establecer el régimen tarifario de ENAPU.

Que, mediante Nota N° 044-15-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos conforme al artículo 56 del RETA, solicitó a la Gerencia General de OSITRAN la ampliación del plazo para la presentación de la propuesta tarifaria, lo cual fue aprobado mediante el Memorando N° 251-15-GG-OSITRAN;

Que, mediante Nota N° 055-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de agosto de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General los siguientes documentos: Proyecto de Resolución que Autoriza la Prepublicación de la Propuesta Tarifaria, Proyecto de Resolución de la Revisión Tarifaria, Exposición de Motivos, Relación de Documentos que sustentan la Propuesta e Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU;



Que, mediante Proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, en virtud del artículo 60 del RETA, consideró necesario realizar actuaciones complementarias, por lo que solicitó se requiera nuevamente a la APN su propuesta tarifaria en concordancia con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y el artículo 59 literal b) de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias;



Que, el 09 de setiembre de 2015, mediante Informe N° 031-2015-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron un informe conjunto en torno a lo requerido por el Gerente General;

Que, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles;

Que, mediante Oficio N° 844-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 07 de octubre de 2015, APN solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, información estadística y de contabilidad regulatoria de ENAPU. Dicho requerimiento fue atendido por medio del Oficio N° 117-15-GRE-OSITRAN recibido el 16 de octubre del 2015;

Que, mediante Oficio N° 861-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 15 de octubre de 2015, la APN solicitó a la Gerencia General de OSITRAN, ampliar en quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria en cuestión;

Que, mediante Oficio N° 278-2015-GRE-OSITRAN recibido el 27 de octubre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, otorgó el plazo solicitado por la APN, con lo cual el nuevo plazo para la presentación de la propuesta tarifaria vencía el 5 de noviembre de 2015;

Que, mediante Oficio N° 914-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 03 de noviembre, la APN solicitó una prórroga adicional, la cual fue concedida a través del Oficio N° 300-2015-GG-OSITRAN del 09 de noviembre de 2015;

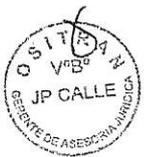
Que, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo;

Que, mediante Oficio N° 131-15-GRE-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, solicitó a la APN la separata que contiene el análisis y la propuesta de régimen tarifario, según lo indicado en el informe N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ. Esta solicitud fue atendida por la APN, por medio del Oficio N° 974-2015-APN/GG-DIPLA del 19 de noviembre de 2015;

Que, a través del Informe N° 034-15-GRE-GAJ-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, se solicitó a la Gerencia General una prórroga para concluir las actuaciones complementarias requeridas mediante proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015. Dicha prórroga fue concedida mediante Memorando N° 428-15-GG-OSITRAN;



Que, el artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838, establece que el Organismo Regulador deberá pre publicar, en su página web institucional y en el diario oficial El Peruano, el Proyecto de Resolución que fije la tarifa regulada y una relación de informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las Resoluciones que fijan los precios regulados;



Que, el artículo 42° del RETA establece que OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales tendrán carácter no vinculante. Asimismo, el artículo 43° del RETA señala que, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente: (i) el proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente, (ii) exposición de motivos, (iii) relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) plazo dentro del cual se reciben los comentarios escritos relativos a la propuesta y (v) fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) Audiencia(s) Pública(s) correspondientes;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° xxx-2015-CD/OSITRAN, de fecha xxx de noviembre de 2015, se dispuso la publicación en el Diario Oficial El Peruano, y la difusión en el Portal Institucional de OSITRAN, de la propuesta de "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU";

Que, mediante publicación en el Diario Oficial El Peruano de fecha xxx de xxx de 2015, OSITRAN convocó a las Audiencias Públicas para la presentación de la propuesta de "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU";

Que, el xxxx de noviembre de 2015, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° xxx-2015-CD/OSITRAN, se llevaron a cabo las Audiencias Públicas;

Que, dentro del plazo establecido, se recibieron los comentarios de xxxx;

Que, mediante Nota N° xxx-15-GRE-OSITRAN, de fecha xxx de xxxx de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General el Informe de "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU" elaborado con la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la Exposición de Motivos, la matriz de comentarios, y el Proyecto de Resolución correspondiente;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, corresponde que el Consejo Directivo apruebe la "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU";

Que, luego de revisar y discutir los documentos de Vistos, el Consejo Directivo hace suya la propuesta tarifaria, incorporándola íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2. de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General;



En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, de conformidad con lo establecido en el literal a) del artículo 12° de la Ley N° 26917 y literal c) del numeral 3.1. de la Ley N° 27332; así como con lo establecido en los artículos 16 y 17 del Reglamento General de OSITRAN y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión N° xxx-15-CD-OSITRAN de fecha xx de noviembre de 2015;

SE RESUELVE:



Artículo 1º.- Determinar las Tarifas Máximas de los Servicios bajo régimen de regulación en el Terminal Portuario de Salaverry de acuerdo al siguiente detalle:

Estructura y niveles de Tarifas Máximas para ENAPU en el TPS

Concepto	Unidad de Medida	Tarifa Máxima (Nuevos Soles sin IGV)
SERVICIOS A LA NAVE		
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,30
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	TM	5,74
Carga Líquida a granel	TM	2,87
Carga Fraccionada	TM	19,52
Carga Rodante	TM	43,05
Contenedores con carga de 20 pies	Contenedor	172,20
Contenedores con carga de 40 pies	Contenedor	258,30
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	43,05
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	71,75
Embarque/Desembarque de pasajeros	Por pasajero	17,22

Artículo 2º.- Determinar las Tarifas Máximas de los Servicios bajo régimen de regulación en el Terminal Portuario de Ilo de acuerdo al siguiente detalle:

Estructura y niveles de Tarifas Máximas para ENAPU en el TPI

Concepto	Unidad de Medida	Tarifa Máxima (Nuevos Soles sin IGV)
SERVICIOS A LA NAVE		
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,15
Amarre y Desamarre	Por cada operación	612,99
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	TM	6,13
Carga Líquida a granel	TM	3,06
Carga Fraccionada	TM	12,26
Carga Rodante	TM	76,62
Contenedores con carga de 20 pies	Contenedor	183,90
Contenedores con carga de 40 pies	Contenedor	275,85
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	45,97
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	76,62
Embarque/Desembarque de pasajeros	Por pasajero	18,39



Artículo 3º.- Disponer que la tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima.



Artículo 4º.- La tarifa a que se refiere el artículo 1º entrará en vigencia en un plazo no menor de quince (15) días hábiles luego de notificada la presente Resolución y diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación de la modificación del Tarifario de la Entidad Prestadora.

Artículo 5º.- Notificar la presente Resolución a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) disponiendo su aplicación de conformidad con el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Del mismo modo, ponerla en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines correspondientes.

Artículo 6º.- Disponer la publicación de la presente Resolución, así como de su Exposición de Motivos en el Diario Oficial "El Peruano". Asimismo, disponer la difusión de los mencionados documentos y de los documentos que constituyen el sustento de las propuestas tarifarias en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 0XX-2015-CD-OSITRAN

Lima, XX de noviembre de 2015

VISTOS:

La Nota Nº 080-15-GRE-OSITRAN, mediante la cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite el Informe "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de brindados en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, a cargo de ENAPU", elaborado conjuntamente con la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de Resolución de Consejo Directivo por la que se aprueba la Propuesta Tarifaria; la Exposición de Motivos; y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) 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 Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;



Que, 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 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;

Que, asimismo, 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;



Que, el artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios;

Que, por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN 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;

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;

Que, por otro lado, el artículo 3 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución Nº 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, define como Entidad Prestadora a la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o

contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios. En este punto es importante señalar que, la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU S.A., de conformidad con el artículo 20 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, y sus modificatorias, es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 1999, se aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios públicos sujetos a régimen de regulación que presta ENAPU S.A. En dicha oportunidad se fijaron las tarifas de los siguientes servicios:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre/desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del terminal
 - Carga líquida a granel
 - Carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal
 - Container con carga 20 pies
 - Container con carga 40 pies
 - Container sin carga 20 pies
 - Container sin carga 40 pies
- Almacenamiento (cereales y granos)



Que, cabe mencionar que, a solicitud de ENAPU S.A., el 21 de noviembre de 2001, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2001-CD/OSITRAN, se fijó la tarifa máxima para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros turistas. En consecuencia, dicho servicio también fue incluido en el proceso de revisión tarifaria del 2004;

Que, teniendo en consideración el estudio comparativo de tarifas portuarias realizado en el año 2002, el Consejo Directivo mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN del 23 de mayo de 2002, acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A., fijadas mediante Resolución N° 001-99-CD/OSITRAN;

Que, el 1 de marzo de 2003, se publicó la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, la cual creó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como entidad encargada del Sistema Portuario Nacional, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, el artículo 13 numeral 13.1 de la referida norma establece que la utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la APN;

Que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, de fecha 23 de julio de 2004, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. en los puertos de Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo bajo régimen de regulación:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga líquida a granel
 - Contenedores llenos de 20 pies
 - Contenedores llenos de 40 pies
 - Pasajeros (embarque por pasajero)

Que, de la misma manera, se desreguló el servicio de uso de muelle a contenedores vacíos. Asimismo, se excluyó el servicio de uso de muelle a la carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal, debido a que PETROPERU S.A. informó que las instalaciones de descarga eran de su propiedad, por lo que correspondía evaluar otras alternativas;

Que, adicionalmente, en junio de 2002, a solicitud de ENAPU S.A. y luego de evaluar las condiciones de competencia, se aprobó la desregulación de la tarifa máxima por uso de muelle a la carga a granel sólido con equipos del terminal portuario (torre absorbente). En tal sentido, en el proceso de revisión tarifaria de 2004 solo se regula el servicio de uso de muelle para carga sólida a granel;



Que, el 14 de mayo de 2013, mediante Sentencia de Casación N° 1795-2011 en los seguidos por ENAPU S.A. contra OSITRAN, la Corte Suprema resolvió declarar nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución en la que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1 de la LSPN. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN habría emitido el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN;



Que, en cumplimiento de lo dispuesto por el Poder Judicial, la Gerencia General de OSITRAN remitió a la Gerencia General de la APN el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014. En dicho oficio se solicitó a la APN presentar a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de alcance nacional que aún se encuentran bajo su ámbito de competencia, a saber, Salaverry e Ilo;

Que, el 24 de abril de 2014, mediante Oficio 347-2015 APN/GG la APN comunicó a OSITRAN que se abstendrá de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN;

Que, mediante Oficios N° 073-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de junio de 2015, y N° 081-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimientos de información a ENAPU que permitan culminar con el análisis del proceso de revisión tarifaria;

Que, mediante Oficios N°031-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 09 de junio de 2015, y N°036-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 14 de julio de 2015, ENAPU remitió la información requerida por OSITRAN mencionada en el párrafo anterior, respectivamente;

Que, el 15 de junio de 2015, mediante Oficio N° 503-2015-APN/GG, la APN dio respuesta al Oficio N° 161-2015-GG-OSITRAN manifestando que habiendo vencido el plazo para que la APN remita su propuesta tarifaria, el Regulador cuenta con facultades para establecer el régimen tarifario de ENAPU.

Que, mediante Nota N° 044-15-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos conforme al artículo 56 del RETA, solicitó a la Gerencia General de OSITRAN la ampliación del plazo para la presentación de la propuesta tarifaria, lo cual fue aprobado mediante el Memorando N° 251-15-GG-OSITRAN;

Que, mediante Nota N° 055-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de agosto de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General los siguientes documentos: Proyecto de Resolución que Autoriza la Prepublicación de la Propuesta Tarifaria, Proyecto de Resolución de la Revisión Tarifaria, Exposición de Motivos, Relación de Documentos que sustentan la Propuesta e Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU;



Que, mediante Proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, en virtud del artículo 60 del RETA, consideró necesario realizar actuaciones complementarias, por lo que solicitó se requiera nuevamente a la APN su propuesta tarifaria en concordancia con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y el artículo 59 literal b) de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias;

Que, el 09 de setiembre de 2015, mediante Informe N° 031-2015-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron un informe conjunto en torno a lo requerido por el Gerente General;



Que, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles;

Que, mediante Oficio N° 844-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 07 de octubre de 2015, APN solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, información estadística y de contabilidad regulatoria de ENAPU. Dicho requerimiento fue atendido por medio del Oficio N° 117-15-GRE-OSITRAN recibido el 16 de octubre del 2015;

Que, mediante Oficio N° 861-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 15 de octubre de 2015, la APN solicitó a la Gerencia General de OSITRAN, ampliar en quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria en cuestión;

Que, mediante Oficio N° 278-2015-GRE-OSITRAN recibido el 27 de octubre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, otorgó el plazo solicitado por la APN, con lo cual el nuevo plazo para la presentación de la propuesta tarifaria vencía el 5 de noviembre de 2015;

Que, mediante Oficio N° 914-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 03 de noviembre, la APN solicitó una prórroga adicional, la cual fue concedida a través del Oficio N° 300-2015-GG-OSITRAN del 09 de noviembre de 2015;

Que, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo;

Que, mediante Oficio N° 131-15-GRE-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, solicitó a la APN la separata que contiene el análisis y la propuesta de régimen tarifario, según lo indicado en el informe N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ. Esta solicitud fue atendida por la APN, por medio del Oficio N° 974-2015-APN/GG-DIPLA del 19 de noviembre de 2015;

Que, a través del Informe N° 034-15-GRE-GAJ-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, se solicitó a la Gerencia General una prórroga para concluir las actuaciones complementarias requeridas mediante proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015. Dicha prórroga fue concedida mediante Memorando N° 428-15-GG-OSITRAN;

Que, el artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838, establece que el Organismo Regulador deberá pre publicar, en su página web institucional y en el diario oficial El Peruano, el Proyecto de Resolución que fije la tarifa regulada y una relación de informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las Resoluciones que fijan los precios regulados;



Que, el artículo 42° del RETA establece que OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales tendrán carácter no vinculante. Asimismo, el artículo 43° del RETA señala que, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente: (i) el proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente, (ii) exposición de motivos, (iii) relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) plazo dentro del cual se reciben los comentarios escritos relativos a la propuesta y (v) fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) Audiencia(s) Pública(s) correspondientes;



Que, luego de revisar y discutir los documentos de Vistos, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de revisión tarifaria, incorporándola íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2. de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General;

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 7.1° de la Ley N° 26917 y literal b) del numeral 3.1. de la Ley N° 27332; así como con lo establecido en los artículos 16 y 17 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión N° xxx-15-CD-OSITRAN de fecha xx de noviembre de 2015;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer la publicación del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU" en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Artículo 2°.- Disponer la publicación en el Diario Oficial El Peruano y el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe), de los siguientes documentos:

- (i) El proyecto de resolución de la "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU".
- (ii) Exposición de motivos del proyecto de resolución a que hace referencia el punto (i) precedente.
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la referida Propuesta Tarifaria.

Artículo 3°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN realizar la convocatoria a las Audiencias Públicas Descentralizadas en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 1° de la presente Resolución, a través del Diario Oficial El Peruano, precisando el lugar, fecha y hora en la que se llevará a cabo la mencionada audiencia, en atención a lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas – RETA de OSITRAN.



Artículo 4°.- Otorgar un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 1° precedente, para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN, en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, 4to piso, distrito de Surquillo, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe, sus comentarios o sugerencias, los que serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



Artículo 5°.- Difundir la presente Resolución, así como el Informe "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU" y sus anexos en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

REVISIÓN DE TARIFARIA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE ENAPU

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 10 de mayo de 1999 el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios portuarios sujetos a régimen de regulación que presta la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).
2. El 23 de mayo de 2002 el Consejo Directivo de OSITRAN acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A.
3. El 23 de julio de 2004 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. Sin embargo, el 14 de mayo de 2013, la Corte Suprema resolvió declarar nula dicha resolución, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN.



4. Cabe indicar que en cumplimiento de lo ordenado por el Poder Judicial a través de Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN del 30 de diciembre de 2014, el Regulador solicitó a la APN presentar una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de Salaverry e Ilo¹. En respuesta al requerimiento formulado, la APN, mediante Oficio 347-2015 APN/GG de fecha 24 de abril de 2015, informó a OSITRAN que se abstendría de emitir un pronunciamiento referido a la propuesta tarifaria solicitada.



Posteriormente, por Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles. Luego de haberse concedido las prórrogas de plazo solicitadas por la APN, finalmente esta Entidad, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre de 2015, remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.

¹ Cabe indicar que el análisis excluye a los terminales portuarios de Paita, Callao, San Martín y Chimbote por los motivos siguientes:

- El terminal portuario de Paita fue otorgado en concesión a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. mediante contrato de concesión de fecha 09 de setiembre de 2009.
- El terminal portuario del Callao fue otorgado en concesión a APM Terminals Callao S.A. mediante contrato de concesión de fecha 11 de mayo de 2011.
- El terminal portuario General San Martín fue otorgado en concesión a Terminal Portuario Paracas S.A. mediante contrato de concesión de fecha 21 de julio de 2014.
- El terminal portuario de Chimbote actualmente es un terminal de alcance regional, de acuerdo con el Decreto Supremo N° 009-2012-MTC por el que se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

II. METODOLOGÍA

6. En este estudio se ha utilizado la metodología de costos totalmente distribuidos (CTD), la cual se define en el Anexo I del Reglamento General de Tarifas (RETA)², aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, de la siguiente manera:

"Consiste en determinar una tarifa a partir de la asignación de los costos directos e indirectos en cada uno de los servicios que la entidad prestadora provee. Los costos indirectos se refieren a los insumos compartidos entre dos o más servicios."

7. Las bases para la propuesta de revisión tarifaria del presente estudio se rigen bajo los principios de libre acceso, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, no discriminación, principio de costo-beneficio, predictibilidad, consistencia y transparencia recogidos en el artículo 18 del RETA.

III. RESULTADOS

8. Para los fines del presente estudio tarifario se consideraron dos unidades de negocio: El Terminal Portuario de Salaverry (TPS) y el Terminal Portuario de Ilo (TPI). Ello debido a que, a la fecha, de los 6 puertos a los que se inició el proceso de fijación tarifaria, son los únicos terminales portuarios que viene operando ENAPU.
9. Mediante el análisis de la situación del mercado en los terminales administrados por ENAPU se determinó que la principal carga del TPS es la carga sólida a granel con el 97,6% de participación, seguida de la carga líquida a granel y carga fraccionada, con el 1,4% y 0,9%, respectivamente. Así mismo se determinó que las importaciones representan el 82,8%, las exportaciones 17,1% y el cabotaje sólo el 0,1%.
10. Por su parte, se observó que la estructura de carga en el TPI está conformada de la siguiente manera: el 78% es carga sólida a granel, el 15% corresponde a carga fraccionada y el 6% a contenedores. En este terminal las principales operaciones que se realizan son la exportación (73%), y la importación (25%).
11. En cuanto al análisis de las condiciones de competencia de los servicios evaluados en TPS y TPI se concluyó que los Servicios a la Nave y Servicios a la Carga analizados no se prestan en condiciones de competencia, por lo que se justifica la regulación tarifaria en dichos servicios.
12. Para el servicio de Amarre y Desamarre en el TPS está vigente un contrato de acceso cuyo cargo de acceso está regulado por el Reglamento Marco de Acceso (REMA) de OSITRAN, razón por la cual no se justifica la determinación de tarifas máximas en este caso.
13. Las proyecciones estimadas de tráfico de carga, pasajeros y naves para el periodo 2015-2109 presentan las siguientes tasas de crecimiento:



² Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

Cuadro N° 1
Tasa de crecimiento del tráfico de carga y pasajeros en el TPS y TPI

Terminal Portuario	Tipo de carga	Operación	Tasa de crecimiento
			2015-2019
TPS	Sólido a Granel	Importación	6,9%
		Exportación	7,6%
	Carga Fraccionada	Importación	5,5%
		Exportación	-2,7%
	Líquido a Granel	Exportación	-0,1%
Pasajeros	Embarque	9,0%	
TPI	Sólido a Granel	Importación	1,0%
		Exportación	-1,1%
	Carga Fraccionada	Exportación	0,7%
	Contenedores llenos de 20 pies	Importación/Exportación	0,0%
	Contenedores llenos de 40 pies	Importación/Exportación	0,0%
	Contenedores vacíos de 40 pies	Importación/Exportación	0,0%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cuadro N° 2
Tasa de crecimiento del tráfico de naves en el TPS y TPI

Terminal Portuario	Tipo de nave	Tasa de crecimiento 2015-2019
TPS	GRANELEROS	7,1%
	GENERAL CARGO-CONVENCIONAL	3,8%
	PASAJEROS	12,3%
	TANQUE-PETROLERO/GAS	0,0%
TPI	CONTAINER SHIP	0,0%
	GRANELEROS	0,0%
	GENERAL CARGO-CONVENCIONAL	18,9%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



14. En el cálculo de los costos de los servicios portuarios no se consideran los gastos en subsidio de los terminales fluviales y de lanchonaje, toda vez que estos están cubiertos en su totalidad por las transferencias que percibe ENAPU de APM Terminal Callao S.A. en virtud del contrato de Asociación en Participación suscrito entre ambos por la operación del Terminal Norte Multipropósito del Callao. Por el contrario, dado los últimos resultados del TPI en el cual se obtuvieron pérdidas entorno a los S/.2 millones anuales, se consideró incluir en la estructura de ingresos del TPI un porcentaje de las transferencias de APM Terminals Callao S.A.
15. En cuanto a las inversiones, se ha considerado el stock de inversiones netas, al 2014, según datos de la Contabilidad Regulatoria de ENAPU 2014. No existen inversiones programadas por ENAPU para el periodo 2015-2019.
16. En relación al Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC), encontrar betas que reflejen la actividad del sector portuario de empresas comparables a ENAPU, conforme a lo establecido en el anexo I del RETA, ha representado la principal dificultad al calcular el WACC, utilizando finalmente un promedio de betas de dos empresas portuarias de propiedad pública, similares a ENAPU.

IV. RECOMENDACIONES

17. Como resultado de la revisión de oficio se recomienda la aprobación de la siguiente estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios sujetos a la regulación de OSITRAN.

Cuadro N° 3
Estructura y Niveles de Tarifas Máximas para ENAPU
(En Nuevos Soles sin IGV)

Concepto	Unidad de Medida	Salaverry	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE			
Amarre y desamarre	Por cada operación		612,99
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,30	2,15
SERVICIOS A LA CARGA			
Uso de Muelle			
Carga Sólida a granel	TM	5,74	6,13
Carga Líquida a granel	TM	2,87	3,06
Carga Fraccionada	TM	19,52	12,26
Carga Rodante	TM	43,05	76,62
Contenedores llenos de 20 pies	Contenedor	172,20	183,90
Contenedores llenos de 40 pies	Contenedor	258,30	275,85
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	43,05	45,97
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	71,75	76,62
Embarque/Desembarque de pasajero	Por pasajero	17,22	18,39

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Lima, noviembre de 2015



RELACIÓN DE DOCUMENTOS

ALEXANDER, I., ESTACHE, A. y A. OLIVERI (1999). *A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital*. World Bank Policy Research Working Paper No. 2151. Julio de 1999.

ALEXANDER, I., MAYER, C. H. WEEDS (1996). *Regulatory Structure and Risk: an International Comparison*. World Bank, Policy Research Working Paper N° 1698.

ALMISHER, M y R. KISH. (2000). "Accounting Betas - An ex anti proxy for risk within the IPO market". En *Journal of Financial and Strategic Decisions* Vol13, No. 13. 2000.

APOYO CONSULTORÍA. (2015). "Estudio Sobre la Medición del Grado de Competencia Intraportuaria en el Terminal Portuario del Callao"

BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ - BCRP. *Estadísticas Económicas*. Disponible en: <http://www.bcrp.gob.pe/estadisticas.html>

BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ (2007). *La Cobertura Cambiaria: los Forwards de Divisas*. 2007.

BERG, S. (2001). "Infrastructure Regulation: Risk, Return, and Performance". En: *Global Utilities* 1, Mayo de 2001, 3-10.

BETANCOR, O. y R. RENDEIRO (2003). "Puertos". En: Estache, A. y G. De Rus, ed. (2003). *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores*. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 2.

BRAVO, S. (2008). *Teoría Financiera y Costo de Capital*. ESAN. Lima. 2008.

BRAVO, S. (2001). *Costo de Oportunidad del Capital y Tasa de Descuento Tarifaria en el Sector Telecomunicaciones del Perú*. ESAN. Lima. 2001.

BREALEY, R., MYERS, S Y F. ALLEN (2006). *Principios de Finanzas Corporativas*. Octava Edición. 2006.

CHISARI, O., RODRIGUEZ PARDINA, M. y M. ROSSI (1999). "El costo de capital en empresas reguladas: incentivos y metodología". En: *Desarrollo Económico* Vol. 38, No. 152, pp. 953-984.

DAMODARAN ON-LINE: www.stern.nyu.edu/~adamodar/

DAMODARAN, A (2011). *Applied Corporate Finance*. 3ra Edición. Wiley. 2011.

DEWA, S., M. RAMLI, M. PALLU Y M. DJABBAR (2014). "Study of Demand for Container Transportation and Facilities at Makassar Port, Indonesia". *International Journal of Engineering Research and Technology (IJERT)*, Vol. 3, Nro. 4.

DUMRAUF, G. (2010). *Finanzas Corporativas: Un enfoque latinoamericano*. 2da. edición. Buenos Aires. Alfaomega Grupo Editor Argentino. 2010.

ESTACHE, A; RODRÍGUEZ, M; RODRÍGUEZ, J. y G. SEMBER (2002). *Introducción a la Creación de Modelos Económico Financieros para Autoridades Reguladoras de Servicios Públicos*. The World Bank.

ESTRADA, J (2001). *The Cost of Equity in Emerging Markets: A Downside Risk Approach (II)*, IESE Business School, Marzo, 2001.



ESTRADA, J. (2006). *Finanzas en Pocas Palabras: Un compañero eficiente para las herramientas y técnicas financieras*. Prentice Hall. 2006.

FERNÁNDEZ, P. (1999). *Valoración de Empresas*. Ediciones Gestión 2000. Barcelona, 1999.

GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y DAL-RI, F. (2012). "Analysis of the relationship between accounting information and systematic risk in the brazilian market". En: *Revista Contabilidade e Finanças* Vol. 23. No. 60. P.199-211. USP. Dic. 2012.

INDEPENDENT REGULATORY GROUP – IRG (2007). *Principles of implementation and best practice WACC calculation*. Regulatory Accounting, Bruselas, Febrero, 2007.

JOHNATAN MUN (2014). "Simulador de Riesgo Manual de Usuario en Español"

LEVI, M. (2001). *Finanzas Internacionales*. Tercera edición. México: McGraw Hill, 2001.

MARKOWITZ, H.(1952). "Portfolio Selection". En: *The Journal of Finance*, Vol. 7, No. 1, Marzo, pp. 77-91, 1952.

MEERSMAN, H., STRANDENES. S.P. Y E. VAN DE VOORDE (2014). *Port Pricing: Principles, Structure and Models*. SAM 14 2014. Norwegian School of Economics.

OSIPTEL (2013). "Revisión del Factor de Productividad aplicable al período setiembre 2013-agosto 2016.". Informe N°573-GPRC/2013. Julio, 2013.

OSITRAN (2004). "Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU."

RODRIGUEZ, M. (2003). *La determinación del Costo de Capital en América Latina: Un estudio comparativo de casos*. Texto de Discusión N° 44. CEER. Buenos Aires. Mayo 2003.

SABAL, J. (2002). *The Discount Rate in Emerging Markets: A Guide*. Mimeo, Septiembre, 2002.

SABAL, J. (2004) *Determinación del Costo de Patrimonio de Telefónica de Perú*. Informe N.1: Planteamiento del Marco Conceptual y Metodología. Documento preparado para OSIPTEL.

SABAL, J. (2010). "El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes". En Puig Bastard, P. (2010). *La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME)* (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

SYAFI'I, K. KURODA, M. TAKEBAYASHI (2005). "Forecasting the Demand of Container Throughput in Indonesia". *Memoirs of Construction Engineering Research Institute*, Vol. 47

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA (2003). "Puertos". En: Estache, A. y G. De Rus, ed. (2003). *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores*. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 3.



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



Propuesta

**Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios
Portuarios de Salaverry e Ilo**

Estudio Tarifario

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Lima, Noviembre 2015

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ANTECEDENTES.....	9
II. MARCO REGULATORIO DE OSITRAN.....	12
III. ACERCA DE LO RESUELTO POR EL PODER JUDICIAL MEDIANTE SENTENCIA DE CASACIÓN Nº 1795-2011 Y SUS ALCANCES	14
IV. DEFINICIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	17
V. UNIDADES DE NEGOCIOS	18
VI. SITUACIÓN DEL MERCADO EN LOS TERMINALES ADMINISTRADOS POR ENAPU	19
VII. CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LOS TERMINALES PORTUARIOS DE SALAVERRY Y ILO 23	
VIII. PROPUESTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL	34
IX. METODOLOGÍA DE TARIFICACIÓN	35
IX.1 FUNDAMENTOS.....	36
IX.2 ESQUEMA GENERAL PARA EL CÁLCULO DE LAS TARIFARIAS	37
IX.2.1 Módulo 1: demanda de servicios portuarios.....	38
IX.2.2 Módulo 2: estimación de costos	41
IX.2.3 Módulo 3: Flujo de caja y propuesta tarifaria	42
X. DEMANDA DE SERVICIOS PORTUARIOS PARA CADA UNIDAD DE NEGOCIOS	44
X.1 TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY (TPS).....	44
X.1.1 Tendencias Históricas	44
a. Principales tendencias de la carga	44
b. Factores que afectan la demanda.....	45
X.1.2 Proyecciones de tráfico (2015-2019)	47
a. Tráfico de carga y pasajeros	47
b. Tráfico de naves.....	52
X.2 TERMINAL PORTUARIO DE ILO (TPI).....	53
X.2.1 Tendencias Históricas	53
a. Principales tendencias de la carga	53
b. Factores que afectan la demanda.....	54
X.2.2 Proyecciones de tráfico (2015-2019)	55
a. Tráfico de carga.....	56
b. Tráfico de naves.....	60
XI. COSTOS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS PARA CADA UNIDAD DE NEGOCIOS.....	61
XII. OTROS COSTOS E INGRESOS.....	62
XIII. INVERSIONES	63
XIV. IMPUESTOS	64
XV. TASA DE DESCUENTO	64
XVI. FLUJO DE CAJA	64
XVII. TARIFAS PROPUESTAS.....	67
XVIII. CONCLUSIONES	68
XIX. RECOMENDACIONES.....	71



XX. ANEXOS72



RESUMEN EJECUTIVO

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 10 de mayo de 1999 el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios portuarios sujetos a régimen de regulación que presta la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).
2. El 23 de mayo de 2002 el Consejo Directivo de OSITRAN acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A.
3. El 23 de julio de 2004 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. Sin embargo, el 14 de mayo de 2013, la Corte Suprema de la República resolvió declarar nula dicha resolución, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN.
4. Conforme a lo dispuesto por el Poder Judicial, el 30 de diciembre de 2014, la Gerencia General de OSITRAN solicitó a la Gerencia General de la APN, mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, presentar al Regulador su propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación. No obstante, el 24 de abril de 2015, la APN comunicó a OSITRAN abstenerse de emitir un pronunciamiento respecto a dicha solicitud.
5. Mediante Nota N° 055-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de agosto de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General los siguientes documentos: Proyecto de Resolución que Autoriza la Prepublicación de la Propuesta Tarifaria, Proyecto de Resolución de la Revisión Tarifaria, Exposición de Motivos, Relación de Documentos que sustentan la Propuesta e Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU.
6. Mediante Proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, en virtud del artículo 60 del Reglamento General de Tarifas (RETA), consideró necesario realizar actuaciones complementarias, por lo que solicitó se requiera nuevamente a la APN su propuesta tarifaria en concordancia con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y el artículo 59 literal b) de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias.
7. El 09 de setiembre de 2015, mediante Informe N° 031-2015-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron un informe conjunto en torno a lo requerido por el Gerente General.
8. Por medio del Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles.



