



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 033-2014-CD-OSITRAN

Lima, 10 de julio de 2014

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

VISTOS:

La Nota Nº 034-14-GRE-OSITRAN de fecha 02 de julio 2014, elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, mediante la cual se remite el Informe que sustenta la propuesta de Tarifas Máximas relativas al procedimiento de fijación del Servicio Especial: "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y carga sólida a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario de Callao, elaborado conjuntamente con la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7º de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la Función Reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura aeroportuaria de uso público;

Que, conforme al numeral 5.5 del artículo 5º del Reglamento General de OSITRAN (REGO), cuya última modificación se aprobó mediante Decreto Supremo Nº 114-20013-PCM, corresponde a OSITRAN velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión; y, conforme al numeral 5.6 del mismo artículo, le corresponde velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión;

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley Nº 27332 y modificada mediante Ley Nº 28337, establece que la Función Reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el artículo 2º del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17º del REGO, establecen que la Función Reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;



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

1 de 6





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, el citado artículo a su vez señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite 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, mediante Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificaciones se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Que, en el artículo 21 del RETA se precisa que cuando las Entidades Prestadoras cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas diferentes;

Que, con fecha 11 de mayo de 2011, se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su calidad de Concedente; y, APM Terminals Callao S.A. (APMT);

Que, mediante Oficio N° 90-2011-APMTC/GC, de fecha 30 de noviembre de 2011, el Concesionario remitió su propuesta del servicio especial denominado "Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad" al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI);

Que, con fecha 8 de junio de 2012, mediante Carta N° 00348-2012/PRE-INDECOPI, INDECOPI remitió a APMT los Informes Técnicos N° 056 y 058-2012/GEE, elaborados por la Gerencia de Estudios Económicos, en los cuales se emite opinión sobre las condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario – carga fraccionada y carga sólida a granel";

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2014-CD/OSITRAN, de fecha 17 de enero de 2014, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario – carga fraccionada y carga sólida a granel". Dicha resolución se sustentó en el Informe N° 005-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 14 de enero de 2014;

Que, mediante Oficio Circular N° 004-2014-SCD-OSITRAN del 22 de enero de 2014, se notificó al MTC, APMT y la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN, con la que se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria de este Servicio Especial;

Que, mediante Carta N° 318-2014-APMTC/GG del 04 de febrero de 2014, el Concesionario presentó un escrito relacionado con la tarifa provisional establecida en la Resolución de Consejo N° 001-2014-CD-OSITRAN, solicitando que se efectúen modificaciones a la referida tarifa aduciendo la presencia de un supuesto error material;



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





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 010-2014-CD-OSITRAN del 20 de febrero de 2014, el Regulador emitió su pronunciamiento sobre el escrito antes señalado, declarando que la Resolución de Consejo Directivo N° 001-2014-CD-OSITRAN y el Anexo 1 que forma parte de ella, no contienen error material alguno;

Que, mediante Carta GEG-047-2014 del 6 de marzo de 2014, la Asociación de Exportadores (ADEX), remitió sus observaciones a la Resolución N°001-2014-CD-OSITRAN, la cual dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial;

Que, mediante Oficio Circular N° 015-14-SCD-OSITRAN del 28 de abril de 2014, se notificó al MTC, APMT, y la APN la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2014-CD-OSITRAN, que dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Servicio Especial en el Terminal Norte Multipropósito en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el portal institucional de OSITRAN;

Que, mediante publicación en el Diario Oficial El Peruano de fecha 8 de mayo de 2014, el OSITRAN convocó a la Audiencia Pública para la presentación de la Propuesta Tarifaria, la cual se llevó a cabo el martes 27 de mayo de 2014;

Que, mediante correos electrónicos de fecha 29 de mayo de 2014, 5 de junio de 2014 y 6 de junio de 2014, la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), Juan Carlos León Siles (Miembro del Consejo de Usuarios de Puertos de OSITRAN) y ALICORP, respectivamente, remitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria;

Que, mediante Carta s/n, de fecha 5 de junio de 2014, SERPAC Portuaria remitió sus comentarios y/u observaciones a la propuesta tarifaria;

Que, mediante Carta N° 410-2014 APMT/GC del 5 de junio de 2014, APMT remitió sus comentarios a la propuesta tarifaria.

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, corresponde que el Consejo Directivo apruebe el Informe que sustenta la propuesta de Tarifas Máximas relativas al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial: "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y carga sólida a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario de Callao, procediéndose a emitir la Resolución correspondiente;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suyo el Informe que sustenta las Tarifas Máximas de Vistos, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1722-515-14-CD-OSITRAN, adoptado en su sesión de fecha 10 de julio de 2014.



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

3 de 6





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Determinar la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y carga sólida a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario de Callao, el cual será prestado únicamente en el caso que haya sido solicitado por el consignatario de la carga, o de la nave o su representante.

Artículo 2°.- Determinar que en caso la prestación del precitado Servicio Especial haya sido solicitado por el consignatario de la carga, o de la nave o su representante, la empresa concesionaria está obligada a prestar dicho servicio con equipamiento y personal adicional, al que usualmente se emplea en la prestación del Servicio Estándar. Para tal efecto, la empresa concesionaria deberá detallar al usuario cada equipo adicional que utilizará para brindar el servicio.

Artículo 3°.- Determinar que la empresa concesionaria podrá prestar el Servicio Especial, sólo en el caso que se haya verificado previamente que cumple con los niveles de productividad establecidos en el Anexo 03 del Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar. En caso contrario, el Concesionario no podrá prestar el Servicio Especial ni cobrar la tarifa correspondiente. Para efectos de la habilitación para el cobro por el mencionado Servicio Especial, OSITRAN verificará que el Concesionario haya cumplido durante dos trimestres consecutivos previos, con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar.



Artículo 4°.- Determinar que el Servicio Especial solo podrá ser ofrecido, para el caso de carga fraccionada, a partir de un rendimiento base de 257 Tm/hora, el cual ha sido calculado por OSITRAN a partir de los rendimientos exhibidos en el embarque y/o desembarque de carga fraccionada durante el periodo 2012-2013. Por tanto, la provisión del Servicio Especial se brindará para niveles requeridos de rendimiento por encima de los 257 Tm/hora, en el caso de la carga fraccionada.

Artículo 5°.- Determinar que la Tarifa del Servicio Especial "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y carga sólida a granel, se ha calculado a partir de la elasticidad tarifa-rendimiento ascendente a 0,12.

Artículo 6°.- Establecer que las Tarifas Máximas del Servicio Especial por Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario para carga fraccionada, a ser cobradas por el Concesionario, son específicamente las consignadas en la siguiente tabla 1:



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

4 de 6



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

Presidencia Ejecutiva

Tabla 1.**Tarifas para el servicio especial de provisión o alquiler de equipos para incrementar
productividad a solicitud del usuario – Carga fraccionada**

	Var% rendimiento	Rendimiento (Tm/hora)	Tarifa (USD)
Base tarifaria		257	7.89
	5%	270	7.94
	10%	283	7.98
	20%	308	8.08
	30%	334	8.17
	40%	360	8.27
	50%	386	8.36
	60%	411	8.46
	70%	437	8.55
	80%	463	8.65
	90%	488	8.74
Servicio especial	100%	514	8.84
	110%	540	8.93
	120%	565	9.03
	130%	591	9.12
	140%	617	9.22
	150%	643	9.31
	160%	668	9.40
	170%	694	9.50
	180%	720	9.59
	190%	745	9.69
	200%	771	9.78

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.