9. Mediante Oficio N° 861-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 15 de octubre de 2015, la APN solicitó a la Gerencia General de OSITRAN, ampliar en quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria en cuestión.
10. Mediante Oficio N° 278-2015-GRE-OSITRAN recibido el 27 de octubre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, otorgó el plazo solicitado por la APN, con lo cual el nuevo plazo para la presentación de la propuesta tarifaria vencía el 5 de noviembre de 2015.
11. Por Oficio N° 914-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 03 de noviembre, la APN solicitó una prórroga adicional, la cual fue concedida a través del Oficio N° 300-2015-GG-OSITRAN del 09 de noviembre de 2015.
12. Mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre, la APN remitió a OSITRAN el Informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
13. Por Oficio N° 131-15-GRE-OSITRAN del 18 de noviembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, solicitó a la APN la separata que contiene el análisis y la propuesta de régimen tarifario, según lo indicado en el informe N°094-2015-APN/DIPLA/UAJ. Esta solicitud fue atendida por la APN, por medio del Oficio N° 974-2015-APN/GG-DIPLA del 20 de noviembre de 2015.



II. METODOLOGÍA

14. En este estudio se ha utilizado la metodología de costos totalmente distribuidos (CTD), la cual se define en el Anexo I del RETA¹, de la siguiente manera:



"Consiste en determinar una tarifa a partir de la asignación de los costos directos e indirectos en cada uno de los servicios que la entidad prestadora provee. Los costos indirectos se refieren a los insumos compartidos entre dos o más servicios."

15. Las bases para la propuesta de revisión tarifaria del presente estudio se rigen bajo los principios de libre acceso, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, sostenibilidad de la oferta, eficiencia, equidad, no discriminación, principio de costo-beneficio, predictibilidad, consistencia y transparencia, recogidos en el artículo 18 del RETA.

III. RESULTADOS

16. Para los fines del presente estudio tarifario se consideraron dos unidades de negocio: El Terminal Portuario de Salaverry (TPS) y El Terminal Portuario de Ilo (TPI). Ello debido a que, a la fecha, de los 6 puertos a los que se inició el proceso de fijación tarifaria en el año 2002, son los únicos terminales portuarios que viene operando ENAPU.
17. Mediante el análisis de la situación del mercado en los terminales administrados por ENAPU se determinó que la principal carga del TPS es la carga sólida a granel con el 97,6% de participación, seguida de la carga líquida a granel y carga fraccionada, con el 1,4% y 0,9%, respectivamente. Así mismo se determinó que las importaciones representan el 82,8%, las exportaciones 17,1% y el cabotaje sólo el 0,1%.

¹ Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

18. Por su parte, se observó que la estructura de carga en el TPI está conformada de la siguiente manera: el 78% es carga sólida a granel, el 15% corresponde a carga fraccionada y el 6% a contenedores. En este terminal las principales operaciones que se realizan son la exportación (73%), y la importación (25%).
19. En cuanto al análisis de las condiciones de competencia de los servicios evaluados en TPS y TPI se concluyó que los Servicios a la Nave y Servicios a la Carga analizados no se prestan en condiciones de competencia, por lo que se justifica la regulación tarifaria en dichos servicios.
20. Para el servicio de Amarre y Desamarre en el TPS está vigente un contrato de acceso cuyo cargo de acceso está regulado por el Reglamento Marco de Acceso (REMA) de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, razón por la cual no se justifica la determinación de tarifas máximas en este caso.
21. Las proyecciones estimadas de tráfico de carga, pasajeros y naves para el periodo 2015-2109 presentan las siguientes tasas de crecimiento:

Cuadro N° 1
Tasa de crecimiento del tráfico de carga y pasajeros en el TPS y TPI

Terminal Portuario	Tipo de carga	Operación	Tasa de crecimiento
			2015-2019
TPS	Sólido a Granel	Importación	6,9%
		Exportación	7,6%
	Carga Fraccionada	Importación	5,5%
		Exportación	-2,7%
	Líquido a Granel	Exportación	-0,1%
Pasajeros	Embarque	9,0%	
TPI	Sólido a Granel	Importación	1,0%
		Exportación	-1,1%
	Carga Fraccionada	Exportación	0,7%
	Contenedores llenos de 20 pies	Importación/Exportación	0,0%
	Contenedores llenos de 40 pies	Importación/Exportación	0,0%
	Contenedores vacíos de 40 pies	Importación/Exportación	0,0%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



Cuadro N° 2
Tasa de crecimiento del tráfico de naves en el TPS y TPI

Terminal Portuario	Tipo de nave	Tasa de crecimiento 2015-2019
TPS	GRANELEROS	7,1%
	GENERAL CARGO-CONVENCIONAL	3,8%
	PASAJEROS	12,3%
	TANQUE-PETROLERO/GAS	0,0%
TPI	CONTAINER SHIP	0,0%
	GRANELEROS	0,0%
	GENERAL CARGO-CONVENCIONAL	18,9%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

22. En el cálculo de los costos de los servicios portuarios no se consideran los gastos en subsidio de los terminales fluviales y de lanchonaje, toda vez que estos están cubiertos en su totalidad por las transferencias que percibe ENAPU de APM Terminal Callao S.A. en virtud del contrato de Asociación en Participación suscrito entre ambos por la operación del Terminal Norte Multipropósito del Callao. Por el contrario, dado los últimos resultados del TPI en el cual se obtuvieron pérdidas entorno a los S/.2 millones anuales, se consideró incluir en la estructura de ingresos del TPI un porcentaje de las transferencias de APM Terminals Callao S.A.
23. En cuanto a las inversiones, se ha considerado el stock de inversiones netas, al 2014, según datos de la Contabilidad Regulatoria de ENAPU 2014. No existen inversiones programadas por ENAPU para el periodo 2015-2019.
24. En relación al Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC), encontrar betas que reflejen la actividad del sector portuario de empresas comparables a ENAPU, conforme a lo establecido en el anexo I del RETA, ha representado la principal dificultad al calcular el WACC, utilizando finalmente un promedio de betas de dos empresas portuarias de propiedad pública, similares a ENAPU.
25. Como resultado de la revisión de oficio se obtiene la siguiente estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios sujetos a la regulación de OSITRAN.



Cuadro N° 3
Estructura y Niveles Tarifarios en ENAPU
 (En Nuevos Soles sin IGV)

Concepto	Unidad de Medida	Salaverry	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE			
Amarre y desamarre	Por cada operación		612,99
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,30	2,15
SERVICIOS A LA CARGA			
Uso de Muelle			
Carga Sólida a granel	TM	5,74	6,13
Carga Líquida a granel	TM	2,87	3,06
Carga Fraccionada	TM	19,52	12,26
Carga Rodante	TM	43,05	76,62
Contenedores llenos de 20 pies	Contenedor	172,20	183,90
Contenedores llenos de 40 pies	Contenedor	258,30	275,85
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	43,05	45,97
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	71,75	76,62
Embarque/Desembarque de pasajero	Por pasajero	17,22	18,39

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



ESTUDIO DE REVISIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE ENAPU

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN del 10 de mayo de 1999 se aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios públicos sujetos a régimen de regulación que presta ENAPU S.A. En dicha oportunidad se fijaron las tarifas de los siguientes servicios:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre/desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del terminal
 - Carga líquida a granel
 - Carga líquida a granel descargada con instalaciones especializadas del terminal
 - Container con carga 20 pies
 - Container con carga 40 pies
 - Container sin carga 20 pies
 - Container sin carga 40 pies
- Almacenamiento (cereales y granos)



A solicitud de ENAPU S.A., el 21 de noviembre de 2001, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2001-CD/OSITRAN, se fijó la tarifa máxima para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros turistas.

3. Teniendo en consideración el estudio comparativo de tarifas portuarias realizado en el año 2002, el Consejo Directivo mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN del 23 de mayo de 2002, acordó revisar de oficio las tarifas reguladas de los terminales portuarios administrados por ENAPU S.A., fijadas mediante Resolución N° 001-99-CD/OSITRAN.
4. El 1 de marzo de 2003, se publicó la LSPN creó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como entidad encargada del Sistema Portuario Nacional, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El artículo 13 numeral 13.1 de la referida norma establece que la utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la APN.
5. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN del 23 de julio de 2004 se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU S.A. en los puertos de Callao, Paíta, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo bajo régimen de regulación:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle:
 - Carga fraccionada
 - Carga rodante
 - Carga sólida a granel
 - Carga líquida a granel
 - Contenedores llenos de 20 pies
 - Contenedores llenos de 40 pies
 - Pasajeros (embarque por pasajero)

6. Entre los años 2009 y 2014 el MTC suscribió los contratos de concesión del Terminal Portuario de Paita (09 de septiembre de 2009), del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (11 de mayo de 2011) y del Terminal Portuario General San Martín (21 de julio de 2014). Del mismo modo, mediante Decreto Supremo N°014-2008-MTC, el MTC modificó la clasificación del Terminal Portuario de Chimbote pasando de ser un puerto de alcance nacional a uno de alcance regional y posteriormente, el 31 de julio de 2013 ENAPU transfirió dicho terminal al Gobierno Regional de Ancash. Por lo tanto, de los 6 puertos con los que se inició el proceso de fijación tarifaria, actualmente ENAPU sólo administra al Terminal Portuario de Salaverry e Ilo.



7. El 14 de mayo de 2013, mediante Sentencia de Casación N° 1795-2011 en los seguidos por ENAPU S.A. contra OSITRAN, la Corte Suprema resolvió declarar nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución en la que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1 de la LSPN. La nulidad se basó en el hecho de que OSITRAN emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN.

8. En cumplimiento de lo dispuesto por el Poder Judicial, la Gerencia General de OSITRAN remitió a la Gerencia General de la APN el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014. En dicho oficio se solicitó a la APN presentar a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.

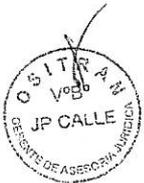


9. Mediante Informe N° 001-15-GRE-GAJ-OSITRAN de fecha 12 de enero de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, informaron a la Procuraduría Pública acerca de las acciones adoptadas y a seguir, a fin de dar cumplimiento a la Sentencia de Casación N° 1795-2011 Lima.

10. El 24 de abril de 2015, mediante Oficio N° 347-2015 APN/GG la APN comunicó a OSITRAN que se abstendrá de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada, debido a que no contaba con los estados financieros regulatorios para elaborar su propuesta tarifaria.

11. Mediante Oficio N° 161-15-GG-OSITRAN, de fecha 14 de mayo de 2015, la Gerencia General de OSITRAN dio respuesta al oficio señalado en el párrafo anterior, en el sentido de que APN contó con 70 días hábiles para solicitar la información de contabilidad regulatoria, y que debió haberla requerido al regulador para efectos de la elaboración de la propuesta tarifaria.

12. Mediante Oficios N° 073-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de junio de 2015, y N° 081-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimientos de información a ENAPU para culminar con el análisis del proceso de revisión tarifaria.
13. Mediante Oficios N° 031-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 09 de junio de 2015, y N°036-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 14 de julio de 2015, ENAPU remitió la información requerida por OSITRAN mencionada en el párrafo anterior.
14. El 15 de junio de 2015, mediante Oficio N° 503-2015-APN/GG, la APN dio respuesta al Oficio N° 161-2015-GG-OSITRAN manifestando que habiendo vencido el plazo para que la APN remita su propuesta tarifaria, el Regulador cuenta con facultades para establecer el régimen tarifario de ENAPU.
15. Mediante Nota N° 044-15-GRE-OSITRAN, de fecha 10 de julio de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos conforme al artículo 56 del RETA, solicitó a la Gerencia General de OSITRAN la ampliación del plazo para la presentación de la propuesta tarifaria, lo cual fue aprobado mediante el Memorando N° 251-15-GG-OSITRAN.
16. Mediante Nota N° 055-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de agosto de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General los siguientes documentos: Proyecto de Resolución que Autoriza la Prepublicación de la Propuesta Tarifaria, Proyecto de Resolución de la Revisión Tarifaria, Exposición de Motivos, Relación de Documentos que sustentan la Propuesta e Informe Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU.
17. Mediante Proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, en virtud del artículo 60 del RETA, consideró necesario realizar actuaciones complementarias, por lo que solicitó se requiera nuevamente a la APN su propuesta tarifaria en concordancia con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley N° 27943, LSPN y el artículo 59 literal b) de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias.
18. El 09 de setiembre de 2015, mediante Informe N° 031-2015-GRE-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron un informe conjunto en torno a lo requerido por el Gerente General.
19. Por medio del Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles.
20. Mediante Oficio N° 844-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 07 de octubre de 2015, APN solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, información estadística y de contabilidad regulatoria de ENAPU. Dicho requerimiento fue atendido por medio del Oficio N° 117-15-GRE-OSITRAN recibido el 16 de octubre del presente



21. Mediante Oficio N° 861-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 15 de octubre de 2015, la APN solicitó a la Gerencia General de OSITRAN, ampliar en quince (15) días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria en cuestión.
22. Mediante Oficio N° 278-2015-GRE-OSITRAN recibido el 27 de octubre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN, otorgó el plazo solicitado por la APN, con lo cual el nuevo plazo para la presentación de la propuesta tarifaria vencía el 5 de noviembre de 2015.
23. Por Oficio N° 914-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 03 de noviembre, la APN solicitó una prórroga adicional, la cual fue concedida a través del Oficio N° 300-2015-GG-OSITRAN del 09 de noviembre de 2015.
24. Mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N°094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
25. Por Oficio N° 131-15-GRE-OSITRAN del 18 de noviembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, solicitó a la APN la separata que contiene el análisis y la propuesta de régimen tarifario, según lo indicado en el informe N°094-2015-APN/DIPLA/UAJ. Esta solicitud fue atendida por la APN, por medio del Oficio N° 974-2015-APN/GG-DIPLA del 20 de noviembre de 2015.
26. A través del Informe N° 034-15-GRE-GAJ-OSITRAN del 19 de noviembre de 2015, se solicitó a la Gerencia General una prórroga para concluir las actuaciones complementarias requeridas mediante proveído N° 2379-2015-GG de fecha 31 de agosto de 2015. Dicha prórroga fue concedida mediante Memorando N° 428-15-GG-OSITRAN.



II. MARCO REGULATORIO DE OSITRAN

27. El literal b) 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.
28. 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.
29. Asimismo, 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.



30. El artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios.
31. Por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN 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.
32. 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.
33. Por otro lado, el artículo 3 del RETA, aprobado por Resolución N° 43-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, define como Entidad Prestadora a la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado la responsabilidad por la prestación de los servicios. En este punto es importante señalar que la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU S.A., de conformidad con el artículo 20 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, y sus modificatorias, es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098.
34. De otro lado, todo procedimiento de fijación o revisión tarifaria iniciado de oficio tiene las siguientes etapas:



(i) Inicio del Procedimiento: El Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria con base al informe elaborado conjuntamente por la Gerencia de Regulación y Estudios y Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica. En la Resolución, según lo previsto en el artículo 53 del RETA, se establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, el cual no podrá ser menor a treinta (30) días hábiles. Cabe indicar que este plazo puede ser prorrogado por única vez por treinta (30) días hábiles adicionales.

(ii) Presentación de la Propuesta Tarifaria por parte de la Entidad Prestadora: La Entidad Prestadora, dentro del plazo antes señalado, presentará su propuesta tarifaria.

(iii) Elaboración de la Propuesta Tarifaria: La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, en virtud de lo establecido en el artículo 56 del RETA, cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles – prorrogables por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles- para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria adjuntando la información indicada en el artículo 43 del RETA. Para estos efectos, la Gerencia de Regulación elabora un informe conjunto con la Gerencia de Asesoría Jurídica en virtud de lo establecido en el artículo 17 del REGO.

(iv) Evaluación de la Propuesta Tarifaria: Presentada la propuesta tarifaria, la Gerencia General evaluará el referido informe y en caso de otorgar su conformidad, lo somete a

consideración del Consejo Directivo para que en un plazo de quince (15) días hábiles apruebe la publicación de la propuesta tarifaria.

(v) Presentación de comentarios a la Propuesta Tarifaria: Los interesados cuentan con un plazo no menor de quince (15) ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria, para efectos de presentar al OSITRAN sus comentarios, observaciones o aportes.

(vi) Realización de Audiencias Públicas y participación de los Consejos de Usuarios: Asimismo, con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria y antes de la emisión de la Resolución que revise las tarifas máximas, se lleva a cabo la Audiencia Pública Descentralizada, en virtud del artículo 44 y siguientes del RETA. Asimismo, se convoca al Consejo de Usuarios que corresponda a fin que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos exponga y sustenta la propuesta tarifaria y reciba los comentarios, observaciones, aportes y sugerencia, en virtud de lo establecido en el artículo 52 del RETA.

(vii) Aprobación de la Propuesta Tarifaria: La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos presentará a la Gerencia General el Informe que sustenta las tarifas máximas así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente. Luego de la evaluación del referido informe, se someterá a consideración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo cuenta con un plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de que toma conocimiento del Informe, para dar su conformidad y emitir la correspondiente Resolución Tarifaria, en virtud de lo establecido en el artículo 59 del RETA, y en función a lo previsto en el artículo 17 del REGO que establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones.

35. Asimismo, se debe tener presente que de acuerdo con el artículo 55 del RETA, OSITRAN está facultado a requerir a las Entidades Prestadoras, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora.

III. ACERCA DE LO RESUELTO POR EL PODER JUDICIAL MEDIANTE SENTENCIA DE CASACIÓN N° 1795-2011 Y SUS ALCANCES

36. Como se indicó en los antecedentes del presente documento, a través de la Sentencia de Casación N° 1795-2011 en los seguidos por ENAPU S.A. contra OSITRAN, la Corte Suprema declaró nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, debido a que OSITRAN emitió la referida resolución sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN, ordenando al Regulador que emita un nuevo acto administrativo por el que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1² de la LSPN. Al respecto, el referido artículo establece:

"Artículo 13.- Tarifas portuarias

² Este artículo debe concordarse con el artículo 59 literal b) del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional que establece que:

"Artículo 59.- En relación a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley, se aplican las siguientes disposiciones:

b. En los casos de revisión total o parcial de tarifas en la utilización de bienes, las entidades a que se refiere el artículo 13.1 de la Ley, podrán remitir su propuesta de revisión tarifaria a la Autoridad Portuaria Nacional, quién deberá pronunciarse dentro de un plazo de 70 días hábiles. (...)"



13.1 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional y/o de las Autoridades Portuarias Regionales, según la delegación de facultades señalada en el artículo 21.2 de la presente Ley. Los administradores portuarios pueden presentar sus propuestas tarifarias de acuerdo a lo señalado en el artículo 21.2 de la presente Ley (...)."

37. Sobre los alcances de la declaratoria de la nulidad de un acto administrativo, el artículo 13 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 (LPAG) establece lo siguiente:

"Artículo 13.- Alcances de la nulidad

13.1 La nulidad de un acto sólo implica la de los sucesivos en el procedimiento, cuando estén vinculados a él.

13.2 La nulidad parcial del acto administrativo no alcanza a las otras partes del acto que resulten independientes de la parte nula, salvo que sea su consecuencia, ni impide la producción de efectos para los cuales no obstante el acto pueda ser idóneo, salvo disposición legal en contrario.

13.3 Quien declara la nulidad, dispone la conservación de aquellas actuaciones o trámites cuyo contenido hubiere permanecido igual de no haberse incurrido en el vicio".



38. De acuerdo a la norma antes citada, la nulidad de un acto administrativo determina la nulidad de los actos sucesivos y, por lo tanto, implica retrotraer el procedimiento administrativo al momento en que se incurrió en la causal de nulidad.

39. Siendo ello así, como consecuencia de la nulidad declarada por el Poder Judicial, el procedimiento de revisión tarifaria se ha retrotraído a la etapa en la cual el Regulador, antes de emitir su propuesta tarifaria, debe requerir a la APN su respectiva propuesta, por lo que en consecuencia se deben dejar a salvo las anteriores etapas a dicho evento y continuar con el procedimiento en el marco de las disposiciones contenidas en el RETA, norma vigente que resulta ser aplicable al presente caso.³



40. Cabe indicar que en cumplimiento de lo ordenado por el Poder Judicial a través de Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN del 30 de diciembre de 2014, el Regulador solicitó a la APN presentar una propuesta de régimen tarifario para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación en los terminales portuarios de Salaverry e Ilo⁴. En respuesta al requerimiento formulado, la APN, mediante Oficio 347-2015 APN/GG de fecha 24 de abril de 2015, informó a OSITRAN que se abstendría de emitir un pronunciamiento referido a la propuesta tarifaria solicitada.

³ La primera disposición final del RETA establece que el mismo entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, llevada a cabo el 27 de septiembre de 2004.

⁴ Cabe indicar que el análisis excluye a los terminales portuarios de Paita, Callao, San Martín y Chimbote por los motivos siguientes:

- El terminal portuario de Paita fue otorgado en concesión a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. mediante contrato de concesión de fecha 09 de setiembre de 2009.
- El terminal portuario del Callao fue otorgado en concesión a APM Terminals Callao S.A. mediante contrato de concesión de fecha 11 de mayo de 2011.
- El terminal portuario General San Martín fue otorgado en concesión a Terminal Portuario Paracas S.A. mediante contrato de concesión de fecha 21 de julio de 2014.
- El terminal portuario de Chimbote actualmente es un terminal de alcance regional, de acuerdo con el Decreto Supremo N° 009-2012-MTC por el que se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

41. Posteriormente, por Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN recibido el 22 de setiembre de 2015, la Gerencia General de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, otorgándosele para ello un plazo de quince (15) días hábiles. Luego de haberse concedido las prórrogas de plazo solicitadas por la APN, finalmente esta Entidad, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre de 2015, remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
-
42. En tal sentido, habiéndose cumplido con la exigencia contenida en el artículo 13.1 de la LSPN, con lo cual a su vez se dio cumplimiento a lo establecido en la Sentencia de Casación, se debe continuar con el procedimiento de revisión tarifaria. En ese contexto, de conformidad con la prerrogativa prevista en el artículo 55 del RETA⁵, a través de Oficios N° 073-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de junio de 2015, y N° 081-2015-GRE-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2015, OSITRAN requirió a ENAPU información que permita llevar a cabo el análisis del proceso de revisión tarifaria.
43. Dicho requerimiento fue atendido por la citada empresa a través de los Oficios N° 031-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 09 de junio de 2015, y N° 036-2015 ENAPU S.A./GC, de fecha 14 de julio de 2015. A través de estas comunicaciones, ENAPU remitió la información requerida a efectos que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos pueda culminar con el análisis del proceso de revisión tarifaria, y por ende, elaborar la Propuesta Tarifaria de OSITRAN.
44. Por tanto, estando a las actuaciones desplegadas, corresponde que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, en el marco de lo establecido en el RETA, presente la propuesta tarifaria correspondiente, para lo cual debe elaborar el informe correspondiente de manera conjunta con la Gerencia de Asesoría Jurídica.



⁵ RETA. "Artículo 55. **Requerimientos de Información**

OSITRAN está facultado a requerir a las Entidades Prestadoras involucradas, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora. En tal virtud, el OSITRAN podrá solicitar la siguiente información, la misma que tiene carácter meramente enunciativo y no taxativo:

1. Marco general y justificación;
2. Definición del o los servicios objeto de la fijación de la tarifa;
3. Proyección de la demanda;
4. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
5. Costos operativos;
6. Costo de capital;
7. Flujo de caja;
8. Análisis de sensibilidad;
9. Comparación tarifaria de ser el caso;
10. Información financiera auditada
11. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.
12. Estudio de condiciones de competencia."

IV. DEFINICIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Servicios a la carga: Uso de muelle

45. En términos operativos el servicio de uso de muelle es anterior (o posterior) a los servicios de estiba (o desestiba); y consiste en la provisión de infraestructura portuaria a la carga desde el ingreso del terminal hasta el costado de la nave (embarque), o viceversa (desembarque). Sin embargo, por razones logísticas, algunas cargas deben posicionarse temporalmente en áreas predeterminadas del terminal portuario. Estas operaciones pueden clasificarse en: directa, si la carga ha sido embarcada de "vapor a camión"; e indirecta, si la carga es almacenada en el terminal portuario.
46. El servicio portuario uso de muelle (llamado también uso de instalaciones o "warfage"), corresponde a la prestación de servicios que se brinda a la carga que se moviliza por los terminales portuarios. El uso de muelle se clasifica según el tipo de carga en uso de muelle para:



- o Carga fraccionada
- o Carga granel líquido
- o Carga granel sólido
- o Carga rodante
- o Contenedores (de 20 y 40 pies)

47. La unidad de cobro por los servicios de uso de muelle, en el caso de las cargas fraccionada, granel y rodante, es la tonelada métrica (TM). Mientras que en el caso de contenedores, el cobro es por unidad, según las dimensiones (20 o 40 pies) y su condición, llenos o vacíos. Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a los pasajeros o servicios por embarque, cuyo cobro es por pasajero embarcado⁶.



Servicios a la nave:

Amarre y desamarre

48. El servicio de amarre consiste en asegurar la nave al muelle mediante la colocación de cabos o líneas en las cornamusas de muelle cuando se realizan operaciones de atraque de naves o cambios de puntos de amarre; y viceversa, en el caso de desamarre. La unidad de control y de cobro es la operación (amarre o desamarre).
49. Cabe decir que en el Terminal Portuario de Salaverry este servicio se vienen prestando por terceras empresas que operan bajo contratos de acceso suscritos con ENAPU⁷. En tanto, en el Terminal Portuario de Ilo, a la fecha, no se han presentado solicitudes de acceso para brindar el servicio de amarre y desamarre, por lo que este servicio está a cargo de ENAPU.

Uso de amarradero

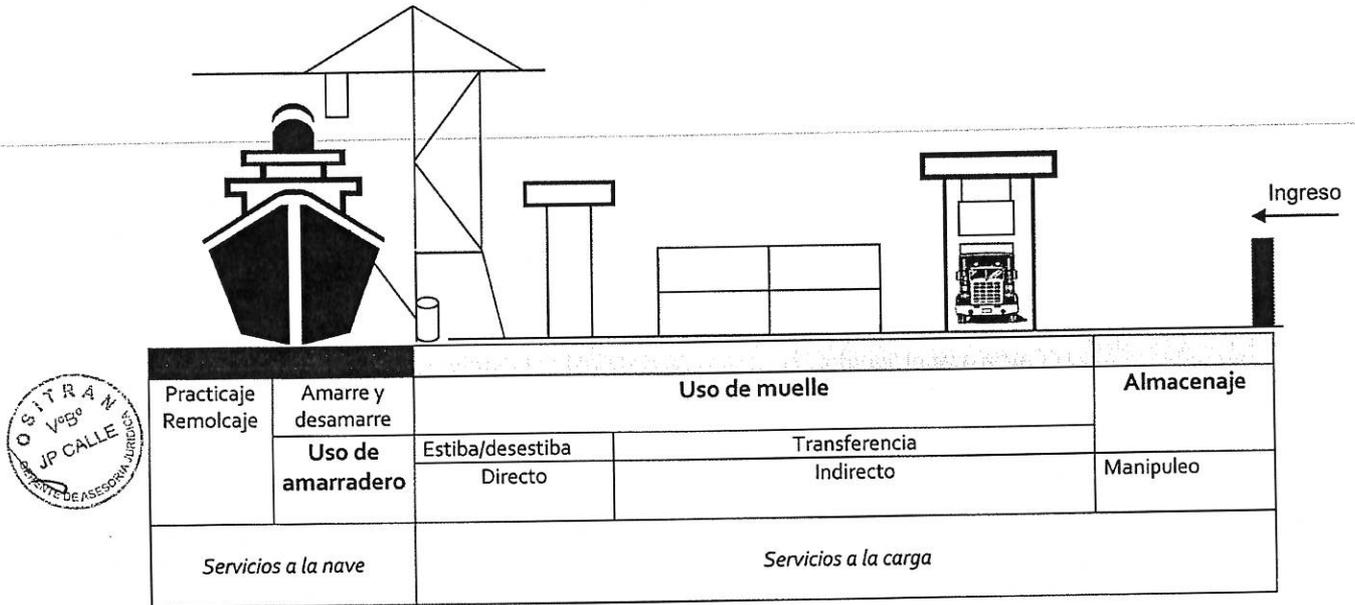
50. Servicio que se presta luego de amarrar la nave, y consiste en la utilización o alquiler de amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada. La unidad de cobro

⁶ Consiste en la prestación de infraestructura portuaria y servicios de traslado de equipaje a pasajeros que se embarcan o desembarcan en los terminales portuarios bajo la administración de ENAPU. La tarifa máxima fue aprobada el 21 de noviembre de 2001 (Resolución N° 032-2001-CD/OSITRAN).

⁷ Ver: Contrato de acceso N°002-2015 ENAPU S.A./TPSAL

es el producto de la eslora total (metros) de la nave por el tiempo de ocupación del amarradero (horas). En la siguiente ilustración⁸ se muestran los principales servicios portuarios que presta ENAPU:

Ilustración N° 1
Principales servicios portuarios



Fuente: OSITRAN (2004)

V. UNIDADES DE NEGOCIOS

51. Los terminales portuarios bajo la administración de ENAPU muestran características distintas entre sí. Cada uno puede ser calificado como una unidad de negocios, al presentar economías de escala y de alcance lo suficientemente grandes para enfrentar la demanda por servicios portuarios en el área de influencia (hinterland) donde operan.
52. Una evidencia sobre la independencia de los terminales portuarios es, por citar un ejemplo, la diferencia que existe tanto en volumen como en el tipo de carga manejado entre los terminales portuarios. Mientras el Terminal Portuario de Salaverry, moviliza principalmente carga de importación (82,4%), el Terminal Portuario de Ilo moviliza principalmente carga de exportación (73,3%).
53. Para los fines de este estudio tarifario se consideran dos unidades de negocio: El Terminal Portuario de Salaverry (en adelante TPS) y El Terminal Portuario de Ilo (en adelante TPI). Ello debido a que a la fecha, de los 6 puertos a los que se inició el proceso de fijación tarifaria, son los únicos terminales portuarios que viene operando ENAPU.
54. Las unidades de negocio propuestas y sus respectivas áreas de influencia muestran un alto dinamismo, pueden variar de alcance, dependiendo del origen o destino de la carga, la

⁸ Los servicios bajo regulación se encuentran resaltados.

cautividad y las operaciones logísticas que se realicen. Según ENAPU, los terminales portuarios podrían tener influencia en las siguientes zonas geográficas:

Cuadro N° 1
Terminales Portuarios: unidades de negocios y área de Influencia⁹

Unidad de negocios	Área de influencia
Salaverry (Provincia de Trujillo, La Libertad)	La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y Lima.
Ilo (Provincia de Ilo, Moquegua)	Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno, Cuzco con Bolivia vía la carretera binacional, con Chile vía Panamericana Sur y con proyecciones de mediano plazo la vecina República de Brasil vía carretera interoceánica.