Artículo 7°.- Determinar que la habilitación para prestar el Servicio Especial para cargas sólida a granel y fertilizantes, se hará efectiva sólo si el Concesionario cumplió previamente por dos trimestres consecutivos, con los niveles de servicio establecidos en el Anexo 03 del Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio Estándar a dichas cargas. En dicha oportunidad, OSITRAN establecerá el nivel base de rendimiento a partir del cual el Servicio Especial para cargas granel sólido general y fertilizantes podrá ser prestado y cobrado, siguiendo la metodología aplicada para el caso de la carga fraccionada.

Artículo 8°.- Determinar que la tarifa a que se refiere el artículo 6° de la presente Resolución, entrará en vigencia 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 9°.- Disponer que la tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de Tarifa Máxima, siendo ésta reajustada anualmente por el factor RPI-X; y, revisada cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

Artículo 10°.- Disponer que el incumplimiento de lo establecido en la presente Resolución está sujeto al ejercicio de la función fiscalizadora de OSITRAN y a lo establecido en el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Artículo 11°.- Disponer que antes de la entrada en vigencia de la presente Resolución, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en coordinación con la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, aprobarán el formato correspondiente al detalle que deberá consignar la empresa



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





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

concesionaria, de todos los equipos adicionales que pueda utilizar para brindar el Servicio Especial; difundiendo previamente el referido formato a los usuarios.

Artículo 12°.- Notificar la presente Resolución a la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A., disponiendo su aplicación de conformidad con el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Del mismo modo, ponerla en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consejo de Usuarios de Puertos para los fines pertinentes.

Artículo 13°.- Disponer la publicación de la presente Resolución y de la Exposición de Motivos en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe). Asimismo, disponer la difusión del Informe que sustenta las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y carga sólida a granel en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



Reg. Sal. 24011



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

6 de 6



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



**FIJACIÓN DE TARIFA MÁXIMA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
ESPECIAL "PROVISIÓN DE EQUIPOS PARA INCREMENTAR PRODUCTIVIDAD
A SOLICITUD DEL USUARIO" – PARA CARGA FRACCIONADA Y CARGA
SÓLIDA A GRANEL EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL
TERMINAL PORTUARIO DE CALLAO**

Versión 2,0

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Lima, junio de 2014

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de Concedente, y APM Terminals (APMT) en calidad de Concesionario.
2. El 30 de noviembre de 2011, el Concesionario, mediante Oficio N° 90-2011-APMTC/GC, remitió su propuesta del servicio especial denominado "Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad" al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).
3. El 30 de noviembre de 2011, mediante Oficio N° 89-2011 APMT/GC, APMT remitió a OSITRAN la copia de la carta dirigida al INDECOPI.
4. El 8 de junio de 2012, mediante Carta N° 00348-2012/PRE-INDECOPI, INDECOPI remitió a APMT los Informes Técnicos N° 056 y 058-2012/GEE, elaborados por la Gerencia de Estudios Económicos.
5. El 25 de enero de 2013, mediante Carta N° 008-2013 APMT/GC, APMT solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria para el servicio especial de "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" carga fraccionada y sólida a granel.
6. El 7 de marzo de 2013, mediante Nota N° 013-2013-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo de elaboración del informe de inicio, por (15) días hábiles adicionales, con la finalidad de realizar una visita al Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.
7. El 1 de abril de 2013, mediante Nota N° 016-2013-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo, por (15) días hábiles adicionales, con el objetivo de establecer la metodología que se utilizará en el procedimiento de fijación tarifaria.
8. Mediante Informe N° 010-13-GRE-GAL del 19 de abril de 2013, se recomendó iniciar el procedimiento de fijación tarifaria a pedido de la entidad prestadora del Servicio Especial denominado "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar la Productividad a Solicitud del Usuario para carga fraccionada y carga sólida a granel", así como establecer tarifas provisionales.
9. A través de Nota N° 025-13-SCD-OSITRAN del 6 de mayo de 2013, el Secretario Técnico del Consejo Directivo informó a la Gerencia de Supervisión que el Consejo Directivo requiere que la Jefatura de Puertos de dicha Gerencia elabore un informe sobre los niveles de rendimiento para carga fraccionada y sólida a granel.
10. El 24 de setiembre de 2013, mediante Carta N° 115-2013 APMT/GG, APMT solicita información sobre el procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" - Carga Fraccionada y Sólida a Granel.



11. Mediante Carta N° 267-2013-APMTC/GG del 12 de diciembre de 2013, APMT reitera la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" - Carga Fraccionada y Sólida a Granel.
12. Mediante Memorando N° 1696-2013-GSF-OSITRAN del 12 de diciembre de 2013, la Gerencia de Supervisión remite el Informe N° 2999-2013-GSF-OSITRAN, por el que absuelve el requerimiento del Consejo Directivo.
13. Mediante la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN del 17 de enero de 2014 se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" - Carga Fraccionada y Sólida a Granel. Dicha resolución se sustentó en el Informe N° 005-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 14 de enero de 2014.
14. Mediante Oficio Circular N° 004-2014-SCD-OSITRAN del 22 de enero de 2014, se notificó al MTC, APM Terminals Callao S.A. y APN, la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN, con la que se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria de este Servicio Especial.
15. Mediante Carta N° 318-2014-APMTC/GG del 04 de febrero de 2014, el Concesionario presentó un escrito relacionado con la tarifa provisional establecida en la Resolución de Consejo N° 001-2014-CD-OSITRAN, solicitando que se efectúen modificaciones a la referida tarifa aduciendo la presencia de un supuesto error material.
16. Mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 010-2014-CD-OSITRAN del 20 de febrero de 2014, el Regulador emitió su pronunciamiento sobre el escrito antes señalado, declarando que la Resolución de Consejo Directivo N° 001-2014-CD-OSITRAN y el Anexo 1 que forma parte de ella, no contienen error material alguno. Asimismo, se declaró que el escrito presentado por APMT calificaba como un Recurso de Reconsideración, declarándolo improcedente en tanto la Resolución impugnada no constituye un acto administrativo que determine la imposibilidad de continuar el procedimiento tarifario.
17. Mediante Carta GEG-047-2014 del 6 de marzo de 2014, la Asociación de Exportadores (ADEX) remitió sus observaciones a la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN, la cual dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial.
18. Mediante Oficio Circular N° 015-14-SCD-OSITRAN del 28 de abril de 2014, se notificó al MTC, APMT, y la APN la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2014-CD-OSITRAN, que dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Servicio Especial en el Terminal Norte Multipropósito en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el portal institucional de OSITRAN.
19. Mediante publicación en el Diario Oficial El Peruano de fecha 8 de mayo de 2014, el OSITRAN convocó a la Audiencia Pública para la presentación de la Propuesta Tarifaria, la cual se llevó a cabo el martes 27 de mayo de 2014.
20. Mediante correos electrónicos de fecha 29 de mayo de 2014, 5 de junio de 2014 y 6 de junio de 2014, la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), Juan Carlos León Siles (Miembro del Consejo de Usuarios de Puertos de OSITRAN) y ALICORP, respectivamente, remitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria.



21. Mediante Carta s/n, de fecha 5 de junio de 2014, SERPAC Portuaria remitió sus comentarios y observaciones a la propuesta tarifaria.

22. Mediante Carta N° 410-2014 APMTC/GC del 5 de junio de 2014, APMT remitió sus comentarios a la propuesta tarifaria.

II. MARCO LEGAL

a) Del Contrato de Concesión

23. La Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión establece que *"[e]l Contrato se regirá e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer."*

[El subrayado es nuestro]

24. Concordante con ello, la cláusula 1.23.68 precisa que las Leyes y Disposiciones Aplicables *"[e]s el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato y el Contrato de Asociación en Participación que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra en la obligación de cumplir. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, vigentes así como aquellas que sean dictadas por cualquier Autoridad Gubernamental competente"*.