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

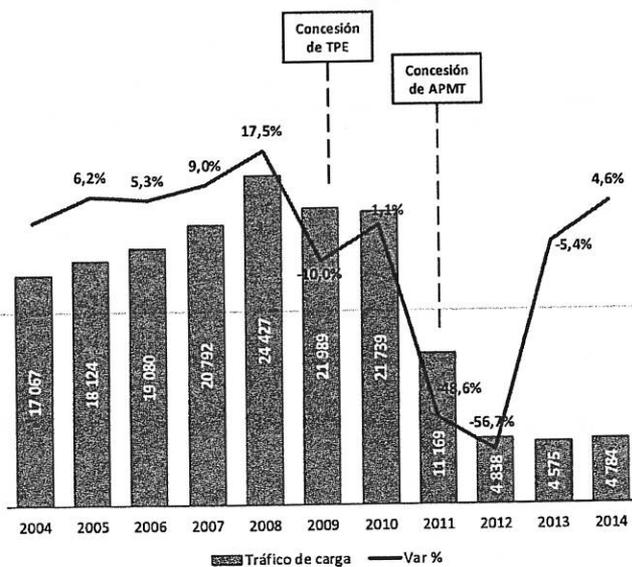
VI. SITUACIÓN DEL MERCADO EN LOS TERMINALES ADMINISTRADOS POR ENAPU

55. Actualmente, la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) administra 9 Terminales Portuarios, los cuales se clasifican en: (i) Puertos de atraque directo (Salaverry, Ilo y Muelle Perú-Arica), (ii) Puertos Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Puertos de lanchonaje (Chicama, Supe y Huacho).
56. Sin embargo; a lo largo del periodo 2004-2014, el volumen movilizado de carga de ENAPU ha sufrido variaciones significativas. Así, en el año 2009 se presentó una caída del 10,0% con respecto al 2008 debido tanto a la crisis internacional como a la entrega en concesión del Terminal Portuario de Paita; en tanto, en el año 2011, la reducción del volumen de carga fue de 48,6% comparado con lo registrado en el año 2010 debido principalmente a la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (concesionado a APM Terminals Callao S.A.), a través del cual se movilizaba más del 70% del total de carga movilizada por los Terminales administrados por ENAPU.
57. En esa misma tendencia, pero en menor medida, en el año 2013 el tráfico de carga disminuyó en 5,4% respecto al año anterior debido a las menores operaciones de comercio internacional, en tanto que durante el año 2014 se registró un incremento de 4,6% respecto al 2013, sustentado principalmente en el mayor tráfico movilizado en el Terminal Portuario de Salaverry. Cabe señalar que durante el año 2014, los puertos bajo administración de ENAPU registraron un tráfico de 14 891 naves, siendo 97,3% correspondiente a naves menores. En el siguiente gráfico se muestra la evolución del tráfico total de carga para el conjunto de puertos administrados por ENAPU durante el periodo 2004-2014.



⁹ Información tomada de la página WEB de ENAPU: <http://www.enapu.com.pe>

Gráfico N° 1
Evolución del tráfico de carga, 2004-2014



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. Tal como se señaló anteriormente, ENAPU se encuentra administrando 9 terminales portuarios, luego de la entrega en concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco a la empresa Consorcio Paracas S.A., en agosto del año 2014. Cabe señalar que el tráfico de carga en dicho terminal, acumulado entre enero de 2014 y la fecha previa a la entrega en concesión, representó el 24,4% del tráfico total de ENAPU durante el 2014.
59. Así, de los 9 terminales bajo administración de ENAPU destaca el Terminal Portuario de Salaverry que representó aproximadamente la mitad del tráfico total de carga (50,2% en el año 2013 y 55,5% en el 2014), seguido por el Terminal Portuario de Ilo con el 9,1% del tráfico total del año 2014, y el Terminal Portuario de Iquitos que incrementó su importancia relativa de 8,0% en el 2013 a 8,9% en el 2014¹⁰.

¹⁰ Cabe señalar que para el cálculo de las participaciones respecto del tráfico total se está considerando el volumen de carga movilizado por el Terminal Portuario de Paracas.

Cuadro N° 2
Tráfico de carga en los terminales administrados por ENAPU, 2004-2014

TERMINAL	Miles de TM		Participación (%)	
	2013	2014	2013	2014
Salaverry	2 295	2 658	50,2	55,5
Ilo	416	436	9,1	9,1
MASP Arica	19	13	0,4	0,3
Iquitos	343	426	7,5	8,9
Yurimaguas	89	77	2,0	1,6
Pto. Maldonado	3	1	0,1	0,0
Supe	7	4	0,1	0,1
Huacho	77	7	1,7	0,2
Chicama	-	-	0,0	0,0
Gral. San Martín*	1 276	1 166	27,9	24,4
Chimbote**	51	-	1,1	0,0

* Entregada en concesión a la empresa Consorcio Paracas S.A. en agosto de 2014.

** Transferida al Gobierno Regional de Ancash en julio de 2013.

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



60. De esta manera, la mayor concentración del tráfico ocurre en los terminales de Salaverry, Ilo e Iquitos, representando en conjunto el 73,5% del volumen de carga total del año 2014. Cabe indicar que el terminal portuario de Iquitos atiende tráfico fluvial, en tanto que Salaverry e Ilo atienden tráfico de marítimo.

61. En la presente sección analizaremos la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario de Salaverry (en adelante TPS) y el Terminal Portuario de Ilo (en adelante TPI) durante los últimos años de operación.

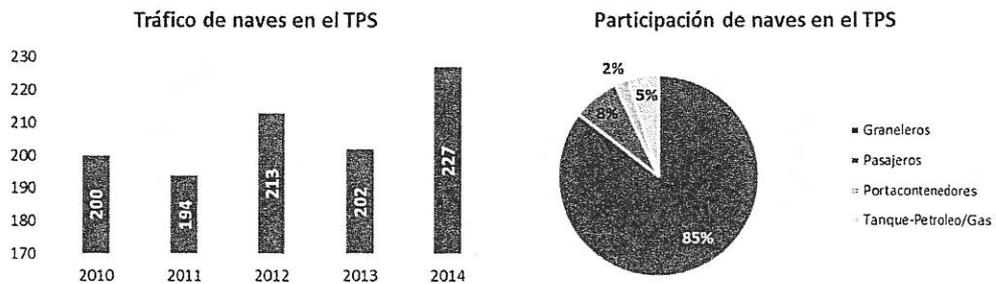
Terminal Portuario de Salaverry



62. En el año 2014, el TPS atendió 227 naves de alto bordo, cifra superior en 12,4% a lo registrado el año anterior. Del total de naves que ingresaron al TPS en el 2014, se debe señalar que aquellas que movilizan carga a granel y pasajeros participan con el 85% y 8% respectivamente.

Gráfico N° 2

Tráfico de Naves en el Terminal Portuario de Salaverry



Fuente: ENAPU

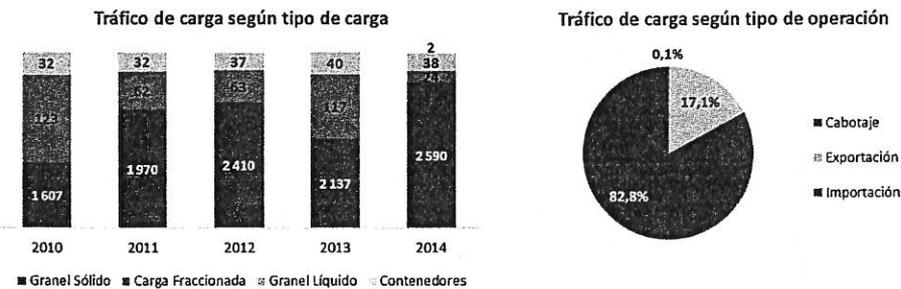
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. Asimismo, durante el año 2014 el TPS movilizó un total de 2,7 millones de toneladas, lo cual representó un incremento de 15,7% con relación al volumen de carga movilizada en el año 2013. Al analizar el tráfico de carga en función al tipo de mercancía transportada, se observa

que la carga de granel sólido registra la mayor participación con el 97,6%, seguido por la carga de tipo granel líquido y la carga fraccionada con el 1,4% y 0,9%, respectivamente.

64. Con relación al tipo de régimen de movilización, el tráfico de carga de importación presentó un incremento de 13,8% con relación al año anterior, concentrando alrededor del 82,7% del total de carga en el año 2014. Asimismo, la carga de exportación incrementó en 25,9% para el mismo periodo, concentrando el 17,2% del tráfico total. Además, es importante resaltar que la importación de productos agropecuarios tales como trigo, maíz y soya, los cuales significan el 43,3% del total de carga movilizado en el 2014.

Gráfico N° 3
Tráfico de Carga en el Terminal Portuario de Salaverry



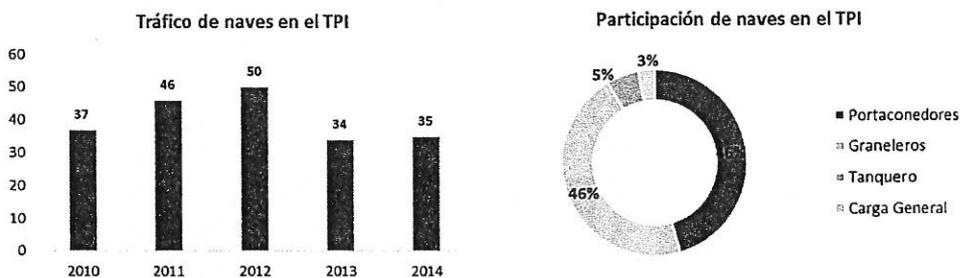
Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Terminal Portuario de Ilo

65. Durante el año 2014, el TPI atendió un total de 35 naves de alto bordo, lo cual significó una reducción de 2,9% con relación a lo registrado durante el año 2013. Es preciso señalar que las naves de tipo portacontenedores y graneleros fueron las que registraron la mayor cantidad de ingresos al Terminal, ambos participaron con el 46% del total de naves en el año 2014.

Gráfico N° 4
Tráfico de Naves en el Terminal Portuario de Ilo

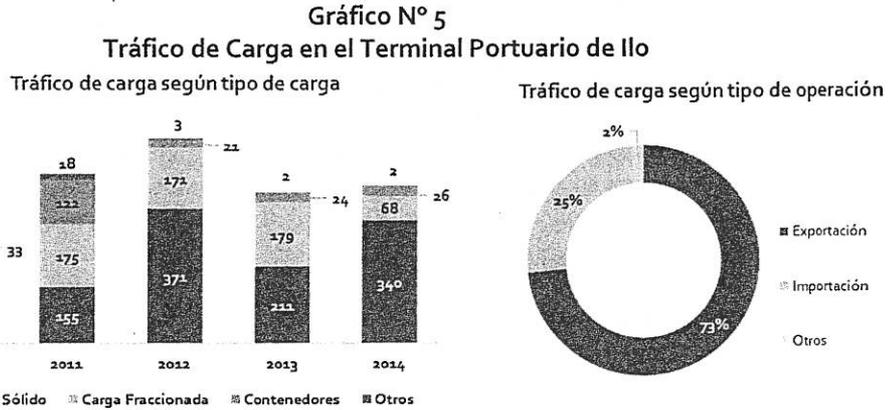


Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



66. En contraste, el tráfico de carga presentó un incremento de 4,8% con relación a lo registrado en el año 2013, transportando alrededor de 436 miles de toneladas durante el año 2014. Al analizar el tráfico según el tipo de carga transportada, puede observarse que la carga sólida a granel presenta una mayor participación del tráfico total de carga con el 78,0%, mientras que la carga fraccionada y la contenedorizada contribuyeron con alrededor del 15,5% y 6,0%

del tráfico total de carga, respectivamente. Adicionalmente, es preciso resaltar que la exportación de hierro y la importación de trigo, los cuales participaron con el 24,0% y 52,0% del total de carga movilizada en el 2014, respectivamente.



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VII. CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LOS TERMINALES PORTUARIOS DE SALAVERRY E ILO

67. El RETA establece que en cada procedimiento de revisión de Tarifas Máximas, el Regulador debe analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados¹¹. Es decir, se debe analizar las condiciones de oferta y demanda de los servicios incluidos en la revisión tarifaria, para determinar si la regulación tarifaria es necesaria.
68. En tal sentido, a continuación se presenta dicho análisis, el cual ha sido estructurado en dos secciones: la primera referida a la definición del mercado relevante para cada servicio regulado y la segunda donde se analizan las condiciones de competencia en cada mercado.



Definición de mercado relevante

69. Con la finalidad de determinar si existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios sujetos a revisión tarifaria, es necesario definir de manera previa los mercados relevantes de cada uno de estos servicios. Al respecto, existe un consenso amplio de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante¹². Esta se

¹¹ Reglamento General de Tarifas, ANEXO I
 "I. METODOLOGÍAS PARA LA FIJACIÓN Y REVISIÓN TARIFARIA
 (...)
 I.2. Principales metodologías de revisión tarifaria
 (...)
 I.2.1 Revisión tarifaria por Precios Tope o Máximos
 En cada oportunidad en que corresponda que el OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio.
 (...)”

¹² U.S. Department y Federal Trade Commission (2010) *The Horizontal Merger Guidelines*. Fecha de consulta 12 de mayo de 2014. Disponible desde internet: < <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>>. European Commission (1997) *notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law*.

realiza identificando el mercado de producto o servicio relevante y el mercado geográfico relevante.

- i. **El mercado de producto o servicio relevante:** incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.
- ii. **El mercado geográfico relevante:** considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.

- 70. Ambas dimensiones determinan el mercado relevante sobre el cual se estimará la tenencia o no de posición de dominio por parte de la Entidad Prestadora.
- 71. Al respecto, el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034 recoge estos conceptos tal como sigue:

"Artículo 6.- El mercado relevante.-

6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.

6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes."

- 72. Con base en lo anterior, el presente informe seguirá lo dispuesto en dicho marco normativo para la definición del mercado relevante de los servicios regulados por ENAPU.

Análisis del mercado de producto o servicio relevante

- 73. El servicio relevante será definido a partir de los servicios prestados por la entidad prestadora que se encuentran sujetos a regulación tarifaria. Al respecto, es preciso señalar que mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo acordó la revisión de oficio de las tarifas máximas por uso de muelle (servicio a la carga) en los terminales bajo la administración de ENAPU; sin embargo, indicios posteriores indicaban la existencia de subsidios entre servicios portuarios, lo cual sugirió llevar a cabo una revisión tarifaria integral (servicios a la nave y a la carga). Dichos servicios se encuentran definidos en la sección III del presente informe.
- 74. Con el objeto de delimitar cada mercado de servicio relevante, debe determinarse qué servicio o conjunto de servicios es sustituto cercano del servicio en cuestión. Así, de producirse un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, en el precio del



conjunto de servicios seleccionado como relevante, sin que esto provoque que los consumidores opten por terceros servicios, el mercado del servicio estará adecuadamente definido.¹³ Usualmente, se considera un incremento de entre 5 y 10%.

75. En este caso, la determinación del servicio relevante pretende establecer qué servicios compiten efectivamente con los servicios materia de la revisión tarifaria, o son potencialmente competidores. Para tal efecto, se tomará en cuenta las preferencias de los usuarios y las características y usos posibles de los potenciales sustitutos. Cabe señalar que el análisis se basa principalmente en la noción de sustitución por el lado de la demanda.¹⁴

Servicios a la Nave: Servicio de Amarre/Desamarre y Uso de Amarradero

76. Para determinar cuáles son los posibles servicios o conjunto de servicios sustitutos de los servicios a la nave es importante, previamente, distinguir cuáles son los demandantes de los servicios. Al respecto, como se ha señalado, los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero (en adelante, Servicios a la Nave) son actividades necesarias para que la nave pueda atracar en los terminales portuarios y, posteriormente, se puedan realizar las actividades de carga o descarga de la mercancía. En tal sentido, se puede señalar que los servicios a la nave son demandados directamente por las líneas navieras.

77. En efecto, las líneas navieras acuerdan con los consignatarios de la carga¹⁵, entre otros temas, el precio del transporte marítimo de carga también conocido como flete, el cual, dependiendo de su modalidad, puede incluir los costos de algunos servicios portuarios respecto a la carga, tales como la estiba, desestiba u otros. Sin embargo, los Servicios a la Nave siempre están incluidos dentro del flete, por lo que las líneas navieras serían los demandantes directos de ambos servicios.

78. Asimismo, es importante identificar si los usuarios del servicio, por sus características o por la finalidad con la que demandan dicho servicio, pueden diferenciarse de tal forma que representen servicios relevantes distintos y, por consiguiente, mercados relevantes diferentes. Esto debido a que grupos distintos de usuarios podrían demandar un mismo servicio bajo distintas condiciones, por tanto deberían considerarse dos servicios relevantes distintos.

79. En tal sentido es importante comprender, para determinar el mercado relevante de los Servicios a la Nave, que la demanda por los servicios portuarios por parte de las líneas navieras es una demanda derivada del servicio de transporte marítimo que se brinda a los consignatarios de la carga (exportadores e importadores)¹⁶, el cual se encuentra clasificado de acuerdo a las condiciones o formas operativas que establezcan los armadores con los consignatarios de la carga. Así, el transporte marítimo en su cobertura amplia ofrece comercialmente dos formas de explotación: el transporte marítimo de línea regular y el transporte de régimen de fletamento o tramp. Es preciso mencionar que usualmente la carga

¹³ U.S. Department y Federal Trade Commission (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Fecha de consulta: 12 de mayo de 2014. Disponible desde internet: < <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>>.

¹⁴ La sustitución por el lado de la oferta también podría jugar un rol en la definición de mercado relevante; sin embargo, este es de menor importancia en lo que concierne a puertos. Ello debido a que en este contexto, la sustitución por el lado de la oferta implica que cuando un puerto eleva sus precios, puertos alternativos que no están presentes en el mercado estarían en la capacidad de ingresar al mismo fácilmente en un corto plazo; lo cual resulta poco probable que ocurra.

¹⁵ Propietario o comisionista de la carga.

¹⁶ De Rus, G., Campos, J., Nombela, G. (2003). *Economía del Transporte*. Barcelona. Antoni Bosch.

contenedorizada se realiza bajo el régimen de línea regular, mientras que la carga no contenedorizada se suele realizar bajo el de fletamento.

80. Por tanto, dadas las distintas características que presenta el mercado del servicio de transporte marítimo, es conveniente que la demanda por los servicios derivados de éste deba analizarse de manera desagregada en función de las dos formas de explotación del transporte marítimo.
81. Al respecto, se debe señalar que las líneas navieras no cuentan con un contrato que las obligue a recalar con frecuencia en los terminales administrados por ENAPU, en particular en el TPS y el TPI; por tanto, no se puede señalar que la relación entre las líneas navieras y la entidad prestadora sea bajo el esquema de línea regular, por lo que el transporte marítimo de carga contenedorizada y el de carga no contenedorizada, se realiza bajo el régimen de fletamento en dichos terminales. Por tanto, los Servicios a la Nave para ambos tipos de carga deben analizarse como un mismo servicio.
82. Con relación a los servicios sustitutos de los Servicios a la Nave, dado que las líneas navieras demandan dicho servicio para el atraque de sus naves y no existe otro servicio o conjunto de servicios que puedan satisfacer las necesidades de facilitar a las naves el atraque en los terminales portuarios, se puede señalar que los Servicios a la Nave no tienen sustitutos.
83. Cabe precisar que, cuando se señala que estos servicios no tienen sustitutos se hace referencia a los servicios como categoría, independientemente de que puedan ser prestados por más de un proveedor en el mercado. Posteriormente, al analizar el mercado geográfico, cuando se evalúen las fuentes alternativas de aprovisionamiento, se identificará a los proveedores que prestan estos servicios en el mercado.

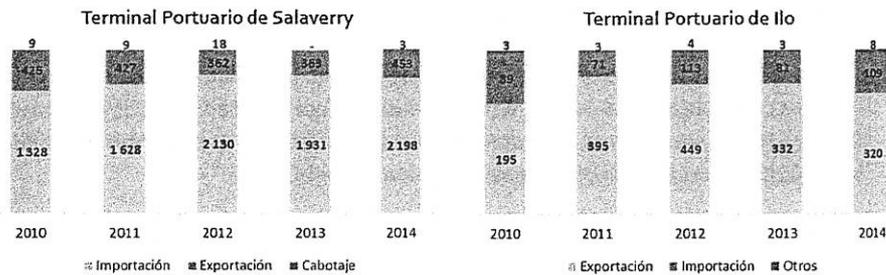


Servicio a la Carga: Uso de Muelle de carga contenedorizada, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante

84. Similar que en el caso de los servicios a la nave es importante identificar cuáles son los demandantes del Servicio de Uso de Muelle. Al respecto, el Servicio de Uso de Muelle corresponde a la prestación de facilidades portuarias (infraestructura y equipamiento) para el traslado de la carga desde el costado de la nave hasta la puerta de salida del Terminal Portuario (descarga) o viceversa (embarque), o para su almacenaje en el terminal portuario.
85. En ese sentido, previamente a identificar que agentes son los demandantes del servicio de Uso de Muelle, se debe señalar que para los casos del TPS y el TPI, el tráfico de carga por tipo de operación ha evolucionado de la siguiente manera durante los últimos cinco años:



Gráfico N° 6
Tráfico de Carga por tipo de operación en el TPS y el TPI, 2010-2014
 (En toneladas)



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



86. Del gráfico anterior, se observa que el tráfico de carga movilizado por las operaciones de exportaciones e importaciones en ambos terminales representan el 99% en promedio anual. En ambos terminales la carga movilizada vía cabotaje es poco significativa (1,0% de la carga), lo cual hace que dichos terminales no sean clasificados como terminales de cabotaje. Por tanto el presente informe centrará su análisis en el tráfico movilizado por las operaciones del comercio internacional.



87. Siguiendo con el análisis, corresponde identificar qué agente es el responsable de las operaciones portuarias a partir de que la carga se encuentra al costado de la nave. Como se ha señalado, el transporte marítimo es brindado en dos modalidades, línea regular y fletamento, para el caso en particular, por el tipo de carga contenedorizada²⁷, fraccionada, granel sólido, granel líquido y carga rodante, el transporte marítimo se hace a través del régimen de fletamento; por lo que adquiere gran relevancia la definición de a quién le corresponde la demanda de algunos servicios portuarios toda vez que pueden ser incluidos dentro del flete. Por ello, a continuación se muestran los términos de entrega más importantes bajo esta modalidad de transporte marítimo:

- ✓ *Términos de línea (Liner Terms):* la carga y la descarga corre por cuenta de la línea naviera y dichos gastos están incluidos en el flete.
- ✓ *F.I.L.O. (free in liner out):* los gastos de carga y estiba en el puerto de embarque correrán por cuenta del embarcador o comprador y/o, en su defecto, por el fletador, según lo que se acuerde; mientras que la desestiba y descarga en el puerto de destino corren por cuenta del buque.
- ✓ *L.I.F.O. (liner in, free out):* los gastos de carga/estiba correrán por la línea naviera en el puerto de carga y los costos de descarga/desestiba correrán por el comprador, o en su defecto, por el fletador o por parte del receptor, según lo que se acuerde o proceda.
- ✓ *F.I.O. (free in and out):* el valor del flete cotizado comprende el servicio de transporte y los de estiba y desestiba dentro del buque, pero no involucra los gastos de la carga en el puerto de embarque ni tampoco la descarga en el puerto de destino.
- ✓ *F.I.O.S. (free in and out stowed):* como en el caso de FIO, pero en este término el valor del flete no incluye los gastos por estiba y desestiba, los cuales correrán por cuenta del fletador.

²⁷ Tal y como se ha señalado en la definición del Servicio Relevante para el Servicio a la Nave, las líneas navieras no mantienen un contrato con ENAPU que las obligue a recalar con frecuencia en sus terminales (no hay régimen de línea regular). Por ende, tanto para los casos de la carga contenedorizada y no contenedorizada, estos se realizan bajo el régimen de fletamento

88. Con base en lo anterior, podemos concluir que en la mayoría de casos el costo por el Servicio de Uso de Muelle es asumido por el consignatario de la carga toda vez que serían ellos los responsables del traslado de la carga desde el costado de la nave hacia su local o hacia la zona de almacenamiento del terminal portuario o terminal extraportuario.
89. A continuación, se debe analizar cuáles pueden ser los servicios o conjunto de servicios que para el consignatario de la carga (el usuario) le representan servicios sustitutos al Servicio de Uso de Muelle, ya sea por sus características, precios o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.
90. Para el caso de los consignatarios de carga, sustituir dichos servicios implicaría sustituir el transporte marítimo de carga, independientemente del tipo de carga de que se trate. En tal sentido, Apoyo Consultoría (2015)¹⁸, señala lo siguiente al analizar la posibilidad de competencia intermodal:
- Para el caso de la competencia intermodal entre las vías marítima y terrestre se observa que la mayor parte de las relaciones comerciales peruanas son con países que no son accesibles por vía terrestre o en algunos casos estos se presentan con mayor dificultad y requieren mayor tiempo, lo cual genera un costo elevado. Por tanto concluye que la competencia intermodal entre ambas es limitada.
 - Con relación a la competencia intermodal entre las vías marítima y aérea, señala que esta última moviliza principalmente productos con alto valor en comparación con los movilizados por vía marítima. Sin embargo, por vía marítima se transportan productos con bajo valor comercial pero de altos volúmenes. En tal sentido, concluye que no existe competencia intermodal entre ambas.
91. Por lo tanto, para los consignatarios de carga no existiría un sustituto para los servicios portuarios en otros modos de transporte.
92. Por otro lado, dentro del transporte marítimo se encuentran distintos servicios que pueden cumplir con la necesidad de los consignatarios de la carga como lo hace el Servicio de Uso de Muelle en el TPS y el TPI. Así, en el caso del Terminal Muelle Norte del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TMN) se prestan los servicios estándar a la carga fraccionada – porción tierra, servicio estándar a la carga rodante – porción tierra, servicio estándar a la carga sólida a granel, servicio estándar a la carga líquida a granel¹⁹. Del mismo modo, el Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM), el Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TPGSM) y el Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP), tiene servicios similares a los terminales administrados por ENAPU, Uso de Muelle para carga contenedorizada, fraccionada, sólida a granel, líquido a granel y rodante²⁰.
93. En tal sentido, los servicios sustitutos del Servicio de Uso de Muelle son todos aquellos servicios que corresponden a darle la facilidad al consignatario de la carga, mediante infraestructura portuaria, para que pueda trasladar su mercancía una vez que esta haya sido

¹⁸ Ver Estudio sobre la medición del grado de competencia intraportuaria en el Terminal Portuario del Callao, Abril de 2015.

¹⁹ Cabe precisar que dichos servicios tienen dentro de su definición, actividades adicionales a las que corresponden al Servicio de Uso de Muelle. Sin embargo, dichas actividades también son prestadas por ENAPU, en los Terminales de Salaverry e Ilo, y por tanto pueden formar un paquete de servicios de manera conjunta con el Servicio de Uso de Muelle y por tanto sustituir a los referidos servicios estándar.

descargada o antes de que sea embarcada (en adelante, Servicio Relevante de Uso de Muelle).

- 94. Finalmente, por la propia naturaleza de la prestación del Servicio de Uso de Muelle, y las características de la carga movilizada, se debe separar el Servicio Relevante de Uso de Muelle según tipo de carga, debido a que la infraestructura y el equipamiento para la prestación de este servicio son distintos según tipo de carga, por lo que dichos servicios entre sí mismos no son sustitutos y a cada tipo de carga le corresponde a un servicio relevante en sí mismo.
- 95. En consecuencia, los servicios relevantes identificados son: Servicio Relevante de Uso de Muelle de carga contenedorizada, Servicio Relevante de Uso de Muelle de carga fraccionada, Servicio Relevante de Uso de Muelle de carga rodante, Servicio Relevante de Uso de Muelle de carga sólida a granel y Servicio Relevante de Uso de Muelle de carga líquida a granel.

Análisis del mercado geográfico relevante



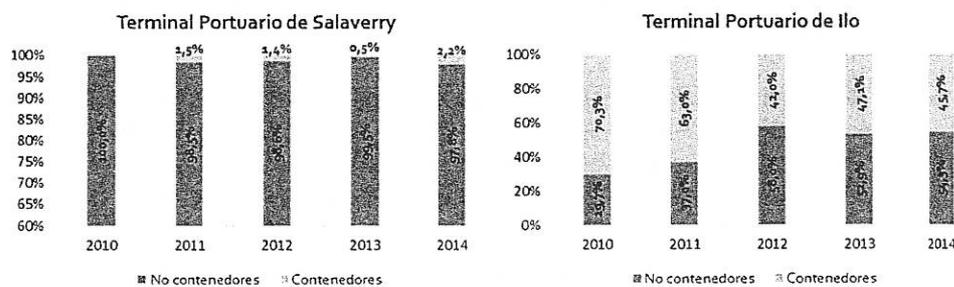
- 96. En esta parte del informe se analizará el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento de los servicios relevantes previamente definidos. Para ello, se evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.

Mercado Geográfico Relevante de los Servicios a la Nave



- 97. Tal como se ha señalado, el análisis del mercado geográfico consiste en que las fuentes alternativas de aprovisionamiento para los demandantes del servicio bajo análisis deben ser consideradas como alternativas viables para un número significativo de usuarios.
- 98. En consecuencia, se debe analizar las características de la mayoría de las naves que demandan dicho servicio. Al respecto, tal y como se observa en el siguiente gráfico, durante el 2010 al 2014, en promedio el 98,9% del tráfico de naves que recalaron en el TPS, está relacionada con carga no contenedorizada. Dado esto, el transporte marítimo en el TPS se encuentra bajo un contrato de fletamento.

Gráfico N° 7
Tráfico de Naves en el TPS y el TPI, 2010 - 2014



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- 99. Asimismo, para el caso del TPI, se observa que durante los últimos cinco años las naves portacontenedores representaron en promedio el 53,6%, mientras que aquellas que transportan carga no contenedorizada fueron el 46,4% en promedio anual. Sin embargo, es

importante señalar que las líneas navieras que movilizan carga contenedorizada no recalcan frecuentemente en dicho terminal²¹. Por tanto, el transporte marítimo se realiza bajo el régimen de fletamento, tanto para la carga contenedorizada como para la no contenedorizada en el TPI.

100. Siendo eso así, los demandantes del Servicio a la Nave no podrían sustituir un terminal portuario por otro, toda vez que es el consignatario de la carga quien señala cuál es el puerto de origen y puerto de destino donde se va realizar el embarque y descargar de la mercancía. En tal sentido, la decisión de la nave para decidir en qué terminal portuario va a demandar los Servicios a la Nave no dependerá de las alternativas portuarias que existan para el mismo sino de la decisión del consignatario.

101. En ese sentido, la línea naviera no tendrá otra alternativa para aprovisionarse del Servicio a la Nave que en el propio TPS y el TPI, por lo que el Mercado Geográfico relevante para dicho servicio corresponde a los propios terminales portuarios. En consecuencia, el mercado relevante queda definido como los Servicios a la Nave en el TPS y los Servicios a la Nave en el TPI.

Mercado Geográfico Relevante del Servicio Relevante de Uso de Muelle de carga contenedorizada, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante.

102. Tal como se ha definido el Servicio Relevante de Uso de Muelle para los distintos tipos de carga, es posible que las fuentes alternativas de aprovisionamiento para los consignatarios de la carga pueda ser cualquier terminal portuario cercano a los terminales en análisis, en el cual se pueda descargar o embarcar la carga de tipo contenedorizada, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante. Sin embargo, se debe analizar si dichas alternativas son factibles para el demandante del servicio, es decir, si el consignatario de la carga puede acudir a dichas alternativas bajo las mismas o similares condiciones de mercado que cuando lo hace en el TPS o en el TPI.

103. Al respecto, la literatura económica señala que en la definición de mercados relevantes en el sector portuario, en particular, cuando el demandante es el que produce o compra los bienes que se transportan, se debe tener en cuenta la existencia de posibles mercados económicamente cautivos a un puerto. Asimismo, señala que existen diferentes posibilidades respecto a un análisis en particular sobre cada consignatario, en otras palabras, distintos mercados de referencia²².

104. Por ejemplo, la carga contenedorizada puede ser igualmente transportada vía terrestre como vía ferroviaria hacia su puerto de embarque, por lo que en una región mejor comunicada por vías de ferrocarril, un consignatario de carga en contenedores puede disfrutar de la opción más económica entre ambas y, por tanto, un mercado relevante más

²¹ Para el caso de carga contenedorizada, usualmente el transporte marítimo se realiza con el régimen de línea regular. Sin embargo, al no existir un contrato entre ENAPU y las líneas navieras, estas no se encuentran obligadas a recalcar con frecuencia en el TPS y el TPI. Por esta razón, y dado que es el consignatario de la carga es quien decide donde embarcar o desembarcar su mercancía, el transporte marítimo en estos terminales se explota bajo el régimen de fletamento o *tramp*.

²² US Department of Justice y la Federal Trade Commission (2011). *Competition Concerns in Ports and Port Services*. Fecha de visita: 12 de mayo de 2014. Disponible en internet: <http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/1106usroundtable.pdf>

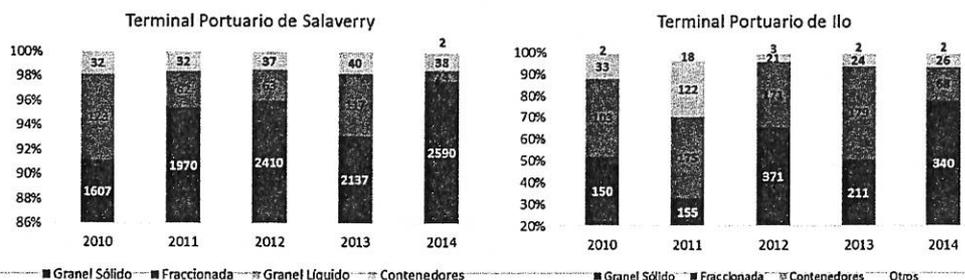
amplio en comparación de un consignatario de carga a granel que normalmente tiene que transportar su carga vía tren. En tal sentido, el operador de un terminal puede ser capaz de discriminar entre los diferentes productores, ejerciendo su poder de mercado a los cargadores cautivos y ofrecer precios competitivos a los que tienen más opciones. En tal sentido, la presencia de algunos usuarios de un puerto que cuentan con múltiples opciones (otros puertos) puede no disciplinar el poder de mercado que afectar a otros usuarios que carecen de tales opciones.²³

105. De esta manera, se debe mencionar que la competencia interportuaria en el Perú es bastante limitada, dado que mientras a través del Terminal Portuario del Callao se moviliza carga procedente de diferentes regiones del país (sur, centro y norte), las zonas de influencia de Paita, Salaverry, San Martín, Matarani e Ilo están delimitadas. Paita y Salaverry mueven principalmente carga proveniente de Piura y departamentos cercanos como Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Tumbes y San Martín. Matarani e Ilo, por su parte, movilizan carga procedente de Arequipa o Moquegua (respectivamente) y, en ocasiones, Cusco, Apurímac o Bolivia. Sin embargo, es importante precisar que en el caso de Ilo, la mayor parte de la carga es harina de pescado procedente de Moquegua y, en el caso de Matarani, minerales procedentes de Arequipa.
106. En el caso del TPS, se evidencia la existencia de mercados cautivos respecto al Servicio de Uso de Muelle para los diferentes tipos de carga, lo cual se evidencia en la participación de exportación e importación de los principales productores de las zonas geográficas cercanas al TPS respecto a otros terminales como el Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP).
107. Sobre el particular, se observa que para el TPS, durante el año 2014 ha movilitado 2,6 millones de toneladas de carga sólida a granel, comparado con los 279 miles de toneladas transportado a través del TPP. Con respecto a este tipo de carga, el 84,1% corresponde a carga de importación, la cual está compuesta principalmente por productos agropecuarios (53%), minerales y metales (30%), y químicos (17%). Este tipo de carga es importado principalmente por productores ubicados dentro del área de influencia del TPS.
108. De manera similar, durante el año 2014, la carga líquida a granel responde a la exportación de alcohol etílico por parte de la empresa Cartavio S.A.A., la cual movilizó la totalidad de este tipo de carga (38 miles de TM). Por otro lado, la carga fraccionada alcanzó los 24 miles de toneladas, cifra inferior al promedio de los últimos cinco años, lo cual se debe a la baja importación de Big Bag Nitrato de Amonio. De los diferentes tipos de carga movilitados por el TPS, se observa que la mayor parte responden a la demanda de compradores o productores de la zona geográfica del TPS.



²³ ABA Section of Antitrust Law (2010). *Market Definition in Antitrust: Theory and Case Studies*. Chicago. American Bar Association.

Gráfico N° 8
Tráfico de Carga según tipo de carga en el TPS y el TPI, 2010 - 2014
 (En toneladas)



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

109. Asimismo, para el caso del TPI, el movimiento de carga sólida a granel corresponde principalmente a las importaciones de trigo (32% del total de este tipo de carga) y a la exportación de hierro (64%) por parte de la empresa Total Genius Iron Mining S.A.C. En el caso de la carga fraccionada, el principal producto de exportación es el Cobre, el cual representa el 79,9% del total de este tipo de carga.
110. Para el caso de la carga contenedorizada registrada por el TPI, esta alcanzó durante el 2014 los 26 miles de toneladas, de las cuales el 76,5% corresponde a la exportación de minerales (cobre, estaño, plata y molibdeno), el 16,7% a productos agroindustriales (orégano, cebolla y paprika), y el 6,8% a la exportación de harina de pescado. Al respecto, se debe señalar que la empresa Southern Perú S.A. viene exportando parte de su carga a través del TPI, esto debido a la alta producción de minerales registrada en Cujone²⁴ durante los últimos años y porque no puede atender la totalidad de su carga vía su puerto privado.
111. De esta manera, de los diferentes tipos de carga movilizados por el TPI, se observa que la mayor parte responden a la demanda de compradores o productores de la zona geográfica del TPI.
112. Considerando lo anterior, el mercado geográfico queda definido tanto por el TPS y el TPI. Con lo que es posible identificar la existencia de los siguientes mercados relevantes:

Para el caso del TPS:

- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga contenedorizada prestado en el TPS.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga fraccionada prestado en el TPS.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga sólida a granel prestado en el TPS.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga líquida a granel prestado en el TPS.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga rodante prestado en el TPS.

Para el caso del TPI:

- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga contenedorizada prestado en el TPI.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga fraccionada prestado en el TPI.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga sólida a granel prestado en el TPI.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga líquida a granel prestado en el TPI.
- Servicio Relevante de Uso de Muelle para carga rodante prestado en el TPI.

²⁴ En el 2014 y 2013 incrementó el volumen de producción en 5,8% y 6,2% respectivamente.

Análisis de condiciones de competencia

- 113. Una vez definidos los mercados relevantes para los servicios regulados a continuación se procederá a realizar el análisis de condiciones de competencia en dichos mercados bajo el análisis de competencia intermodal, interportuaria e intraportuaria, según corresponda.
- 114. Dado el mercado relevante previamente definido, no corresponde un análisis de condiciones de competencia intermodal toda vez que el mercado relevante se encuentra definido dentro del transporte marítimo de carga, en particular, sobre los TPS y TPI.
- 115. Respecto a la competencia interportuaria, se debe señalar que no existe otro terminal portuario incluido dentro de la definición del mercado relevante por lo que ENAPU no tiene competencia interportuaria en ambos Terminales Portuarios.
- 116. En relación a la competencia intraportuaria, es importante resaltar que la Entidad Prestadora ha suscrito con la empresa Ejecutivos Marítimos S.A.C. un contrato de acceso con el fin de que ésta preste el servicio de amarre y desamarre en el TPS. Dado lo anterior, se debe señalar que dicho contrato es producto de la negociación directa entre las partes, por lo que, en tanto ENAPU mantenga vigente contratos de acceso para la prestación de dicho servicio, este no se encontrará sujeto al procedimiento de revisión tarifaria.
- 117. En consecuencia, dado el mercado relevante previamente definido, a saber, los Servicios a la Nave en el TPS y el TPI, se puede concluir que no existen condiciones de competencia en dicho mercado relevante con excepción del Servicio a la Nave de amarre y desamarre prestado en el TPS.
- 118. Asimismo, de acuerdo al mercado relevante previamente definido, se puede mencionar que el Servicio de Uso de Muelle no presenta competencia intermodal, interportuaria ni intraportuaria, por lo que el referido servicio no se presta en condiciones de competencia.



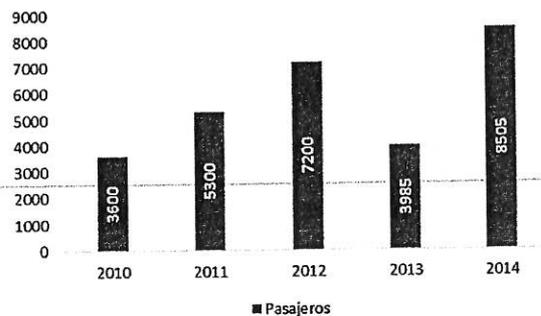
Condiciones de competencia en el Servicios de Uso de Muelle para Pasajeros en el TPS y el TPI

- 119. Mediante Resolución N° 032-2001-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo resolvió aprobar la tarifa máxima para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en los terminales portuarios bajo administración de ENAPU. Este servicio consiste en el embarque y/o desembarque, así como el uso de instalaciones portuarias para pasajeros turistas.
- 120. Al respecto, es importante señalar que, al igual que en el caso de las cargas analizadas anteriormente, la demanda por este servicio es una demanda derivada, la cual está condicionada por el acceso que ofrecen los terminales portuarios a los atractivos turísticos que están considerados en el itinerario cubierto por una nave de crucero²⁵.
- 121. Al analizar la demanda de este tipo de servicios durante los años 2010 al 2014, se evidencia que el número al TPS recalaron en promedio 15 cruceros anuales, los cuales en promedio atendieron 5,7 miles de pasajeros. Por otro lado, el TPI no ha registrado en dicho periodo

²⁵ Ver: INDECOPI (2005). *Estudio sobre las Condiciones de Competencia en el Servicio de embarque de pasajeros en el TPM*. Informe N° 017-2005/GEE. Gerencia de Estudios Económicos.

pasajeros; sin embargo, este terminal potencialmente podría atender a pasajeros turistas debido a los atractivos turísticos de la zona geográfica (Moquegua).

Gráfico N° 9
Pasajeros movilizados, 2010-2014



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



122. De acuerdo a lo argumentado respecto a las características de la demanda del servicio en mención, así como la distancia existente entre los demás terminales portuarios del país con el TPS y el TPI, el mercado relevante está compuesto por el Servicio de Uso de Muelle para pasajeros (mercado de servicio relevante) brindados en el TPS y TPI (mercado geográfico relevante). Por tanto, se concluye que no existen condiciones de competencia en el Servicio de Uso de Muelle para Pasajeros en el TPS y el TPI, por lo que estos deben permanecer bajo régimen de regulación.

VIII. PROPUESTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

123. La APN propone que se mantenga el régimen tarifario vigente. Ello en base al Informe Técnico Legal N°094-2015-PN/GG-DIPLA, el mismo que se resume a continuación:

PROPUESTA TARIFARIA

124. En la propuesta tarifaria elaborada por la APN se distinguen los siguientes aspectos metodológicos:

- La Metodología utilizada para el cálculo tarifario, según lo referido en el citado informe, es la metodología de Tasa de Retorno.
- El Horizonte de flujo de caja efectivo es de 5 años (2014-2019).
- La unidad monetaria utilizada en la elaboración de flujos de caja es el Dólar.
- No se consideran inversiones futuras.
- La tasa de descuento empleada asciende a 8.48%.
- Los flujos de caja han sido elaborados a precios constantes, es decir, no se ha considerado el efecto inflacionario.
- Para el caso del Terminal Portuario de Salaverry, se utilizó la proyección de demanda realizada por el Asesor de Transacción de la Iniciativa Privada para la modernización y desarrollo del Terminal Multipropósito de Salaverry.
- Para el caso del Terminal Portuario de Ilo, se utilizó la proyección de demanda realizada por el Asesor de Transacción de la Iniciativa Privada Terminal Multipropósito de Ilo.



123. De esta manera, la APN estimó preliminarmente, los niveles tarifarios que se muestran en el cuadro N°3, que posteriormente fueron desestimados, según se indica en el siguiente punto de su informe.

Cuadro N° 3
Régimen Tarifario para los Terminales de Ilo y Salaverry, en USD sin IGV²⁶

Concepto	Salaverry	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE		
Amarre y desamarre	132.35	113.57
Uso de amarradero	0.43	0.37
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	1.99	1.70
Carga Líquida a granel	0.66	0.57
Carga Fraccionada	6.62	5.68
Carga Rodante	18.53	15.90
Contenedores llenos de 20 pies	52.94	45.43
Contenedores vacíos de 20 pies	26.47	22.71
Contenedores llenos de 40 pies	79.41	68.14
Contenedores vacíos de 40 pies	20.30	25.93
Embarque/Desembarque de pasajeros	3.97	3.41

Fuente: APN



INICIATIVAS PRIVADAS

124. En el informe de la APN se hace referencia al proceso de evaluación y promoción de las iniciativas privadas para la modernización de los terminales portuarios de Ilo y Salaverry.
125. Se menciona que, como parte del proceso de evaluación de ambas iniciativas privadas, se viene realizando el análisis financiero que considera las inversiones programadas y un nuevo esquema de servicios integrados, que daría como resultado un nuevo régimen tarifario, existiendo la posibilidad de que ocurran incrementos justificados en los costos de los servicios a los usuarios.
126. Así mismo, se menciona que, de darse una fuerte reducción a las tarifas actuales de ENAPU S.A. y posteriormente su modificación a un nivel tarifario más alto como consecuencia de la implementación los proyectos de Iniciativas Privadas que se encuentran en evaluación, se crea el riesgo de experimentar un fuerte rechazo social a ambos proyectos y a cuestionamientos injustificados a la labor técnica. Razón por la cual, la APN recomienda mantener los niveles tarifarios máximos actuales para los servicios que brinda ENAPU S.A en ambos terminales.



IX. METODOLOGÍA DE TARIFICACIÓN

127. En este estudio se ha utilizado la metodología de costos totalmente distribuidos (CTD), la cual se define en el Anexo I del RETA²⁷, de la siguiente manera:

"Consiste en determinar una tarifa a partir de la asignación de los costos directos e indirectos en cada uno de los servicios que la entidad prestadora provee. Los costos indirectos se refieren a los insumos compartidos entre dos o más servicios."

²⁶ En el anexo 9 se muestran las proyecciones de Demanda, Costos y el Flujo de Caja elaborado por la APN, para efectos de elaborar su propuesta tarifaria.

²⁷ Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

128. Además, en el mismo anexo (Anexo I del RETA) se señala que, en el caso de los puertos, esta metodología puede ser aplicada mediante un sistema de costeo ABC (Activity Based Costs) y es recomendable aplicarla en un horizonte tarifario no mayor a cinco años, toda vez que no considera las inversiones de largo plazo.
129. Esta metodología resulta idónea aplicarla en el presente estudio dado que se cuenta con información de Contabilidad Regulatoria reportada por ENAPU, que establece un sistema de costeo ABC para cada una de las unidades de negocio bajo análisis (Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo).
130. El horizonte de evaluación del flujo de caja considerará un periodo no mayor a 5 años²⁸, dado que la entidad prestadora prevé en el corto/mediano plazo, concesionar estas dos unidades de negocio.
131. En resumen, las tarifas se calcularán utilizando la metodología de Costos Totalmente Distribuidos (CTD) y flujo de caja descontado, de tal forma que el Valor Actual Neto (VAN) sea igual a cero, asegurándonos la sostenibilidad de la oferta de los servicios en cuestión y evitando la existencia de beneficios económicos excedentes.
132. A continuación, se detallará la metodología utilizada en el estudio, relacionada a la revisión tarifaria por costos totalmente distribuidos.



IX.1 Fundamentos

133. Las bases para la propuesta de revisión tarifaria del presente estudio han sido establecidas por el RETA que se rigen bajo los siguientes principios:
134. **Libre Acceso.** La actuación de OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora, deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.
135. **Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura.** La actuación de OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.
136. **Sostenibilidad de la oferta.** Los niveles de los precios regulados que se establezcan deben asegurar la sostenibilidad de una oferta de servicios de calidad y estimular su desarrollo. El nivel tarifario deberá permitir que se cubra los costos económicos de la prestación del servicio (incluyendo la retribución al capital).



²⁸ Según Oficio N°031-2015 ENAPU S.A./GC de ENAPU, estas terminales se concesionarían en el 2017. Dada la experiencia observada en anteriores procesos de concesión, estos pueden demorar más de lo previsto en concretarse, razón por la cual se considera un periodo de evaluación de 5 años (2015-2019)

137. **Eficiencia.** Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

La 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

138. **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. En el caso de infraestructuras deficitarias, OSITRAN buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.

139. **No discriminación.** La actuación de OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora deberá orientarse a evitar que las Entidades Prestadoras otorguen injustificadamente a los Usuarios, un trato diferenciado frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.

140. **Principio de Costo-Beneficio.** La intervención regulatoria de OSITRAN, a través de la fijación o revisión de tarifas, deberá sustentarse en un análisis de los costos y beneficios sociales derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros.

141. **Predictibilidad.** En los procesos de fijación o revisión tarifaria OSITRAN deberá utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características, propendiendo a la convergencia metodológica sectorial.

142. **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.

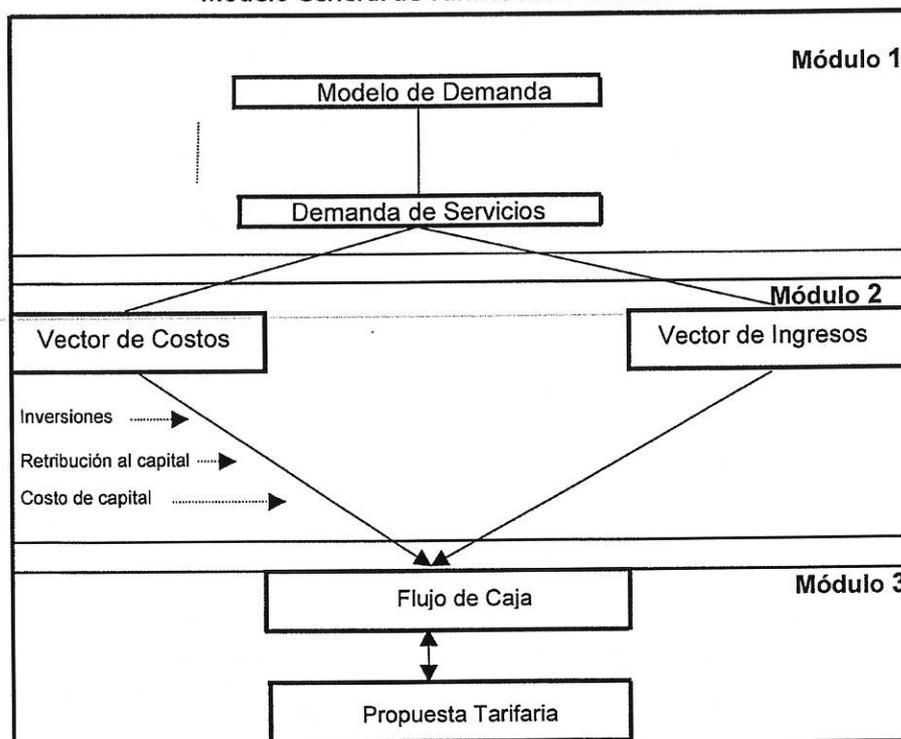
143. **Transparencia.** En los procesos de fijación y revisión tarifaria, OSITRAN garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación establecidos en el RETA.

IX.2 Esquema general para el cálculo de las tarifarias

144. A continuación se presenta un esquema que grafica de manera general los pasos a seguir para el cálculo de las tarifas Portuarias, la cual se divide en tres etapas o módulos que siguen la siguiente secuencia: i) demanda de servicios portuarios; ii) estimación de costos e ingresos; iii) estimación de tarifas y análisis de sostenibilidad.



Ilustración N° 2
Modelo General de Tarificación Portuaria



Fuente: OSITRAN (2004)



IX.2.1 Módulo 1: demanda de servicios portuarios

145. El proceso de estimación toma en consideración que la demanda de servicios portuarios es una demanda derivada de transporte marítimo, y ésta, a su vez, de las actividades económicas (particularmente el comercio exterior).



146. En este módulo se realizarán las proyecciones de tráfico de nave y de carga siguiendo la metodología planteada por Apoyo Consultoría (2015) en el "Estudio Sobre la Medición del Grado de Competencia Intraportuaria en el Terminal Portuario del Callao²⁹". Esta metodología consiste en la estimación de proyecciones de tráfico evaluando entre distintos modelos econométricos multivariantes, para finalmente determinar, en base al mejor modelo, una demanda que se toma como escenario base. No obstante, en aquellos casos en los que la demanda presente comportamientos irregulares imposibles de modelar con técnicas econométricas o cuando se disponga de escasa información, se utilizarán metodologías alternativas de estimación en base al análisis histórico de las series de tiempo. Entre los métodos de estimación de series de tiempo se tienen los siguientes:

- **Promedio Móvil Simple:**
El promedio móvil simple se aplica cuando los datos de series de tiempo no tienen tendencia o temporalidad. El promedio móvil simple utiliza un promedio de los datos históricos para proyectar resultados futuros. Este promedio se aplica consistentemente

²⁹ Este estudio fue elaborado por la empresa Apoyo Consultoría a solicitud de OSITRAN en el marco del proceso de revisión tarifaria de DP World Callao 2015.

moviéndose hacia adelante, de ahí el término promedio móvil. Los valores de promedio móvil para una duración específica son simplemente la suma de los datos históricos ordenados e indexados en una secuencia de tiempo. Johnatan Mun (2014).

○ **Suavizado Exponencial Simple**

El método de suavizamiento exponencial simple se utiliza cuando los datos de una serie de tiempo no muestran una tendencia o una estacionalidad. Este método tiene en cuenta que la influencia de una variable disminuye de manera exponencial con el paso del tiempo, asignando entonces ponderaciones exponenciales decrecientes a los datos pasados; es decir, entre más nuevo es el valor, mayor es su peso. Esta ponderación supera las limitaciones del promedio móvil o el porcentaje de cambio porcentual. La medida estadística utilizada como medida principal en este modelo es el parámetro alfa o constante de suavizamiento, el cual asigna distintos pesos a los periodos pasados, y se ubica entre 0 y 1 (entre más alto es el valor, mayor peso se asigna a los periodos recientes). Johnatan Mun (2014).



○ **Suavizado Exponencial Doble**

El método de suavizado exponencial doble se utiliza cuando los datos muestran una tendencia pero no una estacionalidad. El suavizado exponencial doble aplica una suavización simple dos veces, una vez para los datos originales, y luego para los resultados del suavizado simple de los datos. Una ponderación alfa como parámetro se utiliza en el primer suavizado o el simple (SES) mientras una ponderación beta como parámetro se utiliza en el segundo o suavizado exponencial doble (SED), un valor bajo de beta otorga menos peso a las tendencias más recientes y un valor elevado de beta le otorga un mayor peso a estas tendencias. Este acercamiento es muy útil cuando los datos son históricos y no estacionarios. Johnatan Mun (2014) en Risk Simulator 2014.



○ **Aditivo de Holt-Winter**

Cuando existe estacionalidad y tendencia, los modelos más avanzados requieren descomponer los datos en sus elementos base o componentes: un nivel base (L) ponderado por el parámetro Alfa, un componente de tendencia (b) ponderado por el parámetro Beta; y un componente de estacionalidad (S) ponderado por el parámetro Gamma. Existen varios métodos pero los dos más comunes son el aditivo de estacionalidad de Holt-Winter y el método multiplicativo de estacionalidad de Holt-Winter. En el modelo aditivo de Holt-Winter, el nivel base para el caso, la estacionalidad y las tendencias se añaden al mismo tiempo para obtener el pronóstico ajustado. Se utiliza cuando la serie tiene un patrón estacional constante. Johnatan Mun (2014).

○ **Multiplicativo de Holt-Winter**

Cuando existe estacionalidad y tendencia, los modelos más avanzados requieren descomponer los datos en sus elementos base o componentes: un nivel base (L) ponderado por el parámetro Alfa, un componente de tendencia (b) ponderado por el parámetro Beta; y un componente de estacionalidad (S) ponderado por el parámetro Gamma. Existen varios métodos pero los dos más comunes son el aditivo de estacionalidad de Holt-Winter y el método multiplicativo de estacionalidad de Holt-Winter. En el modelo aditivo de Holt-Winter, el nivel base para el caso, la estacionalidad y las tendencias se añaden al mismo tiempo para obtener el pronóstico ajustado. Se utiliza cuando la serie tiene un patrón estacional creciente. Johnatan Mun (2014).

- **Aditivo Estacional**
Si los datos de series de tiempo no tiene tendencias apreciable pero muestran estacionalidad, entonces los métodos aditivo estacional y multiplicativo estacional se aplican. El modelo aditivo estacional fracciona los datos históricos dentro de un nivel (L) o un componente base, según el valor del parámetro Alfa, y un componente de estacionalidad (S) medido por el parámetro Gamma. El valor del pronóstico resultante es simplemente la adición de este nivel base al valor de estacionalidad. Johnatan Mun (2014).

147. Para efectos del presente estudio, se estimará la demanda únicamente de los servicios sujetos a revisión tarifaria siendo estos los siguientes:

a. Demanda de servicios portuarios a la carga:

Servicio de Uso de muelle

148. Incluye los cinco tipos de carga, a saber: carga fraccionada (sacos, bultos, cajas, paquetes y similares), carga granel sólido (granos, concentrado de minerales y otros no envasados), granel líquido (por ejemplo, combustibles, ácido sulfúrico, etc.), rodante (vehículos, maquinarias) y contenedores llenos de 20 ó 40 pies. Adicionalmente se considera a los pasajeros que acceden al servicio de uso de muelle.

b. Demanda de servicios portuarios a la nave:

Servicio de amarre y desamarre

149. La demanda se cuantificará a partir del número de naves mayores³⁰ de travesía internacional. Dada la definición del servicio en la sección II, por cada nave atendida se realizarán 2 operaciones: una de amarre y otra de desamarre.

150. Para las proyecciones de la demanda se requiere previamente proyectar el número de naves. Para ello se ha tomado en cuenta la siguiente clasificación de tipos de nave según su respectiva carga característica:

Cuadro N° 4
Clasificación de naves y carga

Tipo de Nave	Tipo de Carga
Granelero	Graneles sólidos
Roll on - roll of	Rodante -vehículos
Container ship	Contenedores
Tanquero	Graneles líquidos
Convencional	Carga general
Cruceros	Pasajeros

Elaboración: GRE-OSITRAN

151. Las proyecciones del tráfico de naves se desprenden de las proyecciones de carga (TM y contenedores) y pasajeros. En primer lugar, se identificará los tipos de naves y el tamaño

³⁰ Se considera naves mayores a aquellas cuya eslora es mayor a 80 metros.



promedio de los embarques o desembarques, con lo cual se establece un ratio tonelaje/nave. En segundo lugar, tomando como base la proyección de carga se proyectará el número de naves asumiendo que se mantiene los respectivos ratios. Una de las limitaciones de este procedimiento podría ser que no se incorpora los cambios tecnológicos que la industria naviera puede experimentar en el tiempo; sin embargo se considera que en el horizonte de tiempo evaluado (periodo 2005-2019) difícilmente podría ocurrir un cambio tecnológico en el TPS y TPI dadas las limitaciones de infraestructura, principalmente limitaciones de equipamiento y calado de los amarraderos³¹. Por lo tanto, se mantendrán los ratios actuales correspondientes a cada tipo de nave.

152. Cabe decir que la tarifa y consecuentemente la demanda del presente servicio se estimará únicamente para el TPI, puesto que para el TPS está vigente un contrato de acceso cuyo cargo de acceso está regulado por el Reglamento Marco de Acceso (REMA).

Servicio de Uso de amarradero



153. Al igual que en el servicio anterior, la demanda por este servicio se cuantificará a partir del número de naves mayores de travesía internacional. Además se requiere contar con el tiempo de permanencia y los metros de eslora para lo cual se estimará una nave promedio. Por Ejemplo la nave promedio que recalca en el Terminal Portuario de Salaverry presenta las siguientes características: (i) Eslora promedio de 177 metros, y (ii) Permanencia promedio de 47 horas.

IX.2.2 Módulo 2: estimación de costos



154. Para el segundo módulo se utilizará la información de costos reportadas por la empresa en el marco de Contabilidad Regulatoria del año 2014.
155. Con relación al tratamiento de los costos que no logran cubrir los terminales portuarios deficitarios que cumplen un rol subsidiario (fluviales y lanchonaje), se evaluarán las utilidades/pérdidas obtenidas en dichos terminales y se contrastarán con las transferencias que recibe ENAPU de APM Terminal S.A. en virtud del contrato de Asociación en Participación suscrito entre ambos por la operación del Terminal Norte Multipropósito del Callao, que equivalen al 17.01% de las utilidades antes de impuestos³² anuales.
156. Si luego de hacer el contraste (Transferencias – Pérdidas) se determinase que a futuro las pérdidas estarían cubiertas por las transferencias, entonces no se considerará en la estructura de costos de los terminales portuarios analizados, las pérdidas obtenidas en las terminales deficitarias; caso contrario, se procederá de la siguiente manera:
- i) En primer lugar se crea un centro de costo para terminales deficitarios que se podría denominar "otros terminales".
 - ii) El monto total del costo no cubierto por las transferencias se imputará a cada uno de los costos de los servicios rentables de los 2 terminales portuarios analizados en la proporción que resulte razonable. De esta manera, se producirá en la práctica una imputación transparente, cuantificable e identificable.

³¹ El calado del TPS permite el arribo de naves máximo con 10 metros de calado. El TPI con 11 metros de calado.

³² Establecido en la cláusula sexta en el anexo 21 del Contrato de concesión.

157. Por otra parte, se procederá a determinar el costo de capital (o costo de oportunidad) utilizando la metodología del WACC y el CAPM para determinar el costo de patrimonio, es decir, un nivel de riesgo (beta), estructura de capital, costos de deuda y de capital propio.

IX.2.3 Módulo 3: Flujo de caja y propuesta tarifaria

158. Este módulo integra los resultados obtenidos en los módulos anteriores. De esta manera, se elaborará un flujo de caja a 5 años para cada unidad de negocios. En cada flujo de caja se incluirán los ingresos, costos, plan de inversiones y otros, relacionados a los servicios regulados sujetos a tarifa máxima (servicio de uso de muelle y uso de amarradero).
159. De acuerdo a la literatura financiera, existen distintas formas de valorizar una empresa o un proyecto. En esta sección se presentarán algunas de ellas.

Metodologías de Valoración de Activos

160. Existen distintas metodologías utilizadas para valorar activos y empresas, entre ellas encontramos principalmente: i) Las que parten del Balance General Contable de la empresa y mediante ajustes determinan el Balance General sustancial que considera solamente los activos que generan flujos de caja; ii) El valor por Múltiplos, que consiste en comparar ratios claves de empresas comparables, y iii) Flujo de Caja Descontado, la misma que es comúnmente utilizada en la valorización de negocios y en la determinación del valor de una firma³³.
161. La primera metodología considera sólo una perspectiva estática, sin tener en cuenta el crecimiento futuro de la empresa, la estrategia de ventas, situación del sector, entre otros que no se ven reflejadas en los estados contables. La metodología planteada en el punto dos tiene como debilidad que considera transacciones que no son comparables en el tiempo, se basa en valores históricos, existen muchos "casos especiales" y los valores obtenidos dan un rango muy amplio de precios³⁴. Asimismo, este método no considera las características particulares de un mercado con respecto a otros, como el poder adquisitivo de la población, características geográficas, escenarios competitivos entre otros aspectos, que afectan la posible comparación con dichos mercados.
162. Por último, la metodología del flujo de caja descontado, implica estimar los flujos de caja futuros a ser generados por un activo, permitiendo incorporar cambios futuros en las condiciones del mercado, en las políticas regulatorias, entre otros.
163. Sin embargo, la principal dificultad del método de flujos de caja descontados consiste en efectuar una proyección adecuada de dichos flujos, dada la incertidumbre existente respecto a los mismos. En este sentido, resulta conveniente incorporar supuestos razonables en las proyecciones a ser realizadas y explicitar la aplicación de dichos supuestos.
164. Pese a esta dificultad, se considera que el método de flujos de caja descontados permitirá una estimación razonable del valor de mercado, pudiendo considerarse diversas variables

³³ Las últimas OPA's (Oferta Publicas de Acciones) realizadas en el mercado peruano se realizaron utilizando este metodología. Véase: SMV – OPA's en proceso en:

http://www.smv.gob.pe/Frm_Opas.aspx?data=8287C8EE308162C84136440CD806BB2197D0417D39

³⁴ Para una mayor discusión véase: "Introducción a la Valoración de Empresas por el método de los múltiplos de compañías comparables" Pablo Fernández (1999). Universidad de Navarra.

que influyen en los flujos de caja a ser generados en los próximos años por la empresa o el negocio a ser evaluado. A continuación se desarrolla esta metodología con mayor detalle.