25. Adicionalmente, la cláusula 1.23.94 establece que las disposiciones de OSITRAN, que incluye los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el Reglamento General del OSITRAN (en adelante, el REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, así como los actos administrativos que emita *"son de observancia y cumplimiento obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA"*. [El subrayado es nuestro]

26. Finalmente, la cláusula 14.7 del Contrato de Concesión reconoce que el Regulador *"...está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen."* [El subrayado es nuestro].

27. A partir de las cláusulas antes mencionadas, se puede concluir lo siguiente:

- Al Contrato de Concesión le resulta de aplicación las normas con rango de ley, emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente.
- Es de observancia obligatoria para el Concesionario, los Reglamentos emitidos por el Regulador.
- En el Contrato se reconoce expresamente que al Regulador le compete ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente.

28. En tal sentido, corresponde a continuación revisar el contenido del marco normativo aplicable, a fin de delimitar la función reguladora del OSITRAN en el ámbito portuario.



b) Del Marco Normativo aplicable

(i) De la Ley del Sistema Portuario Nacional

29. Conforme al artículo 6 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley de creación de OSITRAN), y al artículo 4 del REGO, OSITRAN ejerce las siguientes funciones: normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y reclamos.
30. En concordancia con ello, el numeral 21.1 del artículo 21 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, Ley del SPN), establece que compete a OSITRAN:

"Artículo 21.- Organismo Supervisor de la Inversión en la Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN)

21.1 Corresponde a OSITRAN regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público y supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes vigentes.
(...)"

[El subrayado es nuestro]

31. En lo que corresponde a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el artículo 13 de la Ley del SPN establece lo siguiente:

"Artículo 13.- Tarifas portuarias

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.

13.2 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.

13.3 Los puertos o terminales privados de uso privado no están sujetos a los regímenes tarifarios."

[El subrayado es nuestro]

32. Como puede observarse, la Ley del SPN es clara en señalar que, en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia, corresponde a OSITRAN establecer la tarifa pertinente, en tanto que, en el ámbito de los servicios portuarios sujetos a competencia corresponderá el pago de precios libremente fijados por los prestadores, sin perjuicio de la función de supervisión del contrato de concesión que le corresponde ejercer al OSITRAN como parte del Régimen Tarifario Supervisado³.

³ El artículo 10 del Reglamento General de Tarifas define al Régimen Tarifario Supervisado como aquel bajo el cual las Entidades Prestadoras pueden establecer y modificar libremente las tarifas de los servicios que presten en condiciones de competencia en los mercados. Este régimen tarifario es aplicable de manera general a la prestación de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público, sin perjuicio de la aplicación del régimen tarifario regulado, de la normativa legal y contractual vigente y de las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN.

33. Como veremos a continuación, el citado marco legal guarda absoluta concordancia con las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Tarifas (en adelante, el RETA), del OSITRAN, aprobado por Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN, modificado por Resoluciones N° 082-2006-CD-OSITRAN y N°003-2012-CD-OSITRAN.

(ii) **De los alcances del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN**

34. De la revisión de las disposiciones del RETA puede advertirse lo siguiente:

- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas (artículo 5).
- El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado, sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN (artículos 10 y 11).
- Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se opongan (artículos 9 y 24²).
- Concordante con lo anterior, el RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión, si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos (artículos 9 y 24).
- El RETA es claro en establecer que corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (artículo 17).

c) **Procedimiento contractual establecido para la fijación tarifaria de servicios especiales no previstos en el contrato, así como de los servicios nuevos**

35. Por otro lado, la Única Disposición Complementaria (UDC) del RETA establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria, en caso el INDECOPI concluya que no existen condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público, supuesto en el cual se dispone excepcionalmente el inicio del procedimiento de fijación tarifaria: (i) con la presentación de la propuesta tarifaria elaborada por la APN o, ante la falta de presentación antes referida, (ii) de oficio³.

² Artículo modificado por el Artículo Primero de la Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicado el 01 de febrero de 2012.

³ El procedimiento de actuaciones preparatoria contemplado en la mencionada DCU es el siguiente:

(i) OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.

(ii) Comprobada la no existencia de condiciones de competencia por INDECOPI, la APN deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI.

36. De esta manera, dado que la UDC es una norma de procedimiento, corresponde en principio la aplicación de las disposiciones contenidas en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión (el cual establece un procedimiento ad-hoc de actuaciones preparatorias, previas al inicio del procedimiento de fijación tarifaria, en caso la agencia de competencia concluya que el servicio especial que pretende implementar no se prestará en condiciones de competencia), resultando el RETA de aplicación únicamente en los aspectos no previstos por el Contrato de Concesión.

37. En virtud de lo expuesto, podemos afirmar lo siguiente:

- De acuerdo con el RETA, OSITRAN tiene competencia para regular mediante fijación tarifaria los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria, cuando éstos no se presten en condiciones de competencia.
- El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión⁴, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente (si el Contrato no regulara en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).
- El RETA establece que OSITRAN deberá regular mediante la fijación de tarifas, en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- Conforme a lo dispuesto por el artículo 17 del RETA, corresponde a OSITRAN fijar las tarifas de oficio a solicitud de la Entidad Prestadora.



III. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESTÁNDAR Y ESPECIAL DE ACUERDO AL CONTRATO DE CONCESIÓN

38. El Servicio Especial "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario"- Carga fraccionada y sólida a granel, tiene relación con el Servicio Estándar previsto en las cláusulas 1.23.99 y 8.19 del Contrato de Concesión:



"1.23.99 Servicios Estándar

Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la cláusula 8.19, la Sociedad Concesionaria prestará directamente o a través de terceros tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."



(iii) Si vencido el plazo la APN no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro del plazo máximo de 70 días hábiles.

⁴ El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos.

"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR⁵

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.

Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave*
- b) Servicios en función a la Carga*

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por dicho concepto. La SOCIEDAD CONCESIONARIA no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional

(...)

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

(...)

En el caso de la carga sólida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- i) las actividades de estiba o desestiba; descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos,*
- ii) el servicio de manipuleo –en el área de almacenaje (silos), o zona de maniobra- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- iii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- iv) uso de infraestructura (Uso de muelle),*
- v) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad*

⁵ Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

"La cláusula 8.19 establece una descripción general de la naturaleza y características de las actividades que conforman el Servicio Estándar, señalándose una lista de servicios meramente enunciativa. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio en sus definiciones (...)"

Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;
- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;
- v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y
- vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

[El subrayado es nuestro]

39. Como puede observarse, el Contrato es claro en establecer el alcance de los servicios estándar para la carga sólida a granel y carga fraccionada, señalando las prestaciones que éstos deben incluir. Asimismo, establece que dicho tipo de servicios deben cumplir con los niveles de servicio y productividad previstos en el Anexo 3.
40. Por otro lado, respecto de los Servicios Especiales, las cláusulas 1.23.98, 8.20 y 8.23, establecen su tratamiento dentro del Contrato de Concesión:

"1.23.98. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. (...)"

"8.20. SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23."

"8.23. Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones."

[El subrayado es nuestro]

41. En virtud de lo expuesto, puede señalarse lo siguiente:

- (i) El Concesionario está facultado a prestar los servicios estándar y especiales a todos los usuarios que los soliciten (cláusula 8.20).
- (ii) Los Servicios Estándar deben cumplir con los niveles de Servicio y Productividad contemplados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión (cláusula 1.23.99).
- (iii) Los servicios especiales son todos los servicios portuarios distintos al Servicio Estándar (cláusula 1.23.98).
- (iv) Por los servicios especiales la sociedad concesionaria tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (cláusula 1.23.98).
- (v) Antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos conforme a la definición del RETA, la sociedad concesionaria deberá presentar al INDECOPI su propuesta de

servicio especial debidamente sustentada, a efectos que se pronuncie sobre las condiciones de competencia (cláusula 8.23).