Método del Flujo de Caja Descontado

165. De acuerdo a esta metodología, el valor de una empresa o de un proyecto es el Valor Presente Neto de los Flujo de Caja (FC). El empleo de flujos de caja para establecer la tarifa de una empresa regulada permite recoger de manera objetiva las expectativas de:

- El crecimiento que vaya a tener el servicio o producto.
- Niveles de inversión y de costos necesarios para la prestación del servicio, descontando los flujos considerando el costo de oportunidad del capital³⁵

166. El valor actual nos permitirá saber cuánto vale en el mercado el activo (es decir, los flujos de caja que promete generar); es, pues, lo que pagaría un inversor en el mercado por conseguir una corriente de flujos de caja del mismo tamaño, vencimiento y riesgo que los prometidos por el activo.

167. En este sentido, los flujos de caja se traen al valor presente utilizando una tasa de descuento determinada, que corresponde al costo de oportunidad del capital, mediante la siguiente ecuación:

Ecuación N° 1

$$-I_0 + \sum_{t=1}^n \frac{FC_t}{(1+r)^t} + \frac{FC_n * (1+g)/(r-g)}{(1+r)^n}$$

Donde:

FCt: flujo de caja del proyecto en el tiempo t

I₀: es la inversión inicial en el momento cero de la evaluación

FCN: flujo de caja a perpetuidad

r: tasa de descuento

g: tasa de crecimiento de la perpetuidad.

168. De esta manera, se busca determinar el valor de mercado de un activo mediante la estimación de los flujos de caja futuros a ser generados por dicho activo, permitiendo incorporar cambios futuros en las condiciones del mercado, en las políticas regulatorias, entre otros. Al respecto, la literatura financiera identifica tres formas³⁶ de estimar el flujo de caja relevante, utilizando distintas tasas de descuento dependiendo de qué se considere en el flujo de caja (Ross, Westerfield y Jaffe (2009)).

³⁵ De este modo se permite recuperar la inversión a través de un precio implícito dado en un horizonte de tiempo determinado. La suma de los diversos flujos de caja actualizados hasta obtener la cifra del desembolso inicial permite recuperar la inversión, donde se utiliza una tasa de descuento.

³⁶ Los principales flujos son: (i) El flujo de caja libre (FCL), es lo que genera el activo; (ii) El flujo de caja del accionista (FCA), es el flujo que disponible después de pagar a los acreedores (flujo de servicio de deuda); (iii) el flujo de caja de capital (FCC). Es el flujo que efectivamente se paga a los dueños del capital (patrimonio y deuda).



- 169. De estos tres métodos, el más utilizado para la valuación es del costo promedio ponderado del capital, que considera el flujo de efectivo no apalancado (sin el flujo de deuda) y se descuenta con el costo promedio ponderado después de impuestos.
- 170. El flujo de caja económico no considera los flujos de deuda por que el efecto de estos se considera en la tasa de descuento. Al respecto, Koller, Goedhart y Wessels (2005), entre otros autores, plantean la siguiente fórmula para estimar el flujo de caja económico:

Ecuación N° 2

$$\text{Flujo de Caja} = \text{EBIT} (1-t) + \text{Depreciación} - \text{CAPEX}$$

- 171. Donde: EBIT es la utilidad antes de intereses e impuestos, el parámetro t es la tasa impositiva aplicable, la Depreciación recoge la depreciación de los activos y el CAPEX es la inversión en activos fijos.
- 172. Los flujos de caja son descontados utilizando el costo promedio ponderado de capital después de impuestos (Koeller et al, 2005), dado que los flujos se encuentran después de impuestos y que la estructura de financiación es previsible y el impuesto estable, a fin de determinar el valor presente neto

X. DEMANDA DE SERVICIOS PORTUARIOS PARA CADA UNIDAD DE NEGOCIOS

X.1 Terminal Portuario de Salaverry (TPS)

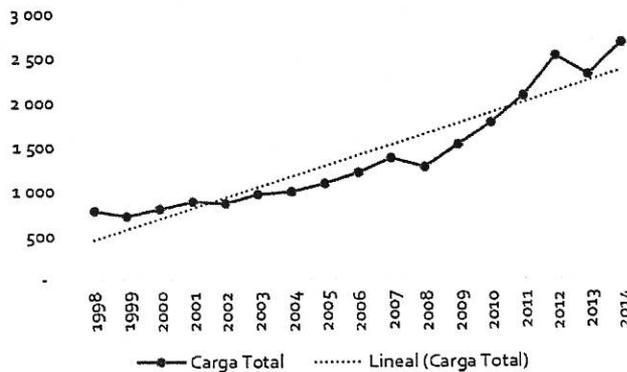
X.1.1 Tendencias Históricas

a. Principales tendencias de la carga

- 173. Las tendencias observadas en la carga total (en TM) que se movilizó por el TPS en el periodo 1998-2014 muestran claramente tasas crecientes. En el gráfico siguiente se observa que la carga creció entre 1998-2014 a una tasa del 8% anual.



Gráfico N° 10
Tendencias de la Carga en el TPS, 1998-2014
(En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

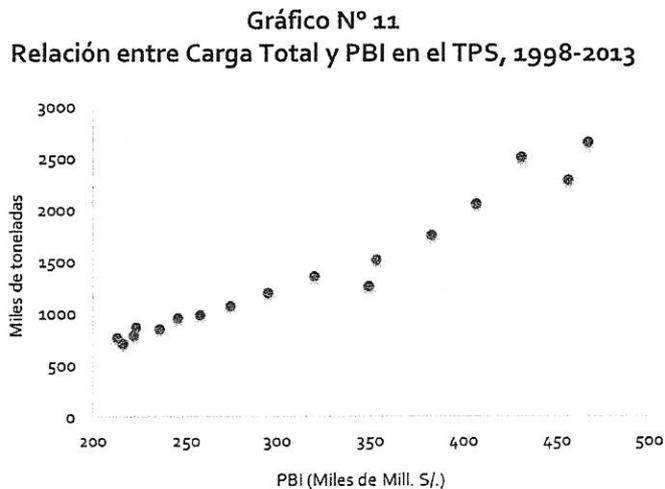
b. Factores que afectan la demanda

174. Diversos estudios plantean como variables explicativas del tráfico portuario, entre otras, las siguientes: Producto Bruto Interno (PBI), Tipo de Cambio (TC) y Población. Ejemplo de ello se puede observar en Apoyo Consultoría (2015)³⁷, que encuentra una relación entre el tráfico de contenedores del Terminal Portuario del Callao y el PBI Real del Perú. Dewa et al (2014) y Syafi' et al (2005) para puertos en Indonesia, consideran entre sus variables explicativas del tráfico portuario, al PBI, población, agricultura. Otros autores consideran variables de producción como: producción agrícola, PBI minero. Micheas (2013) para Chile, usa el PBI minero.
175. Como se puede observar, en la mayoría de estudios se utiliza como principal factor (variable) que afecta la demanda, al nivel de producción de la economía. Para el caso del TPS se utilizará el Producto Bruto Interno, la Población y además se evaluará la relación con el Tipo de Cambio.



Crecimiento del PBI

176. Si bien lo ideal para explicar el comportamiento de la demanda de los servicios analizados hubiera sido utilizar información de PBI del área de influencia (La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y Lima), en la actualidad no se cuenta con suficiente información del PBI departamental para realizar una estimación consistente³⁸, motivo por el cual se utilizó el PBI global de la economía peruana. En el siguiente gráfico se observa, mediante un diagrama de dispersión, la relación entre el PBI y la Carga Total del TPS:



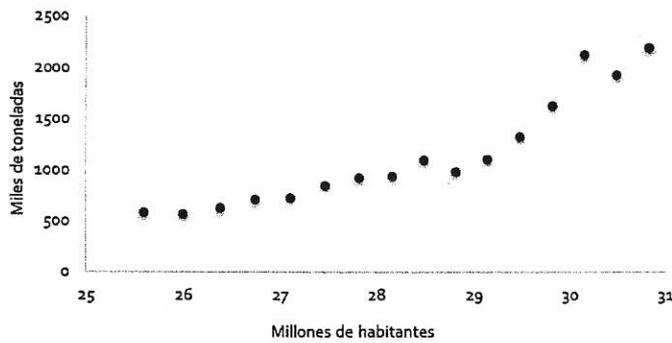
Fuente: ENAPU, INEI
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

³⁷ Apoyo Consultoría (2015). "Estudio sobre la medición del grado de competencia intraportuaria en el TPC"
³⁸ Sólo se dispone de información del PBI departamental para el periodo 2007-2013 con frecuencia anual.

Crecimiento poblacional

- 177. La tasa de crecimiento poblacional del área de influencia en el periodo 1998-2014 fue de 1.4% en promedio anual. Estas tasas suelen asociarse al comportamiento de granos. Se espera que a medida que crece la población, la demanda de granos sea mayor.
- 178. En el siguiente gráfico se observa, mediante un diagrama de dispersión, la relación entre el nivel de poblacional del área de influencia (en número de habitantes) y la importación de Carga Sólida a Granel (en TM).

Gráfico N° 12
Relación entre Carga Sólida y Población en TPS (1998-2014)

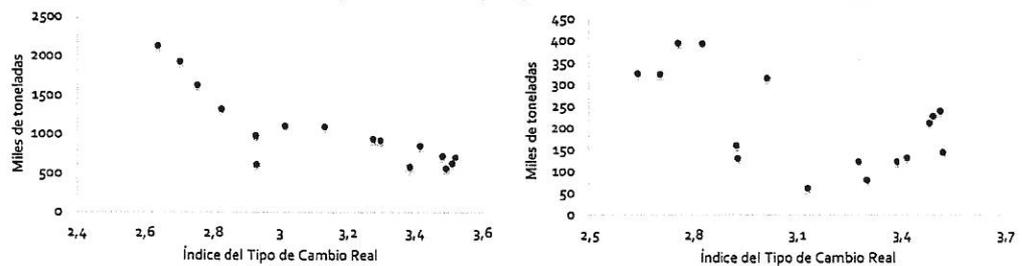


Fuente: ENAPU, INEI
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tipo de cambio

- 179. Está asociado a los incentivos para importar o exportar. Según la teoría económica, se espera que las importaciones tengan una relación negativa con el tipo de cambio real, y las exportaciones tengan una relación positiva. En el siguiente gráfico se puede observar, en el caso de las importaciones, que estas presentan la relación negativa esperada. Sin embargo, en el caso de las exportaciones los no se observa una relación clara.

Gráfico N° 13
Relación entre Importaciones/Exportaciones y Tipo de Cambio Real en TPS, 1998-2014



Fuente: ENAPU, INEI
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- 180. En resumen, los gráficos de dispersión presentados hasta el momento, nos proporcionan una idea general de la asociación entre las variables, sin embargo estas relaciones se confirmarán mediante el uso de técnicas econométricas que permitirán identificar si la relaciones observadas son o no, espúreas.

X.1.2 Proyecciones de tráfico (2015-2019)

181. Utilizando los elementos anteriormente descritos, a continuación se presenta en forma resumida, las proyecciones de tráfico para el TPS en los próximos cinco años, y la metodología utilizada para dichas proyecciones³⁹.

a. Tráfico de carga y pasajeros

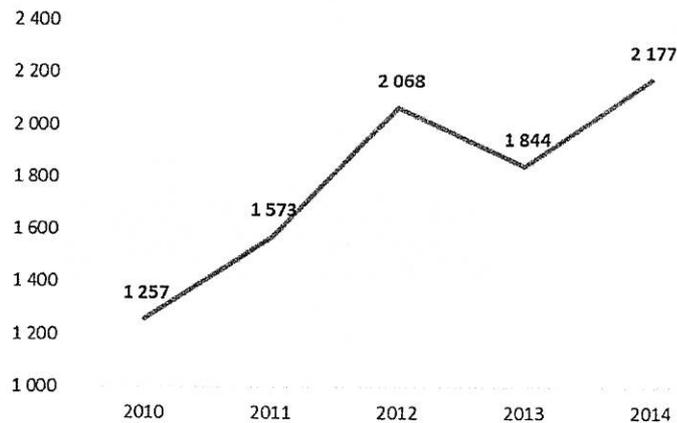
Granel sólido

182. En el 2014, con el 97,6% de participación, es la principal carga movilizada por el TPS tanto en importaciones como en exportaciones. El 44% de la carga granel sólido corresponde a la importación de productos agropecuarios (Maíz, soya y trigo) y el 25% a la importación de minerales y metales (clinker y escoria de hierro).

183. En el gráfico siguiente se observa el comportamiento de importaciones del granel sólido en los últimos 5 años. La tasa de crecimiento en este periodo fue de 14% en promedio anual.



Gráfico N° 14
Comportamiento de las importaciones de carga granel sólido en el TPS
(En miles de toneladas)



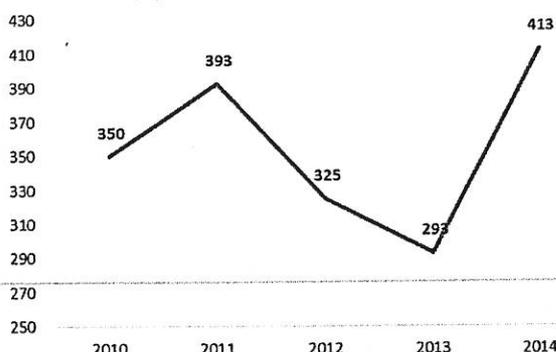
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

184. Por su parte, en el periodo 2010-2014 las exportaciones crecieron a 4,2% en promedio anual (ver gráfico siguiente).

³⁹ En la sección de anexos, se describe las variables utilizadas, y se muestra la validación econométrica de los modelos.

Gráfico N° 15
Comportamiento de las exportaciones de carga granel sólido en el TPS
 (En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

185. Se estimó en base a una regresión econométrica de un modelo multivariante mediante el método de mínimos cuadrados ordinarios⁴⁰ que las proyecciones de cargas de importación presentarían, en el periodo 2015-2019, una tasa de crecimiento promedio de 6,9 % anual.
186. Del mismo modo, las exportaciones de granel sólidos⁴¹ presentarían una tasa de crecimiento promedio de 7,6 % anual. Los resultados de las estimaciones se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5
Proyecciones carga sólida a granel 2015-2019
 (En miles de toneladas)

Año	Tipo de Operación	
	Importación	Exportación
2015	1 941,7	387,1
2016	2 071,7	417,5
2017	2 220,5	449,6
2018	2 375,4	483,5
2019	2 538,9	519,3

Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

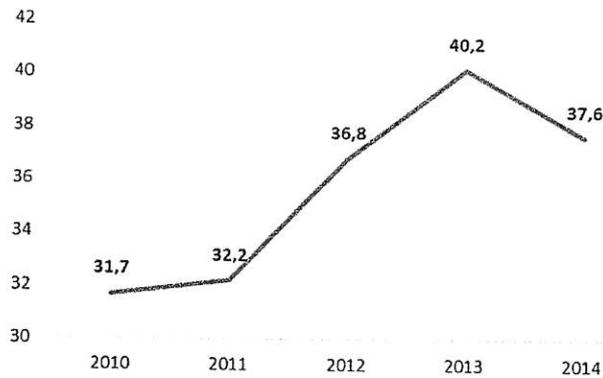
Granel Líquido

187. La carga granel líquida vienen siendo exportada, por el TPS, desde el 2003. En el 2014 representó el 1,4% del tonelaje total movilizado por el TPS. El 100% de esta carga fue exportación de alcohol etílico. En el siguiente gráfico se observa el comportamiento de exportaciones de granel líquido en los últimos 5 años. La tasa de crecimiento en este periodo fue de 4,4% en promedio anual.

⁴⁰ En el anexo 1 y 2 se presentan las especificaciones del modelo estimado, así como el reporte de los principales estadísticos que dan validez al modelo.

⁴¹ Las especificaciones del modelo y los reportes estadísticos se pueden observar en el anexo 3.

Gráfico N° 16
Comportamiento de las exportaciones de carga Granel Líquido en el TPS
 (En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

188. Las proyecciones en este caso se realizaron mediante un modelo univariante de series de tiempo⁴² debido a que no se obtuvo un buen ajuste entre los distintos modelos multivariantes evaluados.
189. De este modo, se estimó que las proyecciones de cargas de exportación presentarían, en el periodo 2015-2019, valores similares a lo obtenido en el 2014, con una ligera tasa de crecimiento negativa de -0,1 %



Cuadro N° 6
Proyecciones carga líquida a granel 2014-2019
 (En miles de toneladas)

Año	Tipo de Operación	
	Importación	Exportación
2015	0,00	37,21
2016	0,00	37,14
2017	0,00	37,13
2018	0,00	37,12
2019	0,00	37,12

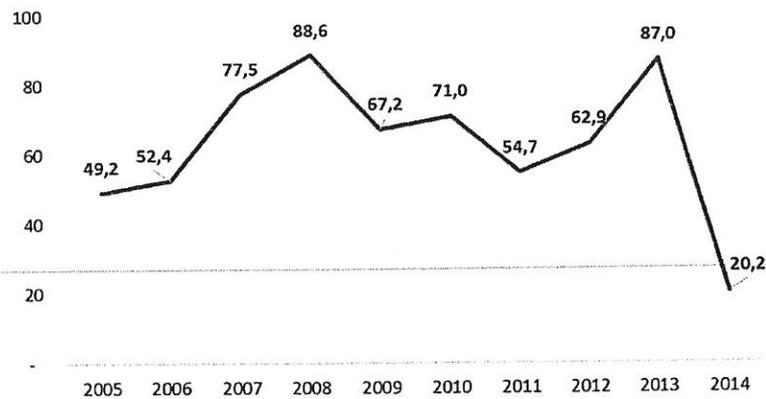
Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Carga Fraccionada

190. La carga fraccionada representó en el 2014 el 0,9% del tonelaje total movilizado por el TPS. El 75% de esta carga fue importación de mercadería general. Así, en el siguiente gráfico se observa el comportamiento de importaciones de carga fraccionada en los últimos 5 años. La tasa de crecimiento en este periodo fue de -27% en promedio anual, influenciado por los resultados del año 2014. Sin tomar en cuenta el resultado adverso del 2014 (periodo 2010-2013) la tasa de crecimiento es de 7%.

⁴² Time Series Regression Models With Arima Errors, Missing Values And Outliers. Implementado en el Software Econométrico Eviews, version 8.0.

Gráfico N° 17
Comportamiento de las importaciones de Carga Fraccionada en el TPS
 (En miles de toneladas)



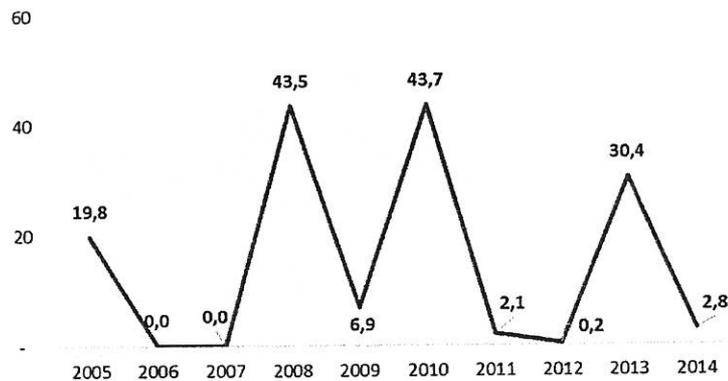
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN



191. Por su parte, la trayectoria de las exportaciones de carga fraccionada, tal como se puede observar en el gráfico siguiente, no presenta una tendencia definida.

Gráfico N° 18
Comportamiento de las exportaciones de Carga Fraccionada en el TPS
 (En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



192. Para efectos de realizar las proyecciones correspondientes, en el caso de las importaciones se obtuvo un modelo econométrico multivariante⁴³; sin embargo, para las exportaciones, debido a que no se encontró un modelo multivariante que explique correctamente el comportamiento de la variable, se optó por un modelo univariante de series de tiempo.
193. De este modo, se obtuvo que las proyecciones de importación de carga fraccionada presentarían, en el periodo 2015-2019, una tasa de crecimiento promedio de 5,5 % anual, y las exportaciones una tasa de crecimiento de -2,7%.

⁴³ Las especificaciones del modelo se pueden observar en el anexo 4

Cuadro N° 7
Proyecciones carga fraccionada 2014-2019
 (En miles de toneladas)

Año	Tipo de Operación	
	Importación	Exportación
2015	90,4	27,4
2016	95,4	23,9
2017	100,6	24,8
2018	106,1	24,5
2019	112,0	24,6

Fuente: ENAPU

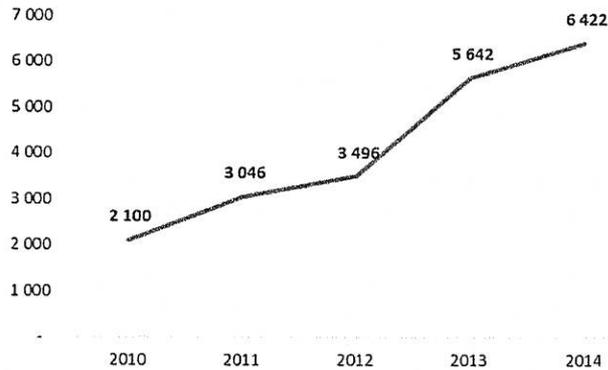
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Pasajeros

194. El tráfico de pasajeros genera, según el reporte de la contabilidad regulatoria de ENAPU 2014, el 1% de los ingresos de los servicios regulados en el TPS. Asimismo, en los últimos años, el número de pasajeros ha crecido significativamente. Así por ejemplo, la tasa de crecimiento del 2014 respecto del año anterior ha sido de 13,8%.



Gráfico N° 19
Evolución del tráfico de pasajeros en el TPS



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

195. Para efectos de proyectar el número de pasajeros se consideró la tasa de crecimiento de turistas extranjero, en el departamento de la Libertad, registrada en el 2014 respecto al año anterior. Esta tasa asciende a 12.7%⁴⁴

⁴⁴ Según estadísticas tomadas de la página web del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

Cuadro N° 8
Proyecciones de pasajeros 2014-2019

Año	Pasajeros
2015	7 000
2016	7 630
2017	8 317
2018	9 065
2019	9 881

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenedores y Carga Rodante

196. En los últimos 5 años (2010-2014), no se observa registro de contenedores ni carga rodante, y no se prevé que en el periodo 2015-2019 cambie esta tendencia.

b. Tráfico de naves

Número de naves

197. Como se mencionó en el módulo 1, para las proyecciones del tráfico de naves se tomará en cuenta sólo a las naves de alto bordo (mayores a 80 metros de eslora) dedicadas al tráfico internacional, considerando que no existen razones suficientes que justifiquen una regulación tarifaria para naves de cabotaje, naves menores o buques que tengan fines distintos.⁴⁵ De acuerdo a la metodología establecida en la sección V.2.1, la proyección de tráfico de naves se realiza sobre la base de las predicciones de tráfico de carga.
198. Específicamente, el resultado de las estimaciones se obtienen de la dividir tráfico proyectado en la sección anterior, entre la capacidad de carga promedio de las naves.
199. De esta manera se estima para el periodo 2015-2019 un crecimiento del 7,1% en el tráfico de naves graneleras. En el caso específico de las naves general cargo, el crecimiento estimado para el mismo periodo es de poco más del 3,8%. En el caso de naves tanqueras, no se observaría crecimiento. Por último, se espera un crecimiento de naves de pasajeros equivalente al 12,3%.

Cuadro N° 9
Proyecciones naves en el TPS 2015-2019

Tipo de Nave	2015	2016	2017	2018	2019
Graneleros	166	177	190	204	218
Convencional	43	43	46	48	50
Pasajeros	27	30	34	39	43
Tanquero	11	11	11	11	11

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴⁵ Naves de investigación, chatas, etc.

Permanencia de naves (uso de amarradero)

200. Para estimar la demanda del servicio de uso de muelle se requiere estimar además del número de naves, el tiempo de permanencia de las naves y el tamaño de las mismas. Así tenemos que, las naves que recalán en el TPS presentan las siguientes características:

Cuadro N° 10
Nave Promedio en el TPS

Año	Eslora Promedio (Metros)	Permanencia Promedio (Horas)
2010	152	40
2011	172	45
2012	164	51
2013	238	52
2014	159	47
Promedio	177	47

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



201. En base a la información anterior se estimó la demanda por el servicio de uso de amarradero que resulta del producto de naves por eslora por hora. Las estimaciones señaladas se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 11
Proyecciones de Uso de Amarradero TPS

Tipo de Nave	2015	2016	2017	2018	2019
Graneleros	1 381 906	1 473 478	1 581 700	1 698 246	1 814 792
Convencional	357 964	357 964	382 938	399 587	416 237
Pasajeros	224 768	249 742	283 041	324 665	357 964
Tanquero	91 572	91 572	91 572	91 572	91 572

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



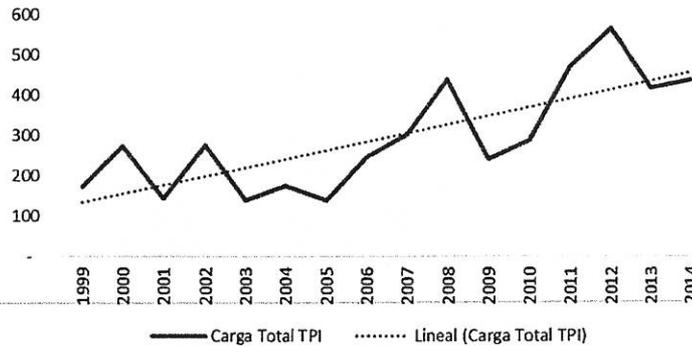
X.2 Terminal Portuario de Ilo (TPI)

X.2.1 Tendencias Históricas

a. Principales tendencias de la carga

202. La evolución de la carga total a lo largo del periodo analizado presenta diversas fluctuaciones, no obstante se observa una ligera tendencia positiva.

Gráfico N° 20
Tendencias de la carga en el TPI, 1998-2014



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



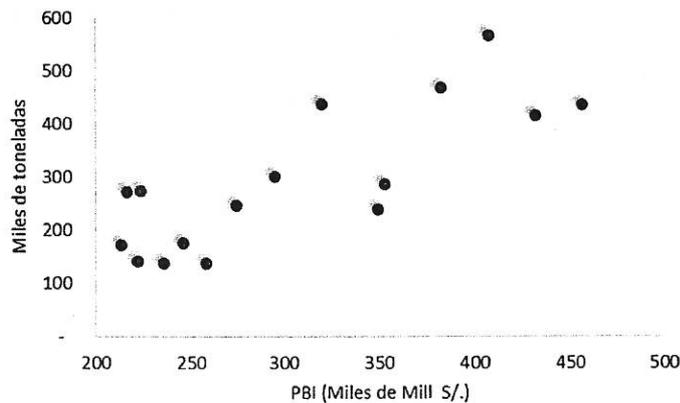
b. Factores que afectan la demanda

203. Al igual que en el TPS se considera como factores (variables) que afectan la demanda, al PBI, la Población y el Tipo de Cambio. A continuación se presenta gráficamente la posible relación entre las variables exógenas (explicativas) y la variable endógena (explicada).

Crecimiento del PBI

204. En el siguiente gráfico se observa, mediante un diagrama de dispersión, la relación entre el PBI (en Miles de millones de S/.) y la carga total (en TM).

Gráfico N° 21
Relación entre carga total y PBI en el TPI, 1998-2014



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Crecimiento poblacional

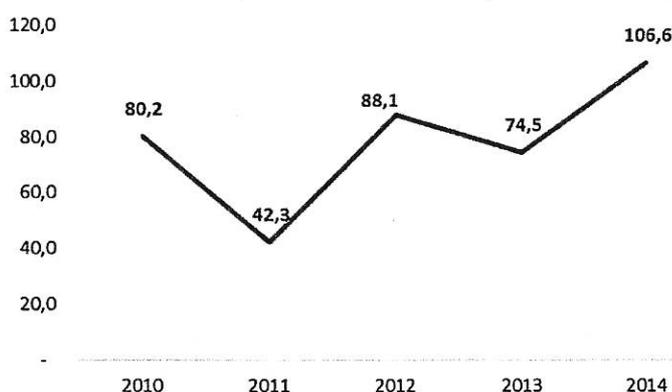
205. La tasa de crecimiento poblacional del área de influencia en el periodo 1999-2014 fue de 1,0% en promedio anual. Estas tasas suelen asociarse al comportamiento de granos. No obstante,

a. Tráfico de carga

Granel sólido

208. En el 2014, con el 78% de participación, es la principal carga movilizada por el TPI tanto en importaciones como en exportaciones. El 68% de la carga granel sólido corresponde a exportación de mineral de hierro y el 32% restante, a la importación de trigo.
209. En el gráfico siguiente se observa el comportamiento de exportaciones del granel sólido en los últimos 5 años. La tasa de crecimiento en este periodo fue de 31,3% en promedio anual.

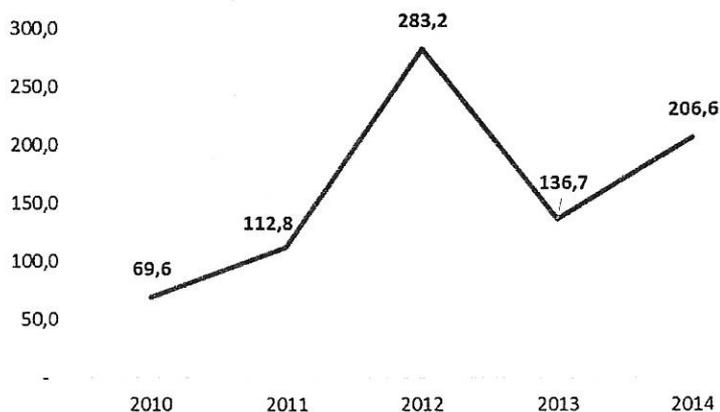
Gráfico N° 24
Comportamiento de las exportaciones de carga Granel Sólido en el TPI
(En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

210. Por su parte, en el periodo 2010-2014 las importaciones crecieron a 7,4% en promedio anual (ver gráfico siguiente).

Gráfico N° 25
Comportamiento de las importaciones de carga Granel Sólido en el TPS
(En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



211. Para efectos de proyectar la carga de importación y exportación, se utilizó el software Risk Simulator, obteniéndose que la mejor metodología para pronosticar en los dos casos es el promedio móvil simple⁴⁶.
212. Los resultados de la estimación arrojan que en el periodo 2015-2019 las exportaciones se mantendrían en torno a 155 mil toneladas, mientras que las importaciones crecerían en 1% en promedio. Los resultados de las estimaciones se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 12
Proyecciones carga sólida a granel 2014-2019
 (En miles de toneladas)

Año	Tipo de Operación	
	Importación	Exportación
2015	95,19	157,62
2016	98,91	155,88
2017	98,91	155,88
2018	98,91	155,88
2019	98,91	155,88

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

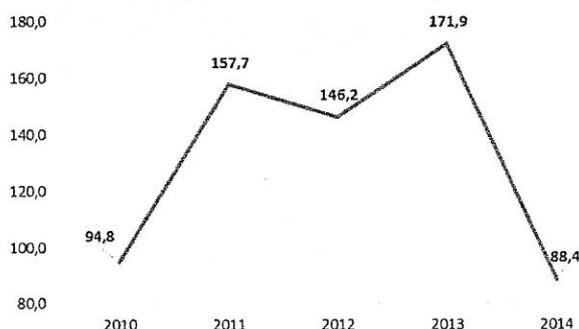


Carga Fraccionada

213. La carga fraccionada representó en el 2014 el 15% del tonelaje total movilizado por el TPI. El 100% de esta carga fueron productos de exportación, principalmente cobre.
214. En el gráfico siguiente se observa el comportamiento de exportaciones de carga fraccionada en los últimos 5 años. La tasa de crecimiento en este periodo fue de -1.7% en promedio anual.



Gráfico N° 26
Comportamiento de las exportaciones de Carga Fraccionada en el TPI
 (En miles de toneladas)



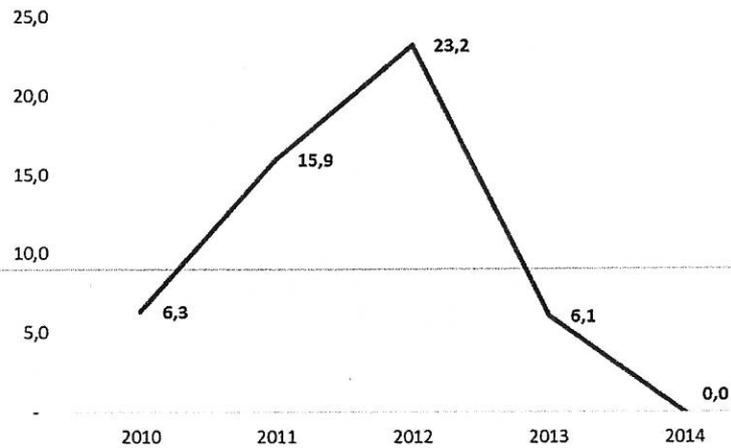
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

215. Por su parte, la trayectoria de las importaciones muestra una abrupta caída a en el 2014. Esto fue debido a que la principal empresa que venía utilizando el TPI para las importaciones de nitrato de amonio, a partir del 2014 dejó de importar por este terminal.

⁴⁶ Para mayor detalle sobre las diversas alternativas evaluadas, revisar el anexo 5.

Gráfico N° 27
Comportamiento de las importaciones de Carga Fraccionada en el TPS
 (En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



216. Para efectos de realizar las proyecciones, en el caso de las exportaciones se obtuvo mediante el software Risk Simulator que la mejor metodología para estimar la serie de tiempo es el Aditivo Estacional⁴⁷. Para las importaciones se estima que, en los próximos años, el principal producto de importación (nitrato de amonio) sería descargado por el Puerto de Matarani, conforme a lo acontecido en el 2014.

217. De este modo, se obtuvo que las proyecciones de exportación de carga fraccionada presentarían, en el periodo 2015-2019, una tasa de crecimiento promedio de 0,7 % anual.



Cuadro N° 13
Proyecciones carga fraccionada 2014-2019
 (En miles de toneladas)

Año	Tipo de Operación	
	Importación	Exportación
2015	0,00	90,62
2016	0,00	93,17
2017	0,00	93,17
2018	0,00	93,17
2019	0,00	93,17

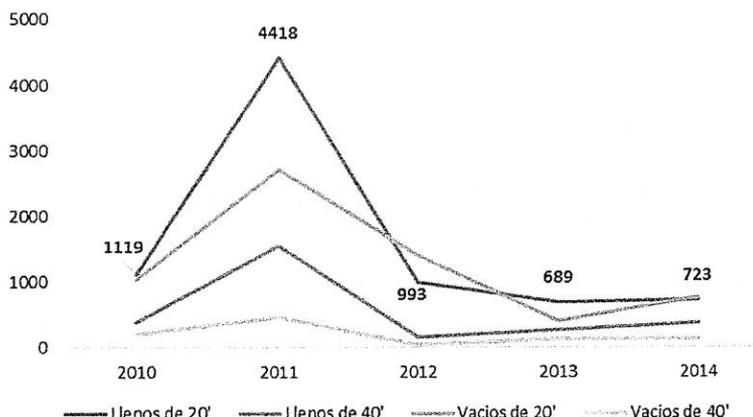
Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenedores

218. En el gráfico siguiente se observa el comportamiento del tráfico de contenedores llenos y vacíos de 20 y 40 pies en los últimos 5 años.

⁴⁷ Para mayor detalle sobre las diversas alternativas evaluadas, se puede observar el anexo 6.

Gráfico N° 28
Comportamiento de las exportaciones de Contenedores en el TPI



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



219. Las proyecciones, al igual que en los casos anteriores se realizaron mediante el software Risk Simulator obteniéndose que la mejor metodología para estimar la serie de tiempo en el caso de contenedores llenos de 20 pies es el Multiplicativo de Holt-Winter, para contenedores llenos de 40 es el Aditivo Estacional, mientras que para contenedores vacíos de 20 y 40 pies es la metodología Aditivo de Holt-Winter y Suavizado Exponencial Simple, respectivamente⁴⁸.
220. Con las metodologías señaladas en el párrafo anterior se obtuvieron las siguientes proyecciones de tráfico de contenedores para el periodo 2015-2019:



Cuadro N° 14
Proyecciones contenedores 2015-2019

Contenedor	2015	2016	2017	2018	2019
Lleno de 20'	2 668	2 668	2 668	2 668	2 668
Lleno de 40'	379	379	379	379	379
Vacío de 20'	1 893	1 893	1 893	1 893	1 893
Vacío de 40'	405	405	405	405	405

Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

221. Como se puede observar, para el periodo 2015-2019 se estima que el número de contenedores se mantendrá constante.

Pasajeros, Granel Líquido, Carga Rodante

222. No existe registro de pasajeros en el TPI y no se prevé que exista en el periodo 2015-2019.
223. Por otro lado, se observó que si bien existe un registro de movimiento de granel líquido, este corresponde a suministro de naves que no genera ni costos ni ingresos al TPI. Esta situación se estima que se mantendrá en el periodo 2015-2019.

⁴⁸ Las diversas metodologías evaluadas en cada caso, se puede observar el anexo 7.

224. En cuanto al tráfico de carga rodante, históricamente no se moviliza este tipo de carga por el TPI, y no se prevé que en el periodo 2015-2019 cambie esta tendencia.

b. Tráfico de naves

Número de naves

225. Las proyecciones del tráfico de naves se realizaron conforme a la metodología planteada en el módulo 1 (sección v.2.1) es decir sobre la base de las predicciones de tráfico de carga.

226. Específicamente, el resultado de las estimaciones se obtienen de la dividir tráfico proyectado en la sección anterior, entre la capacidad de carga promedio de las naves.

227. Como se puede observar en el cuadro siguiente, para el periodo 2015-2019 se estima un nivel constante del tráfico de naves.



Cuadro N° 15
Proyecciones naves del TPI 2015-2019

Tipo de Nave	2015	2016	2017	2018	2019
Portacontenedores	29	29	29	29	29
Graneleros	13	13	13	13	13
Convencional	1	2	2	2	2
Pasajeros	0	0	0	0	0
Tanquero	0	0	0	0	0

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Permanencia de naves (uso de amarradero)



228. Para estimar la demanda del servicio de uso de muelle se requiere estimar además del número de naves, el tiempo de permanencia de las naves y el tamaño de las mismas. En base a información estadística proporcionada por ENAPU se obtuvo que las naves que recalán en el TPI presentan las siguientes características:

Cuadro N° 16
Nave Promedio en el TPI

Año	Eslora Promedio (Metros)	Permanencia Promedio (Horas)
2010	152	40
2011	172	45
2012	164	51
2013	238	52
2014	159	47
Promedio	169	53

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

229. En base a la información anterior se estimó la demanda por el servicio de uso de muelle que resulta del producto del número de naves por eslora promedio (169) por permanencia promedio⁵³. Las estimaciones señaladas se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 17
Proyecciones de Uso de Amarradero TPI

Tipo de Nave	2015	2016	2017	2018	2019
Graneleros	13	13	13	13	13
Portacontenedor	29	29	29	29	29
Convencional	1	2	2	2	2
Pasajeros	0	0	0	0	0
Tanquero	0	0	0	0	0

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

XI. COSTOS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS PARA CADA UNIDAD DE NEGOCIOS

230. Para calcular los costos operativos de los servicios bajo análisis, se consideró la información reportada en los reportes de la Contabilidad Regulatoria de ENAPU 2014.
231. Mientras que, para las proyecciones de los costos en el horizonte del flujo de caja, se utilizaron las proyecciones de la inflación del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2016-2018 del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁴⁹.

Cuadro N° 18
Proyecciones de la Inflación (%)

	2015	2016	2017	2018	2019
Inflación Acumulada ⁵⁰	2,7%	2,5%	2,5%	2,0%	2,0%

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos- OSITRAN.

232. Los costos operativos totales para los servicios de uso de muelle y uso de amarradero en el TPS y TPI pueden apreciarse en los cuadros N° 19 y 20.
233. Cabe decir que, para el periodo 2015-2019 los costos han sido estimados bajo el supuesto de costos variables. Para ello se ha estimado, de acuerdo con la información brindada por los reportes de contabilidad regulatoria, el costo promedio por unidad de medida de cada servicio. La proyección del período 2015-2019 se realiza indexando anualmente este costo por la inflación esperada.

⁴⁹ Publicado en el Diario El Peruano de fecha 30 de abril de 2015.

⁵⁰ Debido a que el MMM sólo proyecta hasta el año 2018 la inflación, se considera ésta tasa para las proyecciones de inflación del 2019.

Cuadro N° 19

Proyección de los costos operativos de los servicios de Uso de Muelle en el TPS (S/.)

USO DE MUELLE	2015	2016	2017	2018	2019
Uso de muelle Carga sólida (por Tm.)	4 349 496	4 765 391	5 239 363	5 722 104	6 243 276
Uso de muelle Carga fraccionada (por Tm.)	2 475 747	2 568 357	2 768 272	2 943 120	3 137 440
Embarque/Desembarque de pasajeros	89 199	103 041	119 030	136 830	157 292
Uso de muelle Carga líquida (por Tm.)	58 796	60 148	61 631	62 860	64 117
Uso de muelle Carga rodante (por Tm.)	-	-	-	-	-
Contenedores con carga de 20 pies	-	-	-	-	-
Contenedores con carga de 40 pies	-	-	-	-	-
Contenedores vacíos de 20 pies	-	-	-	-	-
Contenedores vacíos de 40 pies	-	-	-	-	-
USO DE AMARRADERO	2015	2016	2017	2018	2019
Naves de Alto Bordo (Eslora X Hora)	2 949 429	3 194 518	3 525 291	3 864 522	4 202 860
COSTO TOTAL	9 922 667	10 691 454	11 713 588	12 729 436	13 804 984

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Cuadro N° 20

Proyección de los costos operativos de los servicios de Uso de Muelle en el TPI (S/.)

USO DE MUELLE	2015	2016	2017	2018	2019
Uso de muelle Carga sólida (por Tm.)	608 785	628 884	644 606	657 498	670 648
Uso de muelle Carga líquida (por Tm.)	-	-	-	-	-
Uso de muelle Carga fraccionada (por Tm.)	474 843	500 454	512 965	523 225	533 689
Uso de muelle Carga rodante (por Tm.)	-	-	-	-	-
Contenedores con carga de 20 pies	9 988	10 238	10 494	10 704	10 918
Contenedores con carga de 40 pies	1 419	1 454	1 491	1 520	1 551
Contenedores vacíos de 20 pies	7 087	7 264	7 446	7 595	7 747
Contenedores vacíos de 40 pies	1 516	1 554	1 593	1 625	1 657
Embarque/Desembarque de pasajeros	-	-	-	-	-
USO DE AMARRADERO	2014	2015	2016	2017	2018
Naves de Alto Bordo (Eslora X Hora)	344 072	360 875	369 897	377 295	384 841
AMARRE Y DESAMARRE	396 498,47	415 862,35	426 258,908	434 784,086	443 479,768
COSTO TOTAL	1 835 605	1 917 768	1 965 712	2 005 026	2 045 126

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



XII. OTROS COSTOS E INGRESOS

234. Producto de las operaciones realizadas en los terminales fluviales y de lanchonaje, ENAPU obtiene pérdidas en torno a S/. 9,7 millones en promedio anual, tal como se puede observar en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 21
Pérdidas en Nuevos Soles (periodo 2012-2014)

TERMINAL	2012	2013	2014
Iquitos	-6,330,461.00	-8,812,997.00	-5,094,302.83
Yurimaguas	-825,993.00	-554,229.00	-1,102,297.30
Puerto Maldonado	-363,145.00	-498,265.00	-117,091.41
Chicama	-117,863.00	-227,077.00	-178,481.38
Huacho-Supe	-1,858,215.00	-1,997,935.00	-1,052,291.92
TOTAL	-9,495,677.00	-12,090,503.00	-7,544,464.84

Fuente: ENAPU

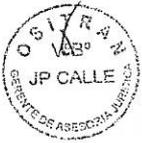
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

235. Del mismo modo, ENAPU percibe ingresos por transferencias de APM Terminals Callao S.A por un monto de S/. 12 millones en promedio anual.

Cuadro N° 22
Otros Ingresos en Nuevos Soles (periodo 2012-2014)

Otros ingresos	2012	2013	2014
Transferencias de APM Terminals Callao S.A.	7,174,541	10,516,030	18,530,196

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU



236. Como se puede observar en los cuadros N° 20 y N° 21, las pérdidas experimentan una tasa decreciente mientras que los ingresos una tasa creciente. Considerando que esta tendencia se mantendría en los próximos años, se considera que al igual que en el 2014, en el futuro (periodo 2015-2019), las pérdidas obtenidas en los terminales portuarios deficitarios estarían completamente cubiertas por las transferencias percibidas, razón por la cual estas pérdidas no se incluyen en la estructura de costos del TPS y TPI. Por el contrario, dado los últimos resultados del TPI en el cual se obtuvieron pérdidas entorno a los S/.2 millones anuales⁵¹, se considera incluir en la estructura de ingresos del TPI un porcentaje de las transferencias de APM Terminals.



237. El procedimiento para la asignación de las transferencias a TPI se efectuó de la siguiente manera: se partió del supuesto que en los próximos años (2015-2019) las transferencias de APM Terminals se mantendrían constantes⁵². Otro supuesto fue considerar que el 50% de las transferencias se destinarían a financiar proyectos de ENAPU y el 50% restante se utilizaría para subsidiar los puertos deficitarios. Finalmente se construyó un ratio de asignación en base a las pérdidas obtenidas por los puertos deficitarios en el año 2014 (incluyendo a TPI) resultando asignable al TPI el 19% de las transferencias destinadas para el subsidio de los Puertos Deficitarios.

XIII. INVERSIONES

238. En base a la contabilidad regulatoria de 2014, se estima que el stock de las inversiones en activo fijo, asociadas a los servicios de uso de muelle y uso de amarradero en los Terminales portuarios de Salaverry e Ilo ascienden a S/.41 365 409 y S/.10 773 741, respectivamente.
239. Para los años posteriores (2015-2019), ENAPU no tiene previsto realizar inversiones en estos terminales⁵³, dado que estiman que en el mediano plazo serán concesionados.

⁵¹ El TPI obtuvo pérdidas por montos de 1,7, 2,1 y 2,4 millones de soles entre los años 2012 y 2014, respectivamente.

⁵² Proyectistas de ENAPU que vienen realizando el presupuesto de esta institución para el año 2016, consideran que las transferencias oscilarían entre 15 y 20 millones en los próximos años.

⁵³ Según Oficio 031-2015 ENAPU S.A/GC, en el 2015 ENAPU no realizará inversiones en los Terminales de Salaverry e Ilo y para el segundo semestre de 2016 estos serán concesionados.

240. En cuanto a la estimación de la depreciación de los activos fijos, se considera una tasa de depreciación de 3,33% para las edificaciones (es decir, 30 años), 10% para las maquinarias, equipos y otros bienes del activo fijo⁵⁴. En los siguientes cuadros se presenta la estimación del activo neto en el periodo 2014-2019.

Cuadro N° 23
Stock de activo fijo en los Servicios de Uso de Muelle y Uso de Amarradero en el TPS (montos en Soles)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Activo	68 284 910	68 284 910	68 284 910	68 284 910	68 284 910	68 284 910
Depreciación Acumulada	26 919 501	29 506 643	31 385 091	33 233 584	35 082 077	36 930 570
Activo Neto	41 365 409	38 778 267	36 899 819	35 051 326	33 202 833	31 354 340

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos- OSITRAN.



Cuadro N° 24
Stock de activo fijo en los Servicios de Uso de Muelle y Uso de Amarradero en el TPI (montos en Soles)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Activo	21 661 193	21 661 193	21 661 193	21 661 193	21 661 193	21 661 193
Depreciación Acumulada	10 887 452	11 763 707	12 402 905	13 014 246	13 625 588	14 236 929
Activo Neto	10 773 741	9 897 486	9 258 288	8 646 947	8 035 605	7 424 264

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

241. En concordancia con lo anterior, al final del periodo de análisis se considera un valor de recupero de S/. 37 130,880 en el TPS y S/. 7 439,648 en el TPI.

XIV. IMPUESTOS

242. Conforme al Artículo 55⁵⁵ de la Ley del Impuesto a la Renta, se considera el Impuesto a la Renta de 28% para el periodo 2015-2016, 27% para el periodo 2017-2018 y 26% para el periodo 2019.

XV. TASA DE DESCUENTO

243. La tasa en soles a la cual se descontará el flujo de caja económico se ha estimado en 17.89%.

XVI. FLUJO DE CAJA

244. Los flujos de caja se han elaborado sobre la base de los siguientes supuestos

- Horizonte de flujo de caja efectivo: 5 años
- La moneda utilizada en el modelo para todos los servicios analizados es el nuevo sol (S/.)
- Se incluye la contribución que ENAPU realiza a OSITRAN (1% de los ingresos facturados por los servicios de uso de muelle y uso de amarradero)

⁵⁴ Conforme al artículo 22 del Reglamento del Impuesto a la Renta (DECRETO SUPREMO N° 122-94-EF).

⁵⁵ Artículo modificado por el artículo 1° de la Ley N° 30296, publicada el 31.12.2014, vigente a partir del 01.01.2015.

- En el periodo de análisis no se realizan inversiones nuevas relacionadas a los servicios en cuestión.
- Se utiliza el método de depreciación lineal, basado en la información de la contabilidad regulatoria de ENAPU y acorde al tipo de infraestructura, instalación o equipo.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) en soles el cual asciende a 17,89%.
- Los valores del OPEX consideran la inflación estimada en el MMM 2016-2018.

245. En los siguientes cuadros se presentan los flujos de caja económicos para los servicios de uso de muelle y uso de amarradero prestados en las dos unidades de negocio analizadas (TPS y TPI).

Cuadro N° 25
Flujo de caja económico de los Servicios de Uso de Muelle y Uso de Amarradero en el TPS
(En Nuevos Soles)

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ingresos Brutos	20 615 828	21 824 924	23 359 301	24 924 333	26 561 796	
Ingresos por tarifas reguladas	20 615 828	21 824 924	23 359 301	24 924 333	26 561 796	
Granel Sólido	13 380 536	14 302 409	15 341 411	16 426 401	17 571 102	
Granel Líquido	106 897	106 689	106 653	106 647	106 646	
Carga Fraccionada	2 301 219	2 329 073	2 449 135	2 552 770	2 667 958	
Carga Rodante	-	-	-	-	-	
Contenedores con carga de 20 pies	-	-	-	-	-	
Contenedores con carga de 40 pies	-	-	-	-	-	
Embarque/Desembarque de pasajeros	120 657	131 516	143 353	156 254	170 317	
Naves de Alto Bordo (Esloca X Hora)	4 706 519	4 955 237	5 318 749	5 682 261	6 045 772	
Aporte por Regulación	1%	-206 158	-218 249	-233 593	-249 243	-265 618
Ingresos Netos	20 409 669	21 606 675	23 135 708	24 675 090	26 296 178	
Total Costos	(9 907 797)	(10 660 320)	(11 664 609)	(12 648 351)	(13 702 491)	
OPEX	-9 907 797	-10 660 320	-11 664 609	-12 648 351	-13 702 491	
Pago de IR	0	-2 216 124	-2 539 014	-2 595 404	-2 748 126	-2 793 751
Flujo de Caja Operativo	-	8 285 748	8 407 341	8 865 696	9 278 613	9 799 937
Inversión realizadas	-41 365 409	-	-	-	-	-
Plan de Inversiones	-	-	-	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-	-	31 354 340
Flujo de Caja Económico	(41 365 409)	8 285 748	8 407 341	8 865 696	9 278 613	41 154 277
Tasa de descuento		17,89%				
VAN		0				

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Cuadro N° 26
Flujo de caja económico de los Servicios de Uso de Muelle y Uso de Amarradero en el TPI
(En Nuevos Soles)

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ingresos Brutos	4 989 189	5 053 211				
Ingresos por tarifas reguladas	4 257 310	4 321 332	4 321 332	4 321 332	4 321 332	4 321 332
Granel Sólido	1 549 710	1 561 827	1 561 827	1 561 827	1 561 827	1 561 827
Granel Líquido	-	-	-	-	-	-
Carga Fraccionada	1 110 929	1 142 290	1 142 290	1 142 290	1 142 290	1 142 290
Carga Rodante	-	-	-	-	-	-
Contenedores con carga de 20 pies	490 690	490 690	490 690	490 690	490 690	490 690
Contenedores con carga de 40 pies	104 546	104 546	104 546	104 546	104 546	104 546
Contenedores vacíos de 20 pies	87 041	87 041	87 041	87 041	87 041	87 041
Contenedores vacíos de 40 pies	31 037	31 037	31 037	31 037	31 037	31 037
Embarque/Desembarque de pasajeros	-	-	-	-	-	-
USO DE AMARRADERO	830 641	849 958				
AMARRE Y DESAMARRE	52 717	53 943				
Otros ingresos (transferencias APM Terminals)	731 878	731 878	731 878	731 878	731 878	731 878
Aporte por Regulación	1%	-49 892	-50 532	-50 532	-50 532	-50 532
Ingresos Netos	4 939 297	5 002 679				
Total Costos	(1 844 209)	(1 926 586)	(1 974 751)	(2 014 246)	(2 054 531)	(2 054 531)
OPEX	-1 844 209	-1 926 586	-1 974 751	-2 014 246	-2 054 531	-2 054 531
Pago de IR	0	-621 273	-682 330	-652 478	-641 815	-607 570
Flujo de Caja Operativo	-	2 473 815	2 393 762	2 375 450	2 346 618	2 340 578
Inversión realizadas	-10 773 741	-	-	-	-	-
Plan de Inversiones	-	-	-	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-	-	7 424 264
Flujo de Caja Económico	(10 773 741)	2 473 815	2 393 762	2 375 450	2 346 618	9 764 842

Tasa de descuento	18%
VAN	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



XVII. TARIFAS PROPUESTAS

246. A partir de la metodología descrita en la sección V, se procedió a calcular las nuevas tarifas máximas aplicables en los TPS y TPI con las cuales el VAN Económico es igual a cero. Dichas tarifas expresadas en Nuevos Soles⁵⁶ se muestran en los cuadros siguientes:

Cuadro N° 27
Estructura y niveles de Tarifas Máximas para ENAPU en el TPS⁵⁷

Concepto	Unidad de Medida	Tarifa Máxima (Nuevos Soles sin IGV)
SERVICIOS A LA NAVE		
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,30
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	TM	5,74
Carga Líquida a granel	TM	2,87
Carga Fraccionada	TM	19,52
Carga Rodante	TM	43,05
Contenedores con carga de 20 pies	Contenedor	172,20
Contenedores con carga de 40 pies	Contenedor	258,30
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	43,05
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	71,75
Embarque/Desembarque de pasajeros	Por pasajero	17,22

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Cuadro N° 28
Estructura y niveles de Tarifas Máximas para ENAPU en el TPI

Concepto	Unidad de Medida	Tarifa Máxima (Nuevos Soles sin IGV)
SERVICIOS A LA NAVE		
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,15
Amarre y Desamarre	Por cada operación	612,99
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	TM	6,13
Carga Líquida a granel	TM	3,06
Carga Fraccionada	TM	12,26
Carga Rodante	TM	76,62
Contenedores con carga de 20 pies	Contenedor	183,90
Contenedores con carga de 40 pies	Contenedor	275,85
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	45,97
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	76,62
Embarque/Desembarque de pasajeros	Por pasajero	18,39

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

⁵⁶ Para transformar las tarifas, calculadas en nuevos soles, a su equivalente en dólares se utilizó el tipo de cambio de fin de periodo del 2014 (2.96 soles por dólar).

XVIII. CONCLUSIONES

247. Mediante Sentencia de Casación N° 1795-2011 la Corte Suprema resolvió declarar nula la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, ordenando al Regulador que emita una nueva resolución en la que se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 13.1 de la LSPN. Luego de los requerimientos efectuados a APN y de haberse concedido las prórrogas de plazo solicitadas por esta institución, la APN, mediante Oficio N° 947-2015-APN/GG-DIPLA recibido el 12 de noviembre de 2015, remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
248. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN ha elaborado el presente estudio que determina las Tarifas Máximas de los servicios de Amarre y Desamarre, Uso de Amarradero y Uso de Muelle en los Terminales Portuarios de Salaverry (TPS) e Ilo (TPI).
249. Del análisis de las condiciones de competencia en la prestación de los servicios evaluados se concluye que los Servicios a la Nave y Servicios a la Carga analizados en el presente informe no se prestan en condiciones de competencia, por lo que se justifica la regulación tarifaria en dichos servicios.
250. Para el servicio de Amarre y Desamarre en el TPS está vigente un contrato de acceso cuyo cargo de acceso está regulado por el Reglamento Marco de Acceso (REMA) de OSITRAN, razón por la cual no se justifica la determinación de tarifas máximas en este caso.
251. En el análisis de la demanda se ha observado que existen usuarios atribuibles o gravables y usuarios no atribuibles o no gravables. Los usuarios atribuibles son aquellos que pagan tarifa completa y no tienen un tratamiento especial, mientras que los usuarios no atribuibles son aquellos que reciben un tratamiento especial en cuanto al pago de las tarifas. En los servicios a la carga, el 100% son usuarios atribuibles. Mientras que en los servicios a la nave, específicamente en el servicio de uso de amarradero, las Naves de la Autoridad Marítima reciben un tratamiento especial
252. La proyección de la demanda se realizó a partir de la base de la demanda de usuarios atribuibles y frecuentes, excluyéndose así a las naves de la Armada de Guerra del Perú, naves de investigación/científicas y naves pesqueras.
253. La Metodología usada para la revisión y fijación de tarifas de los servicios sujetos a regulación tarifaria ha sido la metodología de Costos Totalmente Distribuidos (CTD) descontados mediante un flujo de caja, buscando que el Valor Actual Neto (VAN) sea igual a cero, asegurándose la sostenibilidad de la oferta de los servicios en cuestión.
254. En el cálculo de los costos de los servicios portuarios no se consideran los gastos en subsidio de los terminales fluviales y de lanchonaje, toda vez que estos están cubiertos en su totalidad por las transferencias que percibe ENAPU de APM Terminal S.A. en virtud del contrato de Asociación en Participación suscrito entre ambos por la operación del Terminal Norte Multipropósito del Callao.
255. En cuanto a las inversiones, se ha considerado el stock de inversiones netas, al 2014, según datos de la Contabilidad Regulatoria de ENAPU 2014. No existen inversiones programadas por ENAPU para el periodo 2015-2019.



256. En relación al Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC), encontrar betas que reflejen la actividad del sector portuario de empresas comparables a ENAPU, conforme a lo establecido en el anexo I del RETA, ha representado la principal dificultad al calcular el WACC. Utilizando finalmente un promedio de betas de dos empresas portuarias de propiedad pública, similares a ENAPU.
257. Considerando la metodología de fijación tarifaria antes mencionada, el Regulador propone las siguientes tarifas máximas para los servicios de Uso de muelle, Uso de amarradero, y Amarre y Desamarre en el TPS y TPI.

Cuadro N° 29
Estructura y niveles de Tarifas Máximas para ENAPU en el TPS

Concepto	Unidad de Medida	Tarifa Máxima (Nuevos Soles sin IGV)
SERVICIOS A LA NAVE		
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,30
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	TM	5,74
Carga Líquida a granel	TM	2,87
Carga Fraccionada	TM	19,52
Carga Rodante	TM	43,05
Contenedores con carga de 20 pies	Contenedor	172,20
Contenedores con carga de 40 pies	Contenedor	258,30
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	43,05
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	71,75
Embarque/Desembarque de pasajeros	Por pasajero	17,22

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



Cuadro N° 30
Estructura y niveles de Tarifas Máximas para ENAPU en el TPI

Concepto	Unidad de Medida	Tarifa Máxima (Nuevos Soles sin IGV)
SERVICIOS A LA NAVE		
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,15
Amarre y Desamarre	Por cada operación	612,99
SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga Sólida a granel	TM	6,13
Carga Líquida a granel	TM	3,06
Carga Fraccionada	TM	12,26
Carga Rodante	TM	76,62
Contenedores con carga de 20 pies	Contenedor	183,90
Contenedores con carga de 40 pies	Contenedor	275,85
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	45,97
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	76,62
Embarque/Desembarque de pasajeros	Por pasajero	18,39

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

258. La tarifa máxima en el servicio esencial de Amarre y Desamarre en el TPI sólo tendrán vigencia mientras no existan contratos o mandatos de acceso, al igual que en el TPS.



XIX. RECOMENDACIONES

1. Remitir el presente informe para la aprobación del Consejo Directivo, con el objeto de que dicho cuerpo colegiado:
 - i. Disponga la pre-publicación de la Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas de los servicios Portuarios de ENAPU en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo, cuyos niveles y estructura tarifaria son los siguientes:

Cuadro N° 31
Propuesta Tarifas Máximas Terminales Portuarios de ENAPU
(En Nuevos Soles sin IGV)

Concepto	Unidad de Medida	Salaverry	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE			
Amarre y desamarre	Por cada operación		612,99
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora	2,30	2,15
SERVICIOS A LA CARGA			
Uso de Muelle			
Carga Sólida a granel	TM	5,74	6,13
Carga Líquida a granel	TM	2,87	3,06
Carga Fraccionada	TM	19,52	12,26
Carga Rodante	TM	43,05	76,62
Contenedores llenos de 20 pies	Contenedor	172,20	183,90
Contenedores llenos de 40 pies	Contenedor	258,30	275,85
Contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	43,05	45,97
Contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	71,75	76,62
Embarque/Desembarque de pasajero	Por pasajero	17,22	18,39

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



XX. ANEXOS

TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY**Anexo 1: Presentación y evaluación de los datos utilizados**

El primer paso para realizar las proyecciones de la demanda fue la recolección y evaluación de la información estadística disponible. Una limitante que se ha observado en este proceso es el nivel de desagregación de la información publicada por instituciones oficiales y la periodicidad de la información. Para nuestro caso, lo ideal hubiera sido contar información desagregada a nivel departamental (ejemplo PBI departamental) y con periodicidad mensual a lo largo del periodo de análisis (1998-2014). En su defecto se ha trabajado con información agregada a nivel nacional y con periodicidad anual.

Información estadística y fuentes de información

- **Tráfico de carga y naves**

Variables que representa la demanda de servicios portuarios (variable dependiente del modelo). La unidad de medida del tráfico de carga es la tonelada métrica (TM) y el tráfico de naves se mide en unidades.

A partir de la información provista por ENAPU, se han construido para cada unidad de negocio (TPS y TPI) a partir del tipo de carga y operación (importación y exportación) las siguientes variables dependientes: importaciones de granel sólido, importaciones de granel líquido, importaciones de carga rodante, importaciones de carga fraccionada, importaciones de contenedores, exportaciones de granel sólido, exportaciones de granel líquido, exportaciones de carga rodante, exportaciones de carga fraccionada, exportaciones de contenedores.

Del mismo modo, se han elaborado las variables de tráfico de pasajeros (en unidades) y de naves por cada tipo de nave a saber: Graneleras, Roll on –roll of, Container ship, Tanquera, Convencional, cruceros.

- **Producto bruto interno (mil. S/. de 2007)**

Por los motivos expuestos anteriormente referentes a que no se cuenta con suficiente información del PBI departamental para realizar una estimación consiste⁵⁸, se utilizó el PBI global de la economía peruana.

El indicador de actividad económica de mayor confiabilidad, el cual fue utilizado, es el PBI con año base 2007, publicado por el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).

- **Población**

Para esta variable se ha considerado únicamente la población del área de influencia de cada unidad de negocio. Es así que se ha obtenido una variable población para el TPS y otra para el TPI. La fuente de información en este caso es el INEI y la unidad de medida es el número de habitantes.

- **Tipo de cambio**

Se tomó el índice del tipo de cambio real multilateral (base 2009=100) publicado por el BCRP.

⁵⁸ Sólo se dispone de información del PBI departamental para el periodo 2007-2013 con frecuencia anual.

En suma, en el cuadro siguiente se muestran un resumen de las variables utilizadas en las estimaciones.