- (vi) En caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria según corresponda (cláusula 8.23).

42. Cabe indicar que en el presente caso, al haber INDECOPI emitido pronunciamiento, mediante Informes N° 056 y 058-2012/GEE, respecto de la no existencia de condiciones de competencia, corresponde a OSITRAN determinar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria.

IV. DE LA SOLICITUD DE FIJACION TARIFARIA PRESENTADA POR APMT

a) Inicio del procedimiento a instancia de parte

43. El artículo 61 del RETA establece, como parte del inicio del procedimiento de fijación tarifaria, una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y otra para la evaluación de procedencia de la misma, de la siguiente manera:



"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.

Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación. Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario. (...)"

[El subrayado es nuestro]



44. Sobre el particular, en el presente caso, se observa lo siguiente:

- Con fecha 25 de enero de 2013, mediante Carta N° 008-2013 APMT/GC, APMT remitió a OSITRAN su propuesta tarifaria.
- Mediante Informe N° 005-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 14 de enero de 2014, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica recomendaron a la Gerencia General el inicio del procedimiento de fijación tarifaria formulado por APMT para la prestación del servicio especial denominado "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel.
- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2014-CD-OSITRAN del 17 de enero de 2014 se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial

"Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel.

b) Cumplimiento de los plazos

45. Conforme a lo señalado en el artículo 59° del RETA, la Gerencia de Regulación contará con un plazo de quince (15) Días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo de presentación de comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General el Informe que sustente las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación, Revisión Tarifaria o Desregulación, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente.
46. En un plazo de cinco (5) Días, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo. En caso la Gerencia General presentara observaciones al informe, lo remitirá a la Gerencia de Regulación y señalará un plazo para su subsanación.

c) Del contenido de la propuesta de APMT

(i) Definición del Servicio

47. Según el Concesionario, el servicio especial objeto de fijación tarifaria se denomina "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel. Al respecto, APMT define el servicio de la siguiente manera:

"Provisión o suministro de equipos adicionales para incrementar la productividad en la descarga/embarque de las mercancías de carga fraccionada y carga sólida a granel por encima de los niveles establecidos en el Contrato de Concesión. La prestación del servicio incluirá la prestación del personal para el manejo de los equipos, la energía requerida para su operación y los trámites respectivos".

48. Cabe resaltar que este servicio se prestará a la carga y será facturado, principalmente, al consignatario de la carga o a su representante, a menos que el contrato de transporte marítimo señale lo contrario.
49. APMT señala que el cobro de este servicio se hará efectivo con la condición de que sea solicitado por el usuario (línea naviera o consignatarios de la carga). En aquellos casos que APMT, por decisión propia, incremente la productividad en el embarque/descarga de carga fraccionada o carga sólida a granel por encima de los niveles establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, no se aplicará el cobro de la tarifa del servicio bajo análisis.
50. Según el Concesionario, es el incremento del nivel de productividad por encima de lo exigido en el Contrato de Concesión para el Servicio Estándar, lo que justifica que dicho servicio sea considerado un servicio especial. Asimismo, se justifica que la adquisición de equipos adicionales -no exigidos en el Contrato de Concesión- que harán posible este incremento de productividad, sean recuperados por una tarifa adicional al servicio estándar.
51. El Concesionario señala que los equipos adicionales que se destinarán para proveer el servicio bajo análisis son los montacargas (que incluye minicargadores), las grúas móviles y reach stacker.



(ii) **Naturaleza del Servicio**

52. El Concesionario sostiene que el servicio especial "provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" es un servicio nuevo y/o un servicio no previsto en el Contrato de Concesión, por dos motivos:

- Para incrementar la productividad se requiere de equipamiento y personal adicional a los que se destinan para cumplir con la prestación del servicio estándar, bajo los niveles de productividad (por equipo o nave) estipulados en el Contrato de Concesión.
- La práctica internacional en los puertos de todos los continentes reconoce precios o tarifas adicionales al del servicio estándar (o como se denomine en otros puertos) por la provisión de equipos y personal adicional.

(iii) **Unidad de Cobro**

53. El Concesionario propone como unidad de cobro del servicio bajo análisis, la facturación por hora de provisión del equipo que se demande para incrementar la productividad en el embarque o descarga. Según el Concesionario, las razones por las que no debe facturarse la provisión de equipos por tonelada se basan principalmente en las tres razones siguientes:

- La carga fraccionada está compuesta de diversas mercancías a las cuales se les puede otorgar rendimientos muy distintos con el mismo número de equipos y recursos. Por ejemplo, si se utiliza una grúa móvil y 4 montacargas, se puede alcanzar 25 movimientos por hora (aproximadamente 300 toneladas por hora) para un tipo de mercancía, mientras que para otra mercancía quizás apenas se logre los 15 movimientos por hora (aproximadamente 180 toneladas por hora). Por tanto, no es posible determinar un número de equipos fijo, es decir, que no varíe para alcanzar un determinado rendimiento en el embarque/descarga, y que aplique para todos los tipos de mercancías de carga fraccionada. Esta característica también se encuentra, aunque en menor grado, en la carga sólida a granel.
- Dentro del conjunto de naves que arriban al Terminal Norte existen diferencias tecnológicas que originan que un mismo tipo de mercancía pueda ser descargada con rendimientos totalmente diferentes, según el tipo y características de la nave. Por ejemplo, las naves multipropósito y convencionales difieren en tamaño y capacidad de bodegas. Por otro lado, algunas naves se caracterizan por poseer guías en las bodegas, las cuales facilitan o mejoran la descarga con grúas de muelle.
- Otra diferencia entre naves es el número de grúas de buque que posee; a menor número de grúas propias de la nave, es mayor el rendimiento de descarga o embarque con las grúas móviles de muelle. El menor número de grúas propias de nave también permitiría que se pueda designar más grúas de muelle en la atención de la nave.
- El volumen que se descarga también influye en el rendimiento de las operaciones de descarga/embarque. Por lo general, a mayor volumen, mayor rendimiento; esto se debe, entre otras razones, a una mayor especialización y a menores tiempos muertos.

54. Las razones mencionadas anteriormente demuestran la complejidad para determinar qué equipos adicionales se necesitan para alcanzar una determinada productividad que aplique para todos los tipos de mercancía, ya sea de carga fraccionada o de granel sólido.



(iv) Metodología para determinar Tarifa

55. El Concesionario señala que no es posible utilizar la metodología de costos incrementales, por dos motivos: (i) demanda incierta, y (ii) no es posible cuantificar los costos del servicio.
56. APMT señala que las proyecciones de la demanda futura son inciertas, en el sentido que no es posible estimar si existirá demanda por la provisión de equipos para incrementar productividad, y tampoco puede establecerse qué tipo de equipos serán demandados, en menor o mayor medida. En ese sentido, es probable que se origine una demanda diferente de equipos para cada nave que embarque o descarga carga fraccionada o carga sólida a granel.
57. Asimismo, las proyecciones de costos de estos servicios no resultan posible de cuantificar debido a que en la carga sólida a granel, pero principalmente en carga fraccionada, existe una gran diversidad de mercancías que conllevan a necesidades de equipos totalmente diferentes para alcanzar un mismo nivel deseado de productividad de embarque/descarga. Ante este escenario, sería muy complejo estimar los costos.
58. El Concesionario también señala que al analizar un gran número de terminales portuarios a nivel mundial, se identificó que en casi todos existe una tarifa o precio por el suministro de equipos adicionales. En ese sentido, puede deducirse que el cobro de una tarifa o precio adicional al servicio estándar o servicio similar en puertos internacionales, es práctica internacional aceptada.
59. Asimismo, APMT menciona que en muchos de los terminales portuarios analizados, el alcance del servicio bajo análisis coincide con el que se ofrece en estos puertos internacionales.
60. Por otro lado, el Concesionario refiere que muchos de los terminales analizados cuentan con tarifas reguladas por la autoridad portuaria de su país o, en su defecto, los terminales portuarios enfrentan una alta competencia, como sucede en aquellos que se encuentran en Manzanillo (México). Sostiene, además, que al considerar este tipo de terminales portuarios, se elimina o reduce al máximo el riesgo de que se obtenga beneficios mayores a cero.
61. Ambas razones, argumenta APMT, justifican la necesidad de proponer la metodología de tarificación comparativa como la óptima para fijar las tarifas del servicio de "provisión de equipos para incrementar productividad en el embarque/descarga de carga a solicitud del usuario" – carga fraccionada y carga sólida a granel. La aplicación de esta metodología se encuentra acorde con la experiencia regulatoria en servicios portuarios llevada a cabo en el Perú, por lo que también se encuentra en concordancia con los principios de predictibilidad, consistencia y eficiencia señalados en el RETA.

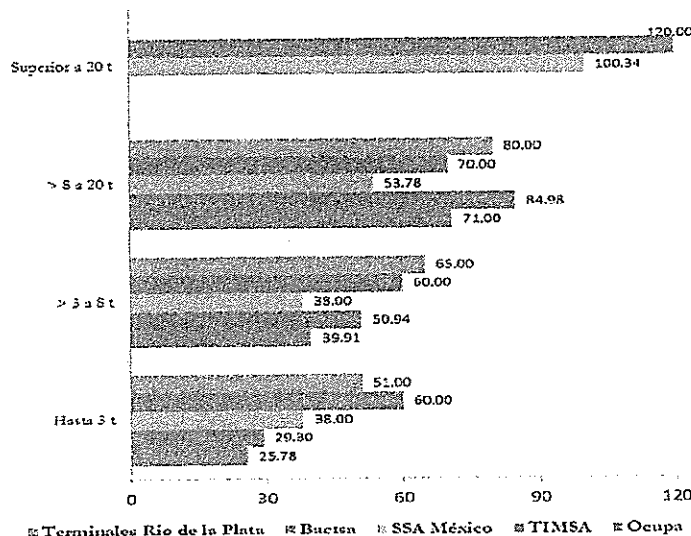
(v) Propuesta Tarifaria

62. El Concesionario propone que la tarifa del Servicio Especial "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" –en el embarque y/o desembarque de carga fraccionada y sólida a granel– se fije por el número de horas o tiempo de uso de equipos que se destinan a brindar este servicio. En ese sentido, propone que se establezcan tarifas por hora por el alquiler de los equipos de montacargas (que incluye mini cargadores), grúas móviles y *reach stacker*, cuando estos sean solicitados para proveer el servicio antes mencionado.



63. Para determinar la tarifa de los montacargas, el Concesionario seleccionó a cinco terminales portuarios (Terminales Río de la Plata y Bactsa, en Argentina; SSA México, TIMSA y Ocupa en México) que se encontraban en mercados donde existían condiciones de competencia, dado que operan junto con otros terminales portuarios dentro de un mismo puerto⁶ (Ver Gráfico N° 1)

Gráfico N°1
Muestra seleccionada para obtener las tarifas por provisión de montacargas, según el tipo de capacidad que se demande (USD por hora)



Fuente: Diversos tarifarios públicos de los operadores portuarios
Elaboración: APMT

64. A partir de la muestra relevante del benchmarking realizado, se obtiene las tarifas que APMT propone para cada una de las cuatro capacidades descritas de montacarga que el usuario solicitaría (Ver Cuadro N°1)

Cuadro N°1
Propuesta de tarifas máximas por el servicio de provisión de montacargas para incrementar productividad, según tipo de capacidad que se demande

Tipo de montacarga	Propuesta de Tarifas (USD/hora)
Montacarga de hasta 3 t de capacidad ^{1/}	40,82
Montacarga entre: > 3 t hasta 8 t de capacidad	50,77
Montacarga entre: > 8 t hasta 20 t de capacidad	71,95
Montacarga > 20 t de capacidad	110,17

Elaboración y Fuente: APMT

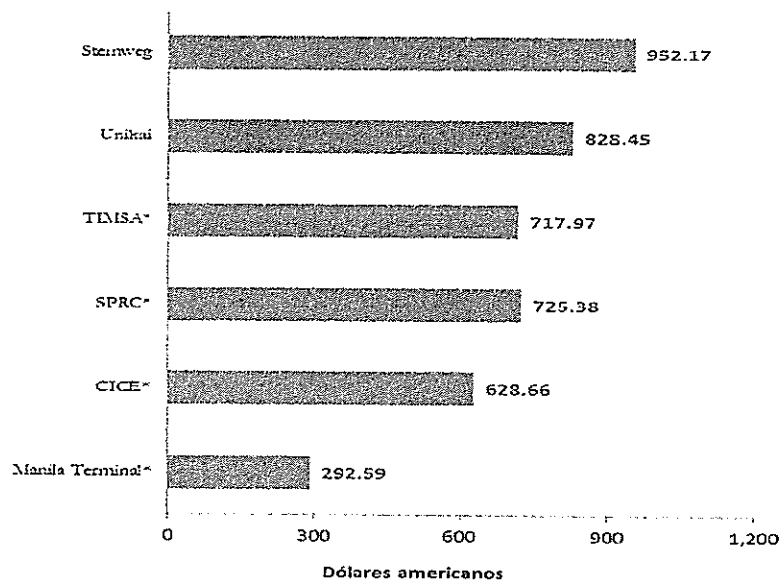
Nota:

1. Aplicará cobro mínimo de 4 horas.

⁶ El Concesionario señala que no se ha considerado como parte de la muestra relevante los terminales portuarios de SPRC y Contecar, en Colombia, dado que no ha sido posible hallar las tarifas o precios que se cobra por operador hora, que como se ha mencionado es un factor clave dentro de los costos de provisión de equipos como montacargas.

65. En el caso de la tarifa para el servicio de grúa móvil, el Concesionario seleccionó a seis terminales portuarios, tres de la región de América Latina, dos de Europa y uno de Asia. De esta muestra de puertos, APMT obtiene una tarifa promedio de USD 690,87 por hora, que es la tarifa que APMT propone por la provisión de la grúa móvil adicional (a lo exigido en el Contrato de Concesión) que ha adquirido (Ver Gráfico N°2).

Gráfico N°2
Muestra seleccionada para obtener las tarifas por provisión de grúa móvil
(USD por hora)



Nota:

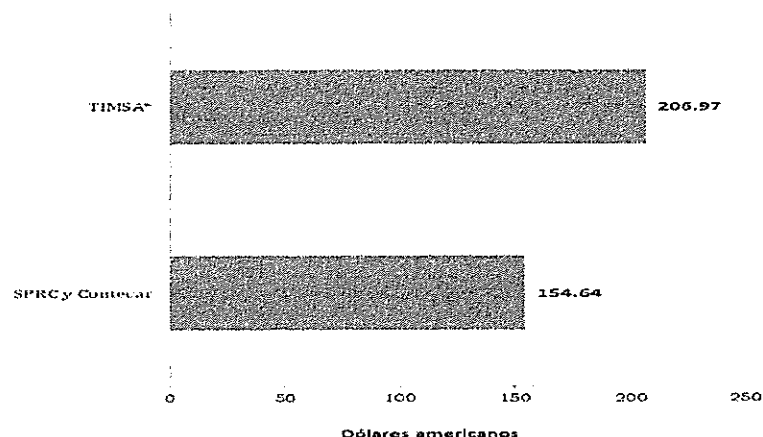
En este caso se ha utilizado al terminal portuario SPRC, a pesar que este terminal no publica el costo de operador. Se ha incluido a SPRC puesto que el costo de operador no es relevante. A la tarifa por equipo que publica SPRC se le ha adicionado el costo de personal (operador) que se registra en el Terminal Norte.