Cuadro A N° 1
Nombre y definición de las variables del modelo

Abreviado	Definición	Variable	Tipo de variable
PBI ₀₇	PBI (mill. S/. de 2007)	PBI _t	Exógena
POBL_TPS	Población del área de influencia del TPS	POBL_TPS _t	Exógena
TC	Tipo de cambio real multilateral (base 2009=100)	TC	Exógena
Impo_CS	Importaciones de granel sólido	M_CS	Endógena
Impo_CL	Importaciones de granel líquido	M_CL	Endógena
Impo_CR	Importaciones de carga rodante	M_CR	Endógena
Impo_CF	Importaciones de carga fraccionada	M_CF	Endógena
Impo_CTR	Importaciones de contenedores	M_CTR	Endógena
Expo_CS	Exportaciones de granel sólido	X_CS	Endógena
Expo_CL	Exportaciones de granel líquido	X_CL	Endógena
Expo_CR	Exportaciones de carga rodante	X_CR	Endógena
Expo_CF	Exportaciones de carga fraccionada	X_CF	Endógena
Expo_CTR	Exportaciones de contenedores	X_CTR	Endógena

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Principales estadísticos de las variables utilizadas

Cuadro A N° 2
Principales estadísticos de las variables anuales

Estadístico	m_cs	m_cf	x_cs	tc	pbi	x_cf	x_cl
Mean	1 057 803	61 141	191 611	3,13	314 590	33 430	23 413
P50	889 326	55 588	129 931	3,13	294 598	25 088	27 938
Minimum	524 165	20 165	60 680	2,64	213 190	0	0
Maximum	2 177 449	122 240	412 604	3,52	466 896	105 144	40 170
Std. Dev.	540 795	24 155	123 041	0,31	88 617	35 384	14 077
Variance	2,92E+11	5,83E+08	1,51E+10	9,51E-02	7,85E+09	1,25E+09	1,98E+08
Skewness	0,977	0,694	0,654	-0,134	0,421	0,791	-0,500
Kurtosis	2,623	3,767	1,803	1,555	1,764	2,324	1,845
Observations	17	17	17	17	17	16	12

Anexo 2: Modelo de regresión aplicado a importaciones de granel sólido TPS

Ecuación 1: $M_CS_t = \beta_1 PBI_t + \beta_2 TC_t$

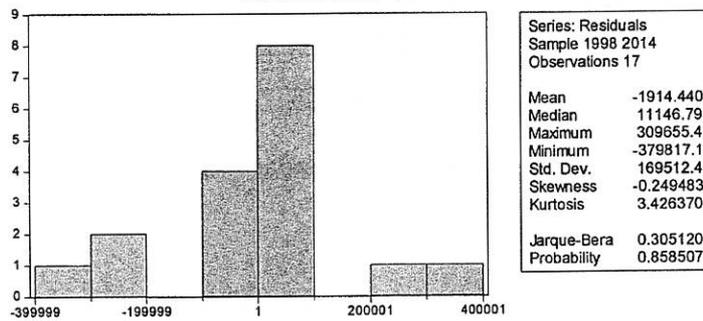
Cuadro A N° 3

Variables Independientes	Variable dependiente: M_CS
PBI	5,20* (0,379)
TC	-184 311* (39 379)
N	17
R2	0,90

Nota: Errores estándar en paréntesis; *significancia estadística al 1%

Prueba de normalidad de los residuos

Gráfico A N° 1



Anexo 3: Modelo de regresión aplicado a exportaciones de granel sólido TPS

Ecuación 2: $X_{CS_t} = C + \beta_1 PBI_t$

Cuadro A N° 4

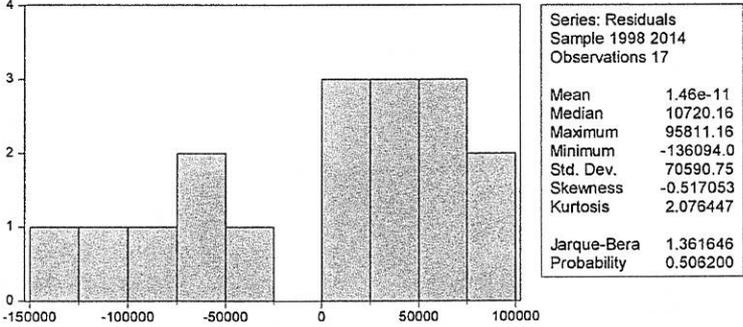
Variabes Independientes	Variable dependiente: X_CS
C	-166 149,6** (67 076,6)
PBI	1,137* (0,205)
N	17
R2	0,67

Nota: Errores estándar en paréntesis; *significancia estadística al 1%, **significancia estadística al 5%,



Prueba de normalidad de los residuos

Gráfico A N° 2



Anexo 4: Modelo de regresión aplicado a importaciones de carga fraccionada TPS

Ecuación 3: $MCF_t = \beta_1 PBI_t + \beta_2 DUM11$

Cuadro A N° 5

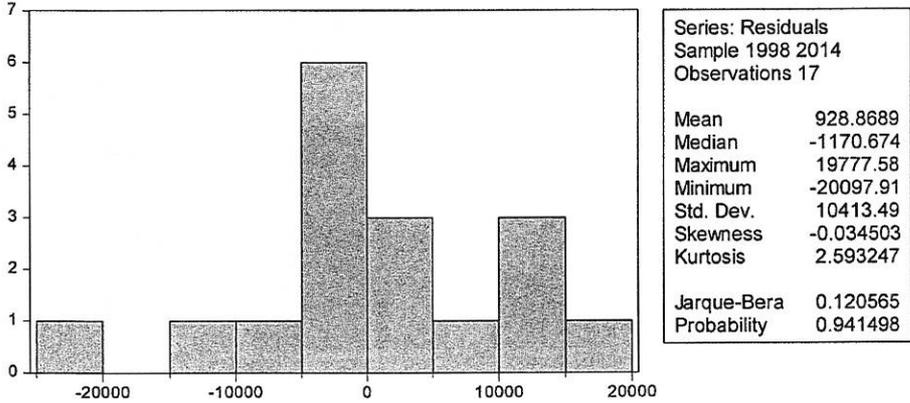
Variables Independientes	Variable dependiente: M_CF
PBI	0,185812* (0,008428)
DUM11	41 051.97* (11 332.07)
N	17
R2	0,755

Nota: Errores estándar en paréntesis; *significancia estadística al 1%



Prueba de normalidad de los residuos

Gráfico A N° 3

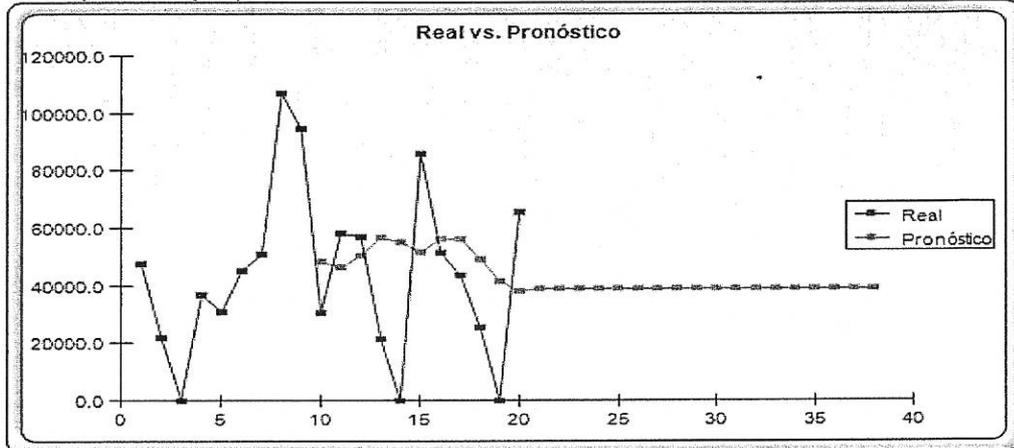


TERMINAL PORTUARIO DE ILO

Anexo 5: Reporte de estimación de las exportaciones e importaciones de granel sólido TPI

Gráfico A N° 4

Reporte de proyecciones trimestrales de Exportación de Granel Sólido en TPI



Fuente: Reporte de Risk Simulator 2014

Metodologías

El Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

Alfa	9
RMSE	28908.4951
MSE	835701087.0729
MAD	24643.5354
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Segundo Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	0.0001
RMSE	30018.5651
MSE	901114253.6511
MAD	24102.3555
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Tercero Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	0.0001
Beta	0.0001
RMSE	30245.1868
MSE	914770112.1591
MAD	24019.2087
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Cuarto Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	0.1333
Gamma	0.2035
Estacionalidad	4
RMSE	35139.5290
MSE	1234786499.8225
MAD	30200.4817
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Quinto Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0.1332
Beta	0.0001
Gamma	0.2034
Estacionalidad	4
RMSE	35140.4954
MSE	1234854420.1037
MAD	30201.0708
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Sexto Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

Alfa	4
RMSE	46364.5423
MSE	2149870785.9422
MAD	40700.7539
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

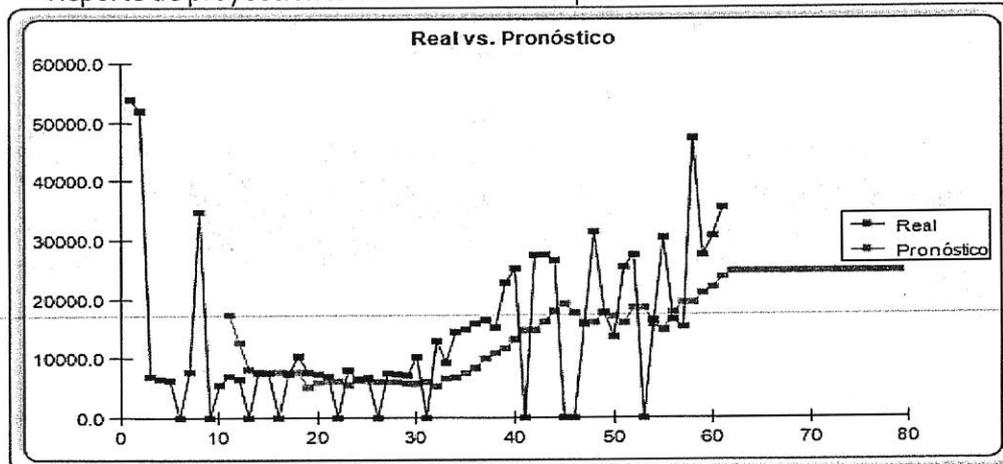
Séptimo Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

Alfa	0.5000
Gamma	0.5000
Estacionalidad	4
RMSE	65535.0000
MSE	65535.0000
MAD	65535.0000
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Octavo Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0.5000
Beta	0.5000
Gamma	0.5000
Estacionalidad	4
RMSE	65535.0000
MSE	65535.0000
MAD	65535.0000
MAPE	6553500.00%
U de Theil	65535.0000

Gráfico A N° 5
 Reporte de proyecciones trimestrales de Importación de Granel Sólido en TPI



Fuente: Reporte de Risk Simulator 2014



Metodologías

El Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

	10
RMSE	9192,7913
MSE	84507411,8463
MAD	6943,7696
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Segundo Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

	7
RMSE	9811,2601
MSE	96260823,9036
MAD	7495,0019
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Tercero Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	0,4931
RMSE	12207,0696
MSE	149012548,9335
MAD	8246,8638
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Cuarto Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	0,4931
Beta	0,0001
RMSE	12307,8260
MSE	151482580,9376
MAD	8354,2515
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Quinto Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	0,0817
Gamma	0,7101
Estacionalidad	4
RMSE	14024,8839
MSE	196697367,5757
MAD	9464,9733
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Sexto Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0,0817
Beta	0,0001
Gamma	0,7101
Estacionalidad	4
RMSE	14025,1278
MSE	196704209,9516
MAD	9465,8724
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Séptimo Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0,0147
Beta	0,0444
Gamma	0,7275
Estacionalidad	4
RMSE	14064,1382
MSE	197799983,5164
MAD	9249,1624
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Octavo Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

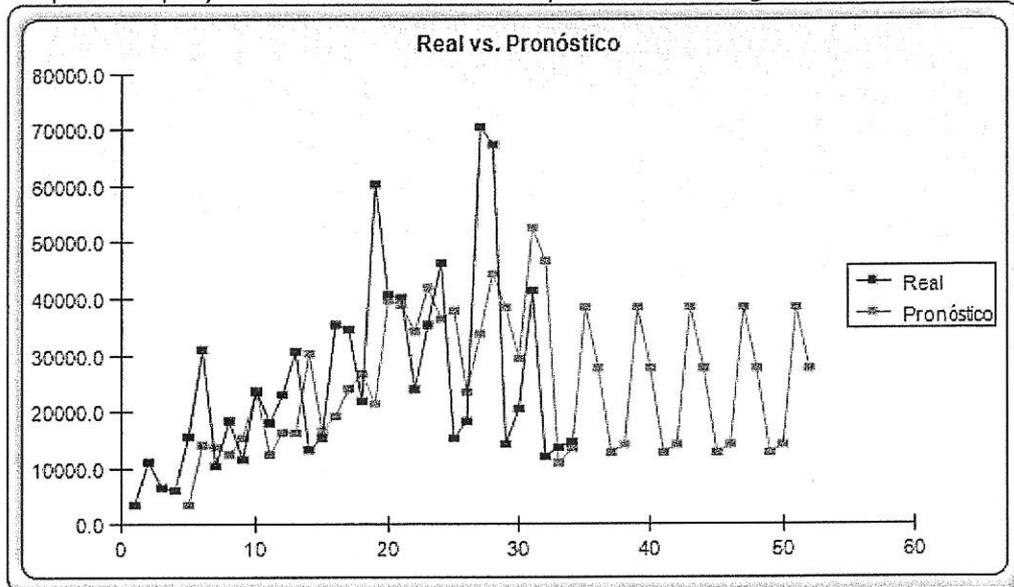
Alfa	0,0196
Gamma	0,7260
Estacionalidad	4
RMSE	14079,0310
MSE	198219112,8499
MAD	9329,5094
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000



Anexo 6: Reporte de estimación de las exportaciones de carga fraccionada TPI

Gráfico A N° 6

Reporte de proyecciones trimestrales de Exportación de Carga Fraccionada en TPI



Metodologías

El Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	0,2485
Gamma	0,4402
Estacionalidad	4
RMSE	16014,8407
MSE	256475122,5911
MAD	11932,5140
MAPE	51,48%
U de Theil	0,8666

Segundo Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	0,0622
Beta	1,0000
RMSE	16120,5056
MSE	259870700,3193
MAD	12439,9041
MAPE	61,18%
U de Theil	0,9650

Tercero Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

Alfa	0,2275
Gamma	0,5410
Estacionalidad	4
RMSE	16140,4931
MSE	260515517,5577
MAD	12032,5806
MAPE	51,95%
U de Theil	0,8683

Cuarto Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0,2275
Beta	0,0001
Gamma	0,5409
Estacionalidad	4
RMSE	16141,3780
MSE	260544084,9313
MAD	12034,7630
MAPE	51,97%
U de Theil	0,8683

Quinto Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0,0608
Beta	1,0000
Gamma	0,2819
Estacionalidad	4
RMSE	16265,1899
MSE	264556403,5283
MAD	12365,4114
MAPE	57,90%
U de Theil	0,8680

Sexto Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	0,2675
RMSE	16338,6281
MSE	266950769,3080
MAD	12603,6015
MAPE	55,42%
U de Theil	0,9727

Séptimo Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

4	
RMSE	16467,1828
MSE	271168110,4366
MAD	12741,4215
MAPE	54,97%
U de Theil	0,9055

Octavo Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

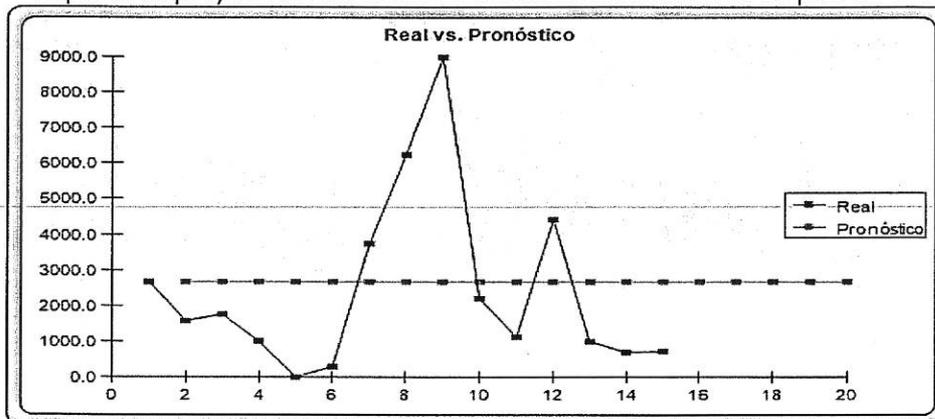
7	
RMSE	20506,7489
MSE	420526750,2636
MAD	17313,9678
MAPE	75,46%
U de Theil	1,0438



Anexo 7: Reporte de estimación del tráfico de contenedores llenos y vacíos de 20 y 40 pies en el TPI

Gráfico A N° 7

Reporte de proyecciones anuales de contenedores llenos de 20 pies en TPI



Metodologías

El Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	0,0001
Estacionalidad	1
RMSE	2500,9130
MSE	6254565,7209
MAD	2075,1665
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Segundo Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	0,0001
Estacionalidad	1
RMSE	2500,9130
MSE	6254565,7210
MAD	2075,1665
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Tercero Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
RMSE	2577,1823
MSE	6641868,5411
MAD	2150,0126
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Cuarto Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

Alfa	0,4501
Gamma	0,5000
Estacionalidad	1
RMSE	2620,3478
MSE	6866222,6963
MAD	2061,2499
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Quinto Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	0,4501
Gamma	0,5000
Estacionalidad	1
RMSE	2620,3478
MSE	6866222,6963
MAD	2061,2499
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Sexto Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	0,7250
RMSE	2620,3478
MSE	6866222,6963
MAD	2061,2499
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Séptimo Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

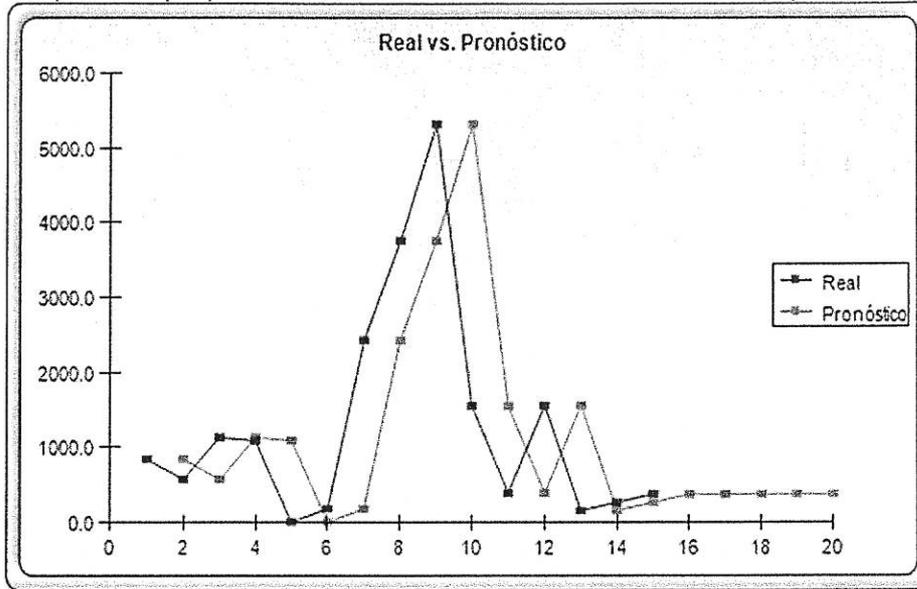
	2
RMSE	2952,1734
MSE	8715327,5769
MAD	2382,1538
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000

Octavo Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

	2
RMSE	5159,5704
MSE	26621166,5000
MAD	4305,4091
MAPE	6553500,00%
U de Theil	65535,0000



Gráfico A N° 8
Reporte de proyecciones anuales de contenedores llenos de 40 pies en TPI



Metodologías

El Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	1,0000
Gamma	1,0000
Estacionalidad	1
RMSE	1456,9284
MSE	2122634,4286
MAD	1069,4286
MAPE	1242,53%
U de Theil	1,0000

Segundo Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

Alfa	1,0000
Gamma	0,5000
Estacionalidad	1
RMSE	1456,9264
MSE	2122634,4642
MAD	1069,4286
MAPE	1242,53%
U de Theil	1,0000

Tercero Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	1,0000
RMSE	1456,9264
MSE	2122634,5001
MAD	1069,4286
MAPE	1242,53%
U de Theil	1,0000

Cuarto Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	1,0000
Estacionalidad	1
RMSE	1456,9264
MSE	2122634,5209
MAD	1069,4286
MAPE	1242,53%
U de Theil	1,0000

Quinto Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	1,0000
Estacionalidad	1
RMSE	1456,9267
MSE	2122635,2804
MAD	1069,4286
MAPE	1242,53%
U de Theil	1,0000

Sexto Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	1,0000
Beta	0,0001
RMSE	1510,1981
MSE	2280698,2338
MAD	1131,2724
MAPE	1334,60%
U de Theil	1,0004

Séptimo Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

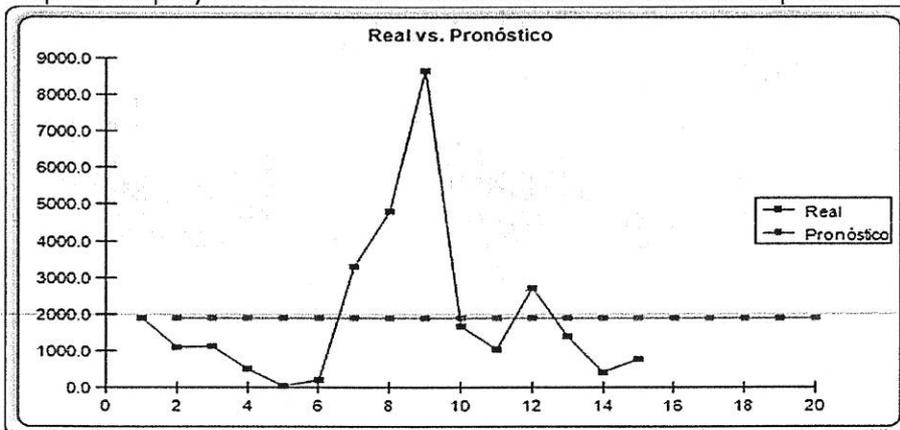
2	
RMSE	1700,0278
MSE	2890094,4808
MAD	1333,0385
MAPE	1386,66%
U de Theil	1,9023

Octavo Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

2	
RMSE	3024,5321
MSE	9147794,2330
MAD	2391,1591
MAPE	1840,87%
U de Theil	6,6527

Gráfico A N° 9

Reporte de proyecciones anuales de contenedores vacíos de 20 pies en TPI



Metodologías

El Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	0,0001
Estacionalidad	1
RMSE	2249,3179
MSE	5059430,7926
MAD	1613,5657
MAPE	497,83%
U de Theil	2,8305

Segundo Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	0,0001
Estacionalidad	1
RMSE	2249,3179
MSE	5059430,7928
MAD	1613,5657
MAPE	497,83%
U de Theil	2,8305

Tercero Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
RMSE	2323,6228
MSE	5399222,7855
MAD	1676,2277
MAPE	530,59%
U de Theil	2,8321

Cuarto Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

Alfa	0,2948
Gamma	0,5000
Estacionalidad	1
RMSE	2368,6049
MSE	5610289,3912
MAD	1721,2776
MAPE	241,52%
U de Theil	0,9665

Quinto Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	0,2948
Gamma	0,5000
Estacionalidad	1
RMSE	2368,6049
MSE	5610289,3912
MAD	1721,2776
MAPE	241,52%
U de Theil	0,9665

Sexto Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	0,6474
RMSE	2368,6049
MSE	5610289,3912
MAD	1721,2776
MAPE	241,52%
U de Theil	0,9665

Séptimo Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

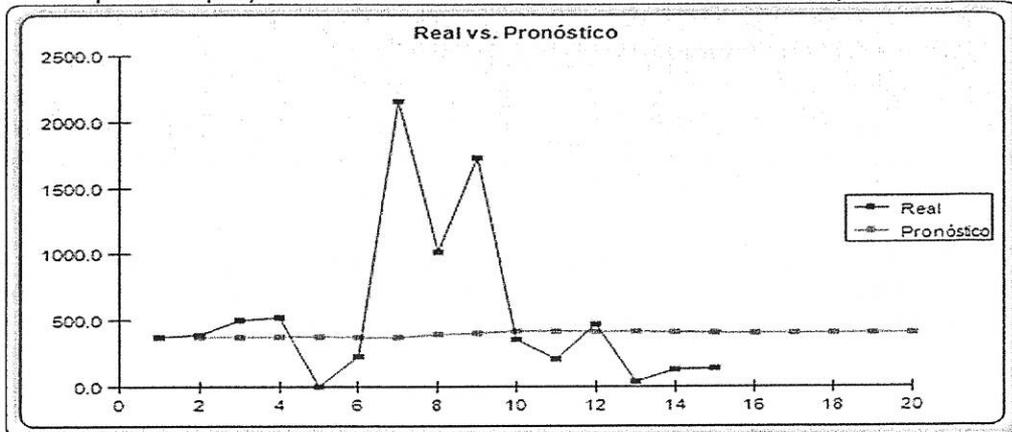
2	
RMSE	2620,9915
MSE	6869596,3462
MAD	1959,8462
MAPE	281,13%
U de Theil	1,0079

Octavo Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

2	
RMSE	4557,7576
MSE	20773154,5568
MAD	3555,3182
MAPE	374,64%
U de Theil	1,3049



Gráfico A N° 10
Reporte de proyecciones anuales de contenedores vacíos de 40 pies en TPI



Metodologías

El Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Simple

Alfa	0,0128
RMSE	648,0604
MSE	419982,3253
MAD	414,7024
MAPE	1477,79%
U de Theil	0,6508

Segundo Mejor Modelo: Aditivo Estacional

Alfa	0,0001
Gamma	0,0127
Estacionalidad	1
RMSE	648,0604
MSE	419982,3253
MAD	414,7024
MAPE	1477,79%
U de Theil	0,6508

Tercero Mejor Modelo: Multiplicativo Estacional

Alfa	0,0001
Gamma	0,0127
Estacionalidad	1
RMSE	648,0604
MSE	419982,3253
MAD	414,7024
MAPE	1477,79%
U de Theil	0,6508

Cuarto Mejor Modelo: Aditivo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	0,0127
Estacionalidad	1
RMSE	648,0604
MSE	419982,3447
MAD	414,7024
MAPE	1477,79%
U de Theil	0,6508

Quinto Mejor Modelo: Multiplicativo de Holt-Winter

Alfa	0,0001
Beta	0,0001
Gamma	0,0127
Estacionalidad	1
RMSE	648,0604
MSE	419982,3463
MAD	414,7024
MAPE	1477,79%
U de Theil	0,6508

Sexto Mejor Modelo: Suavizado Exponencial Doble

Alfa	0,0127
Beta	0,0001
RMSE	672,5095
MSE	452269,0899
MAD	445,2718
MAPE	1591,05%
U de Theil	0,6508

Séptimo Mejor Modelo: Promedio Móvil Simple

	2
RMSE	700,4568
MSE	490639,6731
MAD	432,3462
MAPE	2104,33%
U de Theil	0,1756

Octavo Mejor Modelo: Promedio Móvil Doble

	2
RMSE	1085,2615
MSE	1177792,6193
MAD	849,5227
MAPE	2817,48%
U de Theil	1,6943



Anexo N° 8
CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

1. Cálculo del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC⁵⁹)

En esta sección se detalla el cálculo del costo de capital para la empresa prestadora. El costo de capital es la tasa de descuento utilizada en el modelo económico financiero de forma tal, que el valor actual neto (VAN) de la propuesta tarifaria sea cero.

De acuerdo con la práctica regulatoria habitual, el concepto empleado para medir el costo de capital corresponde al Costo Promedio Ponderado del Capital o WACC, por sus siglas en inglés. El WACC se calcula de la siguiente manera:

Ecuación 1

$$WACC = \frac{D}{D+E} k_{D(ddi)} + \frac{E}{D+E} [r_f + \beta(r_m - r_f) + r_{país}]$$

Donde:

- $D/(D+E)$ Peso ponderado de la deuda.
- $E/(D+E)$ Peso ponderado del capital propio.
- $k_{D(ddi)}$ Costo de deuda después de impuestos.
- r_f Tasa de retorno libre de riesgo.
- β beta apalancado, medida de riesgo de la inversión.
- r_m Tasa de retorno del mercado.
- $r_{país}$ Tasa de riesgo país.

El valor del β está apalancado. Esto significa que dicho valor está influenciado por el ratio de apalancamiento, es decir, por la estructura de financiamiento de la empresa. El β apalancado se obtiene de aplicar la siguiente fórmula:

Ecuación 2

$$\beta = \beta_{na} [1 + (1-t) * (D/E)]$$

Donde:

- β_{na} beta no apalancado, medida de riesgo sistemático de la inversión.
- t Tasa impositiva.

De acuerdo a lo establecido en la subcuenta 19 de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), la participación de los trabajadores debe considerarse como un gasto. Dado lo anterior, se ha excluido la participación de los trabajadores (calculada como el 5% de las utilidades antes de impuesto a la renta) para el cálculo de apalancamiento del beta.

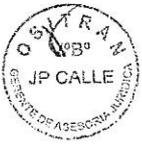
La metodología WACC pondera el costo de patrimonio de la empresa y el costo de la deuda de la

⁵⁹ *Weighted Average Cost of Capital.*

empresa, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado. Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios regulados, la empresa prestadora emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, ya que remunera adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión, accionistas (financiación propia) y prestamistas (financiación ajena).

Debido a que la empresa se financia con dos fuentes que presentan costos distintos, el costo del capital debe ser un promedio de ambos tipos de financiamiento, ponderados por la importancia relativa de cada uno de ellos. Esta última se encuentra determinada por la estructura de financiamiento de la empresa, o lo que es lo mismo, la importancia de financiarse con capital propio y ajeno sobre el total de recursos requeridos.

Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital, o *Capital Asset Pricing Model*⁶⁰. Es preciso mencionar que si bien su uso es ampliamente difundido y aceptado para fines regulatorios, existen algunos cuestionamientos teóricos sobre su aplicación⁶¹. En cualquier caso, el RETA vigente especifica que el cálculo del costo del capital debe realizarse sobre la base del modelo CAPM.



El CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa, la rentabilidad que un inversionista debería obtener al invertir en la empresa, es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado "beta" (β)⁶². En empresas situadas en países emergentes, como es el caso de ENAPU, es usual añadir el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países, tal como lo señalan Estache. *et al* (2002).

Por otro lado, el cálculo del costo del financiamiento con deuda necesita de menos supuestos teóricos y se realiza con información de los estados financieros auditados.



2. Obtención de la Tasa Libre de Riesgo

La tasa libre de riesgo es el rendimiento que puede obtener un activo libre de riesgo, es decir, aquel activo en el cual los inversionistas conocen los retornos esperados con certeza. Según Damodaran (2011), para que una inversión sea considerada libre de riesgo, no debe tener riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. Al respecto, existe consenso en considerar como tasa libre de riesgo al rendimiento ofrecido por los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T Bonds*), pues estos bonos no se han dejado de pagar a los tenedores de bonos. De esta forma, en el caso del mercado peruano, la *proxy* de tasa libre de riesgo más adecuada son los bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años.

Con relación a utilizar el promedio aritmético o geométrico, no existe una regla específica que defina qué alternativa es mejor. Al respecto, autores como Damodaran (2011) y Bravo (2008), sostienen que la utilización de promedios aritméticos históricos nos brindan mejores proxis de la

⁶⁰ El modelo fue desarrollado en la década de los 70 por John Lintner, William Sharpe y Jack Treynor, basados en el trabajo de Harry Markowitz sobre la teoría de carteras eficientes.

⁶¹ Los cuestionamientos tienen que ver con los supuestos sobre el comportamiento de los inversionistas y los mercados financieros.

⁶² El beta es la covarianza entre el rendimiento que proporciona la empresa y el rendimiento que proporciona el mercado, entendido como el rendimiento de una cartera eficientemente diversificada, dividido por la varianza del rendimiento del mercado.