Fuente: Tarifarios públicos de los operadores portuarios

Elaboración: APMT

66. En el caso de la tarifa de *reach stacker*, el Concesionario seleccionó tres terminales portuarios, éstos son TIMSA y SPRC y CONTECAR. El primer terminal portuario compite con otros terminales portuarios dentro del puerto de Manzanillo. Asimismo, las tarifas de los terminales portuarios que se encuentran dentro del puerto de Cartagena (Colombia) se encuentran reguladas, con lo cual se evita el riesgo de traslado de rentas económicas. A partir del benchmarking, el Concesionario obtiene una tarifa promedio de US\$ 180,81 por hora, que es la tarifa que APMT propone por la provisión de un *reach stacker*.

Gráfico N°3
Muestra seleccionada para obtener las tarifas por provisión de *reach stacker*
(USD por hora)



Nota: En este caso se ha utilizado al terminal portuario SPRC, a pesar que este terminal no publica el costo de operador. Se ha incluido a SPRC puesto que el costo de operador no es relevante. A la tarifa por equipo que publica SPRC se le ha adicionado el costo de personal (operador) que se registra en el Terminal Norte.

Fuente: Tarifarios públicos de los operadores portuarios

Elaboración: El Consultor



V. FIJACIÓN TARIFARIA DE OSITRAN

a) Alcances de la Tarifa a fijar



67. El Servicio Especial de "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel, de acuerdo a la especificación brindada por el Concesionario, consiste en el uso de equipos adicionales para incrementar la productividad del embarque/descarga de la carga fraccionada y sólida a granel, por encima de los niveles establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, a solicitud del consignatario de la carga, de la nave, o de su representante.



68. La provisión del mencionado Servicio Especial supone el uso de equipamiento adicional – montacargas (incluye minicargadores), grúas móviles y reach stacker– así como de energía eléctrica y mano de obra adicional. Al respecto, el Concesionario argumenta que la mayor inversión requerida para brindar el servicio de embarque y descarga con mayores niveles de productividad es la justificación para que éste sea considerado como un servicio nuevo por el cual se obtenga una retribución económica adicional. Basado en ello, el Concesionario solicitó el reconocimiento de este nuevo servicio como un Servicio Especial y la tarificación correspondiente.

69. Este servicio será ofrecido a la carga fraccionada y a granel (general y fertilizante), las que, bajo el Servicio Estándar, vienen siendo atendidas con diferentes niveles de productividad. Como señala el Concesionario, estos diferentes niveles de rendimiento, incluso usando el mismo equipamiento y mano de obra, varían por tipo de producto, así como también por las características de la nave atendida.

70. Los niveles de rendimiento o productividad para la atención de carga fraccionada y a granel establecidos por el Contrato de Concesión se muestran en la Cuadro N° 2. Para fines de la supervisión de sus obligaciones contractuales, el Concesionario no tiene que cumplir con el

estándar establecido por operación de embarque o descarga realizada por tipo de carga, sino que debe cumplirlo en promedio –para cualquier producto de un mismo tipo de carga– en un periodo de tres meses. De allí que, el rendimiento alcanzado en el embarque o descarga de la carga puede ser variable (por encima o por debajo del estándar trimestral fijado), incluso tratándose del mismo producto.

Cuadro N° 2
Nivel de servicio y productividad

Tipo de Carga	Productividad (Tm/h)
Fraccionada	100
Granel general	400
Granel fertilizante	300

Fuente: Contrato de Concesión, Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Elaboración: GRE de OSITRAN

71. De las condiciones señaladas en los numerales anteriores, se desprende que para la existencia del Servicio Especial propuesto por el Concesionario deben establecerse indefectiblemente valores referenciales, que permitan al usuario decidir si requerirá de una mayor productividad, así como contar con criterios claros y explícitos para el cobro del nuevo servicio.

72. Asimismo, se desprende que es condición indispensable para la provisión del Servicio Especial que el Concesionario utilice equipamiento adicional al que se viene utilizando para la provisión del Servicio Estándar. El Concesionario deberá presentar y detallar al usuario el equipamiento adicional que utilizará con la finalidad de incrementar la productividad.

b) Unidad de Cobro

73. Con la finalidad de no alterar las unidades de cobro establecidas en el Contrato de Concesión para carga fraccionada y sólida granel, la tarifa del servicio especial objeto de este informe será establecida en términos de toneladas métricas por hora (Tm/h).

74. En ese sentido, se considera que la alternativa propuesta por el Concesionario de realizar el cobro del Servicio Especial por tipo de equipo alquilado por hora (montacarga, grúas móviles y reach stacker) no es factible de ser implementada, ya que puede generar incentivos a la sobreutilización de equipos, así como favorecer un comportamiento ineficiente por parte del Concesionario (por ejemplo, inclusión de tiempos muertos en la contabilización de las horas de alquiler de los equipos). De allí que, el Servicio Especial deberá denominarse "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel".

75. Por lo tanto, la tarifa propuesta no solo busca mantener el mismo criterio seguido en el Contrato de Concesión en relación a la unidad de cobro utilizada en el embarque y descarga de la carga fraccionada y granel, sino también relacionar dicha unidad de cobro (Tn/h) con el nivel de rendimiento demandado por el usuario. De este modo, se generarán incentivos al Concesionario para utilizar sus insumos de manera eficiente, dado el nivel de rendimiento requerido.

⁷ El nombre del Servicio Especial propuesto por el Concesionario es: "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel".

c) Consideraciones a tener en cuenta en la provisión del Servicio Especial

76. Los requisitos mínimos que deberán cumplirse para que se configure la prestación del Servicio Especial son los siguientes:

- i. Solicitante del Servicio: el Servicio Especial deberá ser solicitado por la nave o por el consignatario de la carga, de acuerdo con lo que establezca los Contratos de Transporte.
- ii. Prestación del Servicio: el Servicio Especial obligatoriamente deberá ser prestado con equipamiento y personal adicional, al que usualmente se emplea en la prestación del Servicio Estándar. En este punto, cabe precisar que el Concesionario estará obligado a detallar al usuario el equipo adicional que está utilizando para brindar el servicio.
- iii. Niveles de Productividad del Servicio Estándar establecidos en el Contrato de Concesión: en los comentarios realizados por los Usuarios, se señala que el Terminal Portuario no está logrando los niveles de productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. En ese sentido, debe quedar claro que una condición previa para que el Terminal Portuario preste el Servicio Especial es que éste cumpla con los niveles de productividad establecidos en el Contrato de Concesión. En caso contrario, el Concesionario no podrá iniciar la prestación del Servicio Especial.

En ese sentido, la provisión del Servicio Especial no debe prestarse en detrimento de la calidad del Servicio Estándar de embarque/descarga. Es decir, se seguirá exigiendo al Concesionario el cumplimiento en los niveles de servicio y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión para el Servicio Estándar, en concordancia a la metodología aprobada por la Autoridad Portuaria Nacional. Adicionalmente, para efectos de supervisión de los estándares establecidos en el anexo señalado no deberá contabilizarse el rendimiento logrado por el Concesionario en la provisión del "Servicio Especial de provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" en la atención de la carga fraccionada y a granel (general y fertilizante).

- iv. Niveles de Productividad por Nave: en los comentarios realizados en la Audiencia Pública y los remitidos a OSITRAN, los Usuarios sostienen que en algunos casos APMT alcanza niveles de productividad muy por encima de los promedios establecidos en el Contrato de Concesión. Al respecto, al revisar la información sobre rendimientos del servicio de embarque y/o descarga durante los años 2012-2013, se observa que aproximadamente sólo el 50%, 30% y 20% de la carga fraccionada, granel general y granel fertilizante, respectivamente, movilizada por el terminal portuario de APMT Callao se atiende con rendimientos superiores a los establecidos en el Contrato de Concesión (Ver Cuadro N° 3).



Cuadro N° 3
Porcentaje de naves atendidas en APMTC según niveles de rendimiento

CARGA FRACCIONADO					CARGA SÓLIDA A GRANEL			CARGA GRANEL FERTILIZANTE		
Rango de productividad		Frecuencia		Porcentaje acumulado	Frecuencia		Porcentaje acumulado	Frecuencia		Porcentaje acumulado
Inferior	Superior	Absoluta	Relativa		Absoluta	Relativa		Absoluta	Relativa	
>0	<50	181	30.5	30.5	2	0.6	0.6	2	2.4	2.4
>50	<100	109	18.4	48.9	12	3.6	4.2	5	6.0	8.3
>100	<150	94	15.9	64.8	14	4.2	8.4	13	15.5	23.8
>150	<200	73	12.3	77.1	47	14.1	22.5	22	26.2	50.0
>200	<250	64	10.8	87.9	34	10.2	32.7	19	22.6	72.6
>250	<300	31	5.2	93.1	32	9.6	42.3	6	7.1	79.8
>300	<350	14	2.4	95.4	52	15.6	58.0	10	11.9	91.7
>350	<400	10	1.7	97.1	43	12.9	70.9	5	6.0	97.6
>400	<450	6	1.0	98.1	33	9.9	80.8	1	1.2	98.8
>450	<500	6	1.0	99.2	21	6.3	87.1	1	1.2	100.0
>500	<1000	5	0.8	100.0	43	12.9	100.0	0	0.0	100.0

Elaboración: GRE-OSITRAN

Fuente: APM Terminals Callao, 2012-2013

Adicionalmente, los Usuarios remitieron información que sustenta lo anteriormente señalado. Por ejemplo, en relación al rendimiento del embarque y/o descarga de la carga fraccionada, estos señalan que dadas las características de sus naves el rendimiento promedio alcanzado ascendió a 300 Tm/hora. Para el caso de carga a granel sólida, los Usuarios señalan que se alcanzó un nivel de productividad promedio por encima de 400 Tm/hora, durante el periodo 2011-2014 (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4
Niveles de rendimiento de descarga de carga granel sólida, por nave

Nave	ETA Callao	Tonelaje	Inicio descarga	Fin descarga	Horas	Rendimiento (Tm/hora)
Chios Trinity	17-abr	38,508.11	17/04/2013 15:35	21/04/2013 10:05	91	426
Lisa J	17-jun	32,844.12	22/06/2013 00:30	25/06/2013 06:40	78	420
Navios Achilles	06-sep	32,769.12	14/09/2013 18:30	18/09/2013 02:20	80	410
Slettnes	08-sep	30,611.23	18/09/2013 09:45	22/09/2013 04:20	91	338
Equinox Star	11-nov	37,996.83	12/11/2013 17:25	15/11/2013 20:10	75	508
Ocean Prefect	09-dic	28,538.34	13/12/2013 18:05	15/12/2013 22:20	52	546
Angelina The Great N	23-dic	40,315.25	26/12/2013 00:50	29/12/2013 18:40	90	449

Fuente y Elaboración: ALICORP

Así, en línea con lo anteriormente expuesto, se reajustará la base sobre la cual se estimará la tarifa por el Servicio Especial. Es decir, la elasticidad tarifa-rendimiento estimada será aplicada no sobre los niveles promedio establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión –como inicialmente se estableció–, sino sobre una base de rendimiento calculada a partir de la información remitida por el Concesionario con respecto al desempeño histórico exhibido por el mismo en la provisión del servicio de embarque y/o desembarque de carga fraccionada y a granel. Es necesario resaltar que esta propuesta recoge las observaciones realizadas por los Usuarios en la Audiencia Pública y remitidas por escrito o correo electrónico a OSITRAN.

Asimismo, cabe recordar que de acuerdo al artículo 19 del RETA, corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación tarifaria. Ello se enmarca dentro de los alcances de la Función Reguladora que ejerce OSITRAN, pues de acuerdo al artículo 16 del REGO, OSITRAN establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación.

Cabe señalar que los resultados de las supervisiones realizadas por el OSITRAN durante los años 2012 y 2013, muestran que el Concesionario cumplió parcialmente

con los niveles de servicio y productividad establecidos para la provisión del Servicio Estándar en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Al respecto, en el cuadro N° 5 se observa que el Concesionario cumplió con los niveles de rendimiento establecidos para la carga fraccionada mas no con aquellos exigidos para la carga sólida a granel y granel fertilizante.

Cuadro N° 5
Niveles de rendimiento de APM Terminals en el embarque/descarga
(En Tm/hora)

Trimestre	Carga fraccionada	Carga a granel	
		General	Fertilizante
I - 2012	127.11	395.27	330.27
II - 2012	149.91	397.62	336.72
III - 2012	132.18	423.61	306.87
IV - 2012	133.14 ^{1/}	417.07	254.37
<i>Promedio trimestral anual</i>	<i>136.40</i>	<i>408.39</i>	<i>307.06</i>
I - 2013	105.27 ^{1/}	239.36	268.78
II - 2013	120.11 ^{1/}	331.80	253.77
III - 2013	148.14 ^{1/}	345.04	208.13
IV - 2013	125.74 ^{1/}	349.00	204.35
<i>Promedio trimestral anual</i>	<i>124.88 ^{1/}</i>	<i>311.13</i>	<i>233.76</i>
Niveles de productividad contractuales ^{2/}	100	400	300

Fuente: GSF, OSITRAN y APMTC.

Elaboración: GRE, OSITRAN

Nota:

^{1/} Datos calculados por GRE, OSITRAN a partir de la base de datos proporcionada por APMTC.

^{2/} Anexo 3 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Muelle Norte.

Por este motivo, no tiene ningún sentido que el Regulador autorice la aplicación de una tarifa para la prestación del Servicio Especial de incremento de la productividad, mientras que el Concesionario no demuestre el cumplimiento de los niveles de calidad de servicio señalados en el Contrato de Concesión. En este contexto, el presente informe solo recomendará la aprobación de la tarifa del Servicio Especial para el caso de carga fraccionada.

En ese sentido, el inicio de la prestación del Servicio Especial para cargas sólida a granel y fertilizantes se hará efectivo cuando el Concesionario cumpla con los niveles de servicio establecidos, en el Anexo 03 del Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio Estándar a dichas cargas. Para ello, se establecerá el nivel base de rendimiento a partir del cual el Servicio Especial para cargas granel sólido general y fertilizantes podrá ser prestado y cobrado, siguiendo la metodología aplicada para el caso de la carga fraccionada.

A partir de los datos revisados sobre los rendimientos exhibidos en el embarque y/o descarga de carga fraccionada durante el periodo 2012-2013, se ha establecido un nivel de rendimiento base a partir del cual se calculará la tarifa de Servicio Especial. Al respecto, es preciso mencionar que el Concesionario logra cumplir con los niveles promedio establecidos en el Contrato de Concesión (100 Tm/hora) atendiendo a un ritmo de embarque y/o desembarque que va en un rango de 0 a 257 Tm/hora, según la información remitida por APMTC. De allí que, a fin de garantizar la provisión del Servicio Estándar acorde a los niveles de rendimiento establecidos en el Contrato de Concesión, se considera que lo idóneo es que la provisión del

Servicio Especial se brinde para niveles requeridos de rendimiento por encima de los 257 Tm/hora⁸.