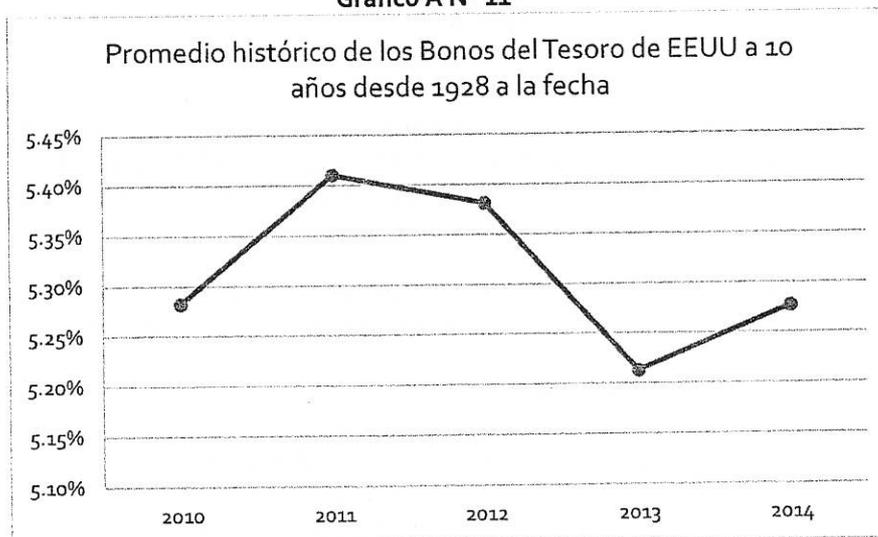
tasa libre de riesgo y de la prima de mercado, porque en caso contrario se corre el riesgo de que el inversionista obtenga una menor rentabilidad por su inversión. Esto se debe a que, si bien el promedio geométrico es el adecuado para calcular la rentabilidad promedio de un portafolio, el promedio adecuado, para calcular el costo de capital esperado para descontar un flujo futuro cuyos retornos son aleatorios, es el promedio aritmético. Asimismo, Chisari, *et al.* (1999) muestra un ejemplo en el que se aprecia la diferencia en el uso adecuado de cada tipo de promedio.

Por otro lado, de acuerdo al "principio de consistencia", el periodo de tiempo que se utiliza para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con el periodo de la prima de riesgo (Bravo, 2008). En tal sentido, no es posible que en la tasa libre de riesgo se utilice información mensual, y en la prima de riesgo de mercado se emplee data anual.

Para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años, para el periodo comprendido entre 1928 y el año correspondiente del periodo 2011-2013, como se muestra en el Gráfico A N°11.



Gráfico A N° 11



Fuente: Damodaran on line.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

3. Obtención de la Prima por Riesgo de Mercado

La prima por riesgo de mercado, de acuerdo a Damodaran (2011), se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. En otras palabras, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional sobre la tasa libre de riesgo que los inversionistas requieren como compensación por el riesgo al que se exponen por invertir en acciones del mercado. Es esencialmente, el valor adicional a la tasa libre de riesgo que un inversionista espera ganar para realizar una inversión específica; constituyendo así un factor de mercado, una expectativa⁶³, más que un factor específico de la firma.

⁶³ Fernández (1999).

Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad de las empresas: el riesgo no sistemático (único o específico) que se relaciona con el riesgo específico de un tipo de negocio o mercado; y el riesgo sistemático que se relaciona con los riesgos de la economía en general que afectan a todas las empresas. De esta manera, si un inversionista tiene un portafolio diversificado de acciones, en promedio, la buena o mala performance de las compañías del portafolio se compensa, y el inversionista puede eliminar el riesgo no sistemático por medio de la diversificación. Sin embargo, el que invierte nunca puede eliminar por completo el riesgo de mercado o el riesgo sistemático, ya que éste afecta a todas las empresas.

Como lo menciona Estrada (2006), la evidencia internacional parece converger en los siguientes criterios para estimar este valor: (i) utilizar variables como el índice de acciones S&P500, (ii) utilizar tasas libres de riesgo mayores o iguales a 10 años y (iii) contar con tantas observaciones (anuales) como sea posible. Sobre este último punto, Damodaran (2011) comenta que al usar largos períodos de tiempo, se obtienen menores (razonables) errores estándares.

En el Gráfico A N° 12, la prima por riesgo de mercado equivale a la diferencia entre la tasa libre de riesgo (el promedio anual del rendimiento histórico de los T Bonds emitidos por el gobierno de los Estados Unidos), y la tasa de rendimiento del mercado de valores, calculada como el promedio anual del rendimiento histórico del Índice Standard and Poor's 500 (S&P 500).



Gráfico A N° 12



Fuente: Damodaran on line

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

4. Obtención de la Prima por Riesgo País

Dumrauf (2010) señala que existen riesgos asociados a un inversión en un país en desarrollo o emergente que difieren de los que están asociados a una inversión similar en países desarrollados. En consecuencia, existe un riesgo adicional para las empresas situadas en determinados países, por lo cual la inclusión del riesgo país es un factor que debe considerarse en toda evaluación que se realice en un mercado emergente. Algunos factores que influyen en la asignación del riesgo país a un Estado son: debilidad institucional, burocracia, corrupción, marco regulatorio, marco jurídico, control de flujo de capitales, restricciones a la convertibilidad la moneda, crecimiento irregular del PBI, inflación, tipo de cambio, tasa de interés, entre otros.

Al respecto, Sabal (2010) señala que en el fondo, el riesgo país percibido por los inversionistas depende del grado de confianza que se produzca como resultado de la reputación del país. Es decir, en la medida en que más frecuente y marcadamente un país haya sufrido convulsiones sociales y/o cambiado sus lineamientos de política (o dejado de cumplir sus compromisos), peor será su reputación. De esta forma, a mejor (peor) reputación, mayor (menor) confianza y menor (mayor) riesgo país percibido.

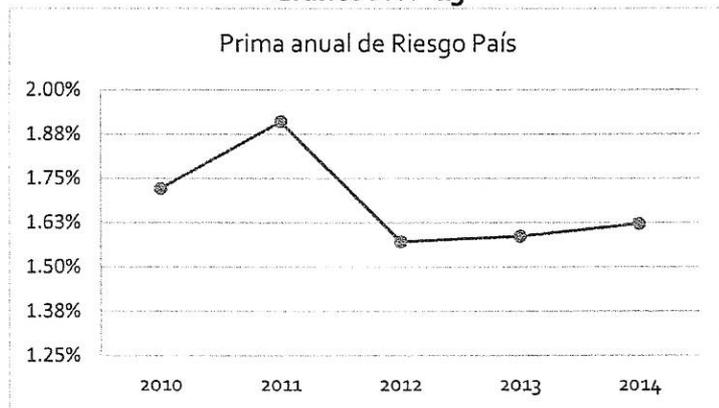
Este valor será calculado como el promedio aritmético de los datos mensuales del diferencial (spread) del rendimiento de los bonos emitidos por el Gobierno del Perú y del rendimiento de los bonos del Tesoro Norteamericano, para el año de análisis. Este indicador es medido a través del comportamiento de la deuda externa emitida por cada país. Cuanta menor certeza exista de que el país honre sus obligaciones, más alto será el EMBIG de ese país, y viceversa.



La prima por riesgo país se calcula como la diferencia entre los retornos de los bonos emitidos por el país emergente y el retorno de un bono libre de riesgo (por ejemplo: bono emitido por el Gobierno de los Estados Unidos). Existen agencias calificadoras (S&P, Moody's, Fitch Ratings, etc.) que proporcionan estimaciones del riesgo país basándose en información cualitativa y cuantitativa, la misma que es sintetizada y resumida en un índice. No obstante, la fuente más usada en las valoraciones de empresas es el Emerging Markets Bonds Index (EMBIG) de Perú, conocido como EMBIG +Perú y elaborado por el banco de inversión JP Morgan⁶⁴.

Para calcular el costo de capital de ENAPU se agrega la prima de riesgo país que enfrentó la empresa prestadora durante el año 2014. Para estimar la prima por riesgo país se calcula el promedio mensual del EMBI Perú, para cada uno de los años (ver Gráfico A N° 13).

Gráfico A N° 13



Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



5. Obtención del Riesgo Sistemático (β)

Consideraciones Previas

El beta refleja el riesgo sistemático específico de la firma con respecto al riesgo de mercado. De acuerdo con la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción con el

⁶⁴ Los datos mensuales corresponden al promedio de los datos diarios del EMBIG+Perú para cada mes.

correspondiente al mercado sobre la base de los cambios en los precios históricos. Asimismo, el beta puede describirse como aquel riesgo que el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.

Para la estimación de este parámetro, pueden utilizarse tres metodologías. En el caso ideal de que la empresa cotizara en bolsa, el beta se estimaría como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y el rendimiento del mercado. Es importante señalar que el periodo de tiempo debe ser lo suficientemente amplio, entre dos y cinco años, dependiendo si las cotizaciones son diarias, semanales, o mensuales, para así obtener una estimación del parámetro estable.

Una segunda metodología consiste en calcular el beta contable de la empresa, para lo cual se utiliza información en libros (ver Almisher y Kish (2000), Gambi, Siqueira y Dal-Ri (2012)). Es decir, se trata de evaluar el nivel de sensibilidad de los retornos contables de la empresa, con respecto al retorno promedio de mercado. Cabe precisar que este método es aplicable si las acciones de la empresa no cotizan en bolsa.

Una tercera metodología, denominada beta de la empresa comparable (*pure play technique*), se utiliza en la práctica regulatoria para aquellas empresas que no cotizan en bolsa. Con respecto a esta metodología, existe un gran número de estudios que intentan estandarizar los criterios para seleccionar las empresas comparables. En este punto, conviene destacar que los criterios utilizados en las finanzas corporativas no necesariamente coinciden con los que se emplean para el caso de las finanzas regulatorias.

Criterios de Selección de betas

Para el presente análisis, se utilizará la metodología de *pure play technique*. En los diferentes procesos de revisión tarifaria que ha efectuado OSITRAN, para seleccionar las betas se han considerado dos criterios: régimen regulatorio y gestión (o propiedad) de la infraestructura.

Es preciso señalar que no se considera como criterio de selección el tipo de régimen regulatorio, toda vez que la aplicación de dicho criterio tiene como objeto incorporar dentro de la selección de la muestra de betas una prima por riesgo regulatorio. En consecuencia, para la presente revisión tarifaria solo se tomará como criterio de selección la gestión (o propiedad) de la infraestructura.

Sobre el particular, Alexander *et al.*, (1996), por ejemplo, sostiene que son cinco factores que deberían considerarse para homogenizar los riesgos que enfrentan las diferentes empresas y que inciden en el valor del beta. Estos son la propiedad, el régimen regulatorio, el nivel de competencia del mercado, la estructura de la industria y el grado de diversificación de la operación.

Según estos autores, la propiedad parcial o mayoritaria de las acciones de las empresas por parte del Estado podría tener los siguientes efectos en la compañía: (i) control implícito sobre precios; (ii) protección de quiebras y "*takeovers*"; y/o (iii) bajo costo de capital, debido a que el gobierno es el último en garantizar cualquier deuda. Estos autores señalan que protección del gobierno contra quiebras y *takeovers* deberían reducir el costo de capital, pero la interferencia política en ciertas actividades de negocios podría incrementarla.

Trujillo y Nombela (2003) realizan una diversificación por tipo de propiedad de la autoridad portuaria (en adelante, AP): *landlord port*, donde la AP es dueña de la infraestructura mientras que el privado es responsable de la superestructura; *tool port*, donde la AP es dueña de la infraestructura y de la superestructura y puede ceder en concesión al sector privado la utilización



de algunos activos; y los *services ports*, en la cual la responsable del puerto como un todo es la AP. En los dos primeros casos se puede ver la participación del Estado como AP y del privado como operador del puerto y se dice que existe una propiedad mixta. En el tercer caso, la propiedad es exclusiva del Estado.

En la misma línea, Betancor y Rendeiro (2003) diferencian riesgos según el tipo de propiedad que rige en el caso de los aeropuertos. Estos autores distinguen diferentes modelos de propiedad como son: propiedad y operación pública; propiedad y operación pública de acuerdo con criterios comerciales; propiedad y operación pública por parte de un ente regional; propiedad pública y operación privada (*joint venture*, desinversión parcial o total, contratos de gestión, esquemas de concesión del tipo *BOT -Build-Operate-Transfer* y similares, etc); y propiedad y operación privada bajo un régimen de regulación.

En función a ambas clasificaciones, el modelo de la empresa prestadora ENAPU sería del tipo propiedad y operación pública, es decir, el Estado es propietario y operador de la infraestructura.

Utilizando el criterio descrito previamente se seleccionó los betas de los terminales portuarios Zhuhai Port Holdings Group Co (China) y Port Services Corporation de Oman.

Fuentes de Información Financiera

Existen diferentes servicios de información financiera que proveen los valores de betas. Entre estos servicios se encuentran: Yahoo Finance, Google Finance, Reuter, Bloomberg, Morningstar Investment Management, entre otros. Cada uno de estos servicios de información financiera estima valores diferentes de beta para una misma empresa. Por consiguiente, con el fin de uniformizar la información, lo más recomendable es utilizar una misma fuente para evitar sesgos en las estimaciones.

Para la estimación de los betas, puede utilizarse un periodo de dos a cinco años. En el caso de ENAPU, los betas se estiman con una frecuencia semanal para un periodo de dos años⁶⁵, utilizando para ello la información del sistema Bloomberg. Cabe resaltar que no se utiliza información diaria, debido al alto nivel de volatilidad que presentan estas series de tiempo.

Para estimar las betas se regresionaron las cotizaciones en dólares con respecto al índice de la bolsa en la cual estaba cotizando la acción. Procedimientos similares se aplicaron en otras revisiones tarifarias del sector portuario (2009 y 2015).

Nivel de Apalancamiento de betas

De acuerdo a lo establecido en el RETA, cada valor de beta seleccionado de la muestra del *benchmark* debe encontrarse desapalancado, para luego apalancarse con la estructura D/E y la tasa impositiva de la empresa prestadora.⁶⁶

⁶⁵ Similar procedimiento se aplicó en estudios tarifarios de OSITRAN (2009 y 2015).

⁶⁶ Debido a la dificultad de encontrar terminales portuarios similares a los de Salaverry e Ilo bajo un régimen similar al de ENAPU, el Regulador considera como criterio la gestión (o propiedad) de la industria. Es preciso señalar que este criterio se ha utilizado también en la Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani y del Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

Si bien estadísticamente una mayor muestra de terminales nos daría un cálculo más preciso del beta, es preciso señalar que la muestra utilizada por el Regulador ha seguido lo señalado en el Anexo I del Reglamento General de Tarifas (RETA), el cual señala que:

Cabe precisar, que OSITRAN está utilizando el ratio *Total Debt/Common Equity*, el mismo que es publicado por Bloomberg. Este ratio es pertinente porque el "common equity" refleja el valor de las acciones que cotizan en bolsa las empresas.

Los valores de beta calculados para empresas comparables no solo reflejan el riesgo sistemático del negocio, sino también la estructura del capital. Los betas registrados del mercado capturarán el riesgo asociado a la naturaleza del negocio y sus actividades, así como el riesgo financiero asociado a la estructura de su capital. Por ejemplo, cuanto más deuda acumula una empresa, mayor será el riesgo para los accionistas. En consecuencia, para utilizar los betas de empresas comparables y estimar el costo de capital de ENAPU, es necesario que no estén apalancados. Es decir, es necesario eliminar los efectos del riesgo financiero de manera que solo quede el riesgo asociado a la inversión.

Adicionalmente, la práctica regulatoria⁶⁷ indica que el beta estimado de cada elemento de la muestra debe ajustarse a través de una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a uno). Dicho ajuste, se obtuvo directamente del sistema *Bloomberg* al considerar el *adjusted beta*⁶⁸ estimado por el sistema (ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).



Cuadro A N° 6

Muestra de betas Apalancados de Empresas Portuarias

Beta	Empresa	2014
Raw Beta	Zhuhai Port Holdings Group Co	1,024
	Port Services Corporation	0,790
Adjusted Beta	Zhuhai Port Holdings Group Co	1,016
	Port Services Corporation	0,860
Tasa Efectiva Impuesto	Zhuhai Port Holdings Group Co	0,250
	Port Services Corporation	0,120
D/E	Zhuhai Port Holdings Group Co	0,199
	Port Services Corporation	0,117
Beta Desapalancado	Zhuhai Port Holdings Group Co	0,932
	Port Services Corporation	0,771

Fuente: *Bloomberg*.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



Obtención de las Ponderaciones Deuda y Capital Propio

Como lo menciona Damodaran (2011), la mejor práctica para obtener los valores de Deuda y

"La estimación de la beta de la empresa se realizará sobre la base de una muestra de betas de empresas comparables. Para que las empresas sean comparables deberán pertenecer al mismo sector que la empresa sometida al proceso de fijación de tarifas y deberán asimismo estar sujetas a una regulación similar."

⁶⁷ Para el procedimiento de revisión de tarifas máximas del Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - ZonaSur se empleó el *adjusted beta* estimado por el sistema *Bloomberg*. Asimismo, OSIPTEL realiza el ajuste de betas en el estudio sobre la "Fijación del Factor de Productividad aplicable al periodo setiembre 2013-agosto 2016".

⁶⁸ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula: $Adj\ Beta = 0.67 * raw\ beta + 0.33$.

Capital Propio es utilizar valores de mercado, dado que el WACC es un indicador *forward-looking* y es una proxy del costo de obtener financiamiento para proyectos de similar riesgo.

Sin embargo, en el caso de empresas reguladas o supervisadas, el *Independent Regulatory Group - IRG* (2007) recomienda tres metodologías: D/E Valores de Mercado, D/E Contable y D/E objetivo. En el primer caso, el IRG señala que el principal inconveniente es que diversos factores pueden afectar la estabilidad de los valores a estimar. En el segundo caso, el utilizar valores contables no permite reflejar cómo el mercado valora la empresa y puede estar sujeto a estrategias del operador como fusiones o escisiones. Finalmente, en el último caso el IRG indica que establecer D/E objetivo puede ser una decisión subjetiva del regulador.

De la misma manera, Chisari, Rodríguez Pardina y Rossi (1999) señalan lo siguiente:



"Para obtener el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total existen dos opciones: valor de libros y valor de mercado. La ventaja del valor de libros es que se trata de un dato estable en el tiempo y que se encuentra disponible para todas las compañías. Sin embargo, cuando es empleada una contabilidad histórica, el verdadero valor de la firma viene dado en forma más precisa por el valor de mercado. Además, los regímenes de depreciación varían entre países, lo cual impacta en el valor de los libros mostrado por las cuentas y dificulta las comparaciones entre empresas de distinta nacionalidad. El valor de mercado, por su parte, posee el gran inconveniente de que la mayoría de las compañías no cotizan en bolsa, y por ende, sus valores de mercado no se encuentran disponibles. Aún para aquellas firmas que si cotizan en bolsa, la mayor parte de su deuda no lo hace (Alexander, 1995). Además, existe un problema de circularidad en el valor de mercado, ya que éste es igual al flujo de fondos futuros descontados a una tasa de descuento adecuada, el costo de oportunidad de capital. Esto es, el valor de mercado va a depender de las expectativas del mercado acerca del costo de oportunidad del capital, el cual a su vez es un determinante de los flujos de caja futuros.



En el contexto de la determinación del costo de capital de empresas reguladas, la práctica habitual consiste en ponderar el costo de capital propio y el costo de endeudamiento por sus respectivos valores de libros (ver Morin, 1994, p. 411, o Spiegel y Spulber, 1994, p. 426)."

[El énfasis es nuestro.]

Por otro lado, si se utilizara en el cálculo del WACC una estructura de financiamiento objetivo, esto genera un problema: debe especificarse cuál es esa estructura objetivo, aspecto en el que pueden surgir discrepancias entre el Regulador y la empresa regulada. Además cada empresa, cada mercado, cada sector tiene su propia estructura de financiamiento, tal como lo demuestra Damoradan⁶⁹.

La práctica regulatoria, señalada por Rodríguez-Pardina (2003), muestra que en el caso de empresas reguladas que no cotizan en Bolsa de Valores, como es el caso de ENAPU, lo usual es emplear una estructura de financiamiento obtenida a partir de los valores contables reportados por la empresa prestadora. De forma similar, en el Perú, el OSIPTEL (2013) utiliza valores de mercado para determinar el valor del capital propio (siempre y cuando la empresa analizada cotice en bolsa); y valores contables, cuando la empresa no cotiza en bolsa. Para el caso del valor de la deuda, el OSIPTEL siempre utiliza valores de los Estados Financieros Auditados.

Alexander *et al.*, (1999) afirma que para calcular la estructura D/E debe utilizarse el concepto de deuda neta, es decir, la deuda total menos efectivo. Sobre el particular, estos autores mencionan lo siguiente:

⁶⁹ http://people.stern.nyu.edu/adamodar/New_Home_Page/datafile/Betas.html

"The net debt figure should be estimated from the book value information from the accounts. Ideally, the net gearing figure should be calculated for every year that included in the equity beta calculation (....)."

[El énfasis es nuestro.]

En definitiva, utilizar la estructura real reconoce el costo de oportunidad incurrido realmente por la empresa prestadora y evita el uso de estructuras que inevitablemente estarán sujetas a cierto grado de discrecionalidad⁷⁰.

Por consiguiente y de acuerdo con lo que señalan Alexander *et al.*, (1999), el nivel de apalancamiento se calculará dividiendo la deuda neta entre el patrimonio de la empresa. Para estimar la deuda neta, se aplicará la siguiente fórmula:

Ecuación 3

$$\text{Deuda Neta} = \text{Deuda LP} - \text{Caja y Bancos}$$

En el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, se muestra la estructura financiera de ENAPU para el periodo 2013-2014.

Cuadro A N° 7
ENAPU: Estructura Financiera
(miles de nuevos soles)

Cuenta	2013	2014
Efectivo y equivalente de Efectivo	103	51
Obligaciones financieras	-	-
Patrimonio	398 998	366 808
Deuda Financiera Neta	-	-
Patrimonio	398 998	366 808
D/E	0.00	0.000
D/(D+E)	0%	0%
E/(D+E)	100%	100%

Fuente: Estados Financieros de ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

De esta manera, al no existir Obligaciones Financieras, no se puede calcular el costo de deuda en el que incurre la empresa, dado que todo lo financia con recursos propios. Esta decisión de la empresa está en línea con Bravo (2001), donde el autor introduce una precisión a la estimación del costo de capital para fines de regulación tarifaria y propone el concepto de costo económico o CoK, independientemente de retorno que las empresas puedan obtener por el apalancamiento. Con lo cual, la tasa de descuento debiera considerar sólo el rendimiento de los activos totales, dado que las tarifas no deben premiar o castigar una relación Deuda/Patrimonio determinada.

Otra consecuencia de la decisión de la empresa de no incurrir en financiamiento con terceros es que esto imposibilita la estimación de una tasa de descuento para el Terminal Portuario de

⁷⁰ También conviene recordar que la estructura real de capital responde a los precios relativos de capital propio y capital ajeno para la empresa. No existe certeza de que esos precios vayan a ser estables en el tiempo, y por lo tanto que la estructura objetivo sea un buen predictor de la estructura real que se observará durante el periodo de análisis.

Salaverry y otra distinta para el de Ilo. Así, ambos terminales, como ENAPU en conjunto, enfrentan el mismo riesgo sistémico, es decir, el mismo riesgo del negocio de puertos de propiedad y operación pública.

Obtención de la Tasa Efectiva de Impuestos

Si la empresa prestadora tuviera deuda financiera por parte de terceros, debería considerarse que el pago de intereses reduce la base imponible del Impuesto a la Renta. Una empresa que se financie mayoritariamente mediante deuda, pagará más intereses y la tasa impositiva efectiva para sus accionistas será menor. Por el contrario, una empresa que se financia mayoritariamente con capital propio, pagará una cantidad menor en concepto de intereses y su tasa efectiva será más grande. A este efecto se le conoce como escudo fiscal.

En el caso del Perú, la tasa del impuesto sobre la renta al 2014 era de 30%. Asimismo, debe tenerse en cuenta que por Ley, los trabajadores tienen derecho al 5% de los beneficios de la empresa, porcentaje que equivale a un impuesto adicional para los inversionistas pero que desde la entrada en vigencia de las NIIF están incluidas dentro del gasto de personal.



Ecuación 4

$$t_{\text{efectiva}} = 1 - (1 - t)$$

Donde

- t Tasa impositiva en Perú.

Cabe señalar que la tasa efectiva de 30,0% se aplica de forma constante para todos los años del periodo histórico del cálculo del factor de productividad de ENAPU.



Variación Esperada del Tipo de Cambio

Damodaran (2011) señala que el costo de oportunidad del capital necesita ser expresado en moneda nacional, dado que los flujos del modelo económico financiero están en nuevos soles. En este sentido, se utiliza la variación del tipo de cambio nominal observado para determinar la tasa de depreciación/apreciación de la moneda local de cada período.

En el Perú, las empresas pueden obtener financiamiento en dólares o en nuevos soles, con el fin de reducir su exposición a la volatilidad del tipo de cambio. En este contexto, para calcular el WACC en dólares y en nuevos soles, es necesario aplicar la paridad de tasas de interés, que se detalla a continuación ⁷¹.

Ecuación 5

$$(1 + WACC^{USD}) = \frac{(1 + WACC^{PEN})}{(1 + V^{eTC})}$$

Donde: $WACC^{USD}$: Costo de Capital en dólares e los Estados Unidos.
 $WACC^{PEN}$: Costo de Capital en Nuevos Soles.
 V^{eTC} : Variación Esperada del Tipo de Cambio

⁷¹ Levj, M. 2001. Cap 11.

De acuerdo a Levi (2001), la paridad cubierta de tasas de interés es utilizada en los mercados financieros, pues permite a los solicitantes de fondos evitar el riesgo cambiario, dado que:

"(...) cuando se tienen que tomar medidas para evitar el riesgo cambiario, los costos resultantes de la solicitud de fondos en préstamo y las tasas de rendimiento sobre las inversiones financieras serán iguales indistintamente de la divisa en que se encuentre denominada la inversión o la divisa que se haya solicitado en préstamo".

El cálculo de la variación esperada del tipo de cambio se realiza empleando distintas metodologías. Una de ellas es utilizar un tipo de cambio *forward*, que incorpora el concepto de cobertura de riesgo cambiario y las expectativas de variación de tipo de cambio que tienen las empresas al combinar su portafolio de deuda en distintas monedas. La otra, es utilizar el tipo de cambio observado, el cual es de fácil aplicación, dado que se utiliza el tipo de cambio promedio del año t y del año t-1 y luego se calcula la variación de un año a otro.

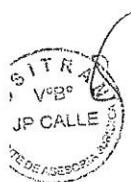
Al revisar los Estados Financieros Auditados de la empresa analizada, se comprueba que ENAPU no cobertura su exposición al riesgo de tipo de cambio. De esa forma, se empleará el tipo de cambio observado.

Finalmente, la estimación de la variación esperada del tipo de cambio se presenta a continuación:

Cuadro A N° 8
Variación Esperada de Tipo de Cambio

Tipo de Cambio	PEN por USD
Promedio 2013	2,70
Promedio 2014	2,84
Variación	5,05%

Fuente: Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



Cálculo del WACC Histórico

A partir de los estimados realizados en las secciones previas, se obtuvo el costo promedio ponderado de capital (WACC) de ENAPU para el periodo 2014 (ver Cuadro N° 3).

Cuadro A N° 9
Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC), 2014

Componentes	2014
Tasa Libre de Riesgo	5,28%
Riesgo del Mercado	6,25%
Riesgo País	1,62%
<i>Beta Desapalancada</i>	0,852
<i>D/E</i>	0,00
<i>Tasa Impuesto</i>	30,0%
Beta Apalancada	0,852
Costo del accionista	12,22%
E/(D+E)	100,0%
D/(D+E)	0,0%
Costo de Deuda	0,0%
WACC US\$	12,22%

WACC Nuevos Soles	2014
Variación TC Esperado	5,05%
WACC Nuevos Soles	17,89%

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, Bloomberg.

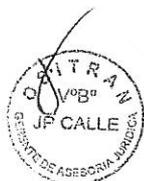
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



Anexo N° 9
ESTIMACIONES REALIZADAS POR LA APN EN SU PROPUESTA TARIFARIA

Cuadro A N° 10
Evaluación TP ILO

	Tarifa vigente (US\$)	Factor	Tarifa Propuesta (US\$)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
INGRESOS									
Amarre y desamarre	200	0.57	113.57		12.0	13.2	14.1	16.6	34.3
Uso de amarradero	0.65		0.37		867.0	495.1	281.1	194.4	290.5
Uso de muelle	Carga fraccionada	10	5.68		1,119.3	806.5	806.5	826.4	1,172.9
	Carga Rodante	28	15.90		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Contenedores llenos de 20 pies	80	45.43		111.9	121.7	134.2	143.4	184.6
	Contenedores vacíos de 20 pies	40	22.71		59.3	64.4	71.0	75.9	97.7
	Contenedores llenos de 40 pies	120	68.14		20.5	56.2	88.7	143.9	265.8
	Contenedores vacíos de 40 pies	60	34.07		3.2	8.7	13.8	22.3	41.2
	Carga granel sólido	3	1.70		2,104.1	2,115.8	2,115.8	2,575.8	6,780.3
Carga granel líquido	1	0.57		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Pasajeros	6		3.41		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Almacenamiento	0.05		0.03		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Ingresos					4,297.2	3,681.6	3,525.3	3,998.7	8,867.5
COSTOS									
Amarre y desamarre					420.8	422.1	422.1	473.9	947.4
Uso de amarradero					301.8	301.8	301.8	301.9	303.1
Uso de muelle	Carga fraccionada				146.4	146.3	146.3	146.3	146.4
	Carga Rodante				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Carga contenedores				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Carga granel sólido				394.3	394.4	394.4	395.5	405.7
Carga granel líquido				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Pasajeros					0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Almacenamiento					2,422.2	2,425.7	2,425.7	2,562.6	3,813.9
Total Egresos					3,685.5	3,690.2	3,690.2	3,880.2	5,616.5
CAPITAL									
Capital				3,807.7					
FLUJO NETO									
				-3,808					
VALOR ACTUAL NETO									
				0.00					



Cuadro A N° 11
Evaluación TP Salaverry

		Tarifa vigente (US\$)	Factor	Tarifa Propuesta (US\$)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
INGRESOS										
Amarre y desamarre		200	0.66	132.35		55.4	59.3	59.3	62.5	66.5
Uso de amarradero		0.65		0.43		1,833.0	1,304.7	912.0	636.3	445.5
Uso de muelle	Carga fraccionada	10		6.62		1,625.9	1,715.2	1,804.6	1,893.9	1,983.2
	Carga Rodante	28		18.53		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Contenedores llenos de 20 pies	80		52.94		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Contenedores vacíos de 20 pies	40		26.47		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Contenedores llenos de 40 pies	120		79.41		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Contenedores vacíos de 40 pies	60		39.70		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Carga granel sólido	3		1.99		8,860.3	9,530.3	10,066.3	10,613.0	11,229.4
Carga granel líquido	1	0.66			67.9	67.9	8.9	14.3	21.4	
Pasajeros		6	3.97		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Almacenamiento		0.05	0.03		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Total Ingresos						12,442.5	12,677.5	12,851.1	13,220.0	13,746.1
COSTOS										
Amarre y desamarre						216.5	219.9	222.6	225.3	228.5
Uso de amarradero						2,290.2	2,291.4	2,292.3	2,293.3	2,294.4
Uso de muelle	Carga fraccionada					1,975.4	2,033.0	2,090.5	2,148.1	2,205.7
	Carga Rodante					0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Carga contenedores					0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Carga granel sólido					4,705.2	4,745.9	4,778.4	4,811.6	4,848.9
	Carga granel líquido					61.3	61.3	57.3	57.7	58.1
Pasajeros						0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Almacenamiento						417.6	417.6	417.6	417.6	417.6
Total Egresos						9,666.2	9,769.0	9,858.7	9,953.6	10,053.2
CAPITAL										
Capital					12,191					
FLUJO NETO										
					-12,191					
VALOR ACTUAL NETO										
						0.00				