A fin de que el cobro por el mencionado servicio se haga efectivo, el Regulador verificará que el Concesionario haya cumplido durante dos trimestres consecutivos con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar.

- v. **Pago por el Servicio Especial:** el terminal portuario solo facturará por concepto del Servicio Especial cuando logre los niveles de productividad pactados con la nave o el consignatario de la carga. Si logra niveles de productividad inferiores a los pactados previamente, la nave o el Usuario no estarán obligados a pagar por el Servicio Especial.

Es importante precisar que, el Concesionario estará obligado a mantener un registro detallado de las condiciones de provisión del Servicio Especial. Específicamente, deberá proporcionar información relacionada al equipamiento utilizado, volumen movilizado y productividad, con fines estadísticos y de control.

77. La tarifa establecida para el Servicio Especial de "Provisión de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" –para carga fraccionada o sólida a granel– es una tarifa máxima o tope. En ese sentido, el Concesionario tiene la opción de cobrar tarifas menores, si lo considera pertinente de acuerdo con su política comercial.



78. En principio, el solicitante del Servicio Especial será la nave o su representante, o el consignatario de la carga. Por dicha razón, será el dueño de carga el que pagará el costo de este servicio, situación que podrá variar de acuerdo a las condiciones que se establezcan en los respectivos contratos de transporte marítimo.



79. Debe precisarse que el Concesionario está obligado a brindar el Servicio Especial cuando éste sea solicitado por el Usuario. Al respecto, la Cláusula 20º del Contrato de Concesión establece:

"(...) La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa. (...)"

80. En línea con lo señalado en numerales anteriores, la prestación del Servicio Especial no deberá comprometer el nivel de productividad exigido al Concesionario en la provisión del Servicio Estándar, el cual se encuentra establecido en el Contrato de Concesión. Es decir, el Concesionario permanecerá sujeto al cumplimiento de los niveles de servicio y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión para el Servicio Estándar (presentados en la tabla N° 1 de este informe). De hecho, los niveles de rendimiento base a partir de los cuales se empezará a proveer el Servicio Especial toman en cuenta la posibilidad real del Concesionario en el cumplimiento de los estándares exigidos para el Servicio Estándar, a partir de su desempeño histórico observado.



⁸ Ver en apéndice N° 1 la metodología utilizada para el cálculo del valor de rendimiento base a partir del cual se proveerá el Servicio Especial.

d) **Metodología de fijación**

81. Cuando el Regulador establece tarifas en los mercados, el objetivo no es sólo reducir el poder de mercado de las empresas monopólicas, sino buscar que se generen eficiencias en costos.
82. En este contexto, la tarifa por el Servicio Especial de "Provisión de equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" –para carga fraccionada o sólida a granel– debe incentivar que el Concesionario genere dichas eficiencias durante la prestación del servicio.
83. Como se mencionó anteriormente, en la propuesta de APMT la tarifa se fija en función del tiempo de uso de los equipos que se destinan a brindar este Servicio Especial, sin embargo, esto conlleva el riesgo de que el Concesionario emplee un mayor número de equipos en cada operación, con la finalidad de recaudar mayores ingresos.
84. Para reducir el riesgo de este comportamiento, la metodología que utilizará OSITRAN consiste en establecer la tarifa en función del incremento en la productividad solicitada por el usuario. De esta forma, a mayor rendimiento demandado por el usuario mayor será la tarifa (y viceversa) que éstos deberán pagar al Concesionario. Ello, en el entendido que brindar una atención con mayores niveles de rendimiento a los exigidos por el Contrato de Concesión implica que el Concesionario utilice equipamiento y personal adicional, que involucra mayores costos. Así, la tarifa es calculada en función a la productividad requerida por el usuario, sobre la base de la elasticidad tarifa-rendimiento estimada para una muestra comparable de terminales portuarios, quedando a decisión del Concesionario la selección de la cantidad y combinación óptima de insumos que le permita lograr el nivel de productividad pactado con el Usuario. De este modo, se generan incentivos adecuados al Concesionario para su comportamiento eficiente.



e) **Determinación de la elasticidad tarifa-rendimiento**

85. Para calcular la tarifa del servicio especial, se realizó un ejercicio de benchmarking con la finalidad de comparar tarifas y rendimientos establecidos por los diferentes Contratos de Concesión para el servicio de embarque o descarga de carga fraccionada y a granel en diferentes puertos.
86. A partir de la muestra disponible, se estimó la elasticidad tarifa-rendimiento utilizando un modelo de elasticidad constante simple. La elasticidad obtenida mide la variación porcentual de la tarifa ante una variación porcentual en el rendimiento para la muestra de datos considerada. En el entendido que el valor obtenido representa la mejor combinación tarifa-rendimiento promedio, dada la muestra de datos disponible, dicha elasticidad será utilizada para el cálculo de la tarifa del servicio especial en análisis.
87. Para estimar la elasticidad tarifa-rendimiento se seleccionó una muestra en la cual se utilizaron tarifas y rendimientos teóricos, es decir, aquéllos que se encuentran establecidos en los Contratos de Concesión o sus equivalentes en cada uno de los puertos seleccionados en dicha muestra.
88. Puesto que la muestra de datos empleada corresponde a los valores de tarifas y productividades establecidas por los Contratos de Concesión o similares, se asume que dicha combinación de valores corresponde al óptimo esperado para cada puerto, dada la infraestructura y equipamiento con el que cuenta. Haciendo un símil con la teoría de eficiencia, productividad y fronteras de producción, se esperaría que las combinaciones de tarifa-rendimiento utilizadas correspondan a firmas ubicadas sobre la frontera de



posibilidades de producción (FPP), por representar comportamientos eficientes en la provisión del servicio por tipo de producto⁹. Esta es la lógica que subyace a la estimación realizada para la tarificación del servicio especial.

89. Si bien es cierto que las FPP se componen de comportamientos de *firmas* que, en cierta medida, pueden no ser totalmente comparables en términos de dotaciones e inputs, la aplicación de ciertos modelos de fronteras (e.g. análisis envolvente de datos y *free disposal hull*) permite identificar a los pares eficientes con los cuales comparar a la firma analizada. En este caso, dada la característica de los datos evaluados, la mejor alternativa factible fue estimar la elasticidad tarifa-rendimiento a partir de una regresión log-log simple (modelo de elasticidad constante) asumiendo una FPP formada por los criterios de eficiencia emulados a partir de los contratos.
90. Como se mencionó anteriormente, para el cálculo de la elasticidad tarifa-rendimiento se estimó un modelo de elasticidad constante por el método de mínimos cuadrados ordinarios¹⁰, el cual queda representado en la siguiente expresión:

$$\ln(tar_i) = \alpha + \beta_1 \ln(ren_i) + \beta_2 (c_frac_i) + \mu \quad (1)$$

Donde:

- tar_i : tarifas internacionales para carga fraccionada y sólida a granel.
- c_frac_i : variable binaria, donde el valor 1 representa a la carga fraccionada y el valor 0 representa a la carga a granel (general y fertilizante).

La inclusión de esta variable se justifica en la distinción que se realiza en el Contrato de Concesión de APMT en relación a la tarifa y niveles de rendimiento promedio exigidos a la carga fraccionada y a la carga a granel. El hecho que su coeficiente haya salido significativo y positivo en el modelo estimado (ver apéndice 2), refleja el hecho de que en promedio en toda la muestra utilizada se cobra una tarifa mayor para la carga fraccionada¹¹.

- α : es una constante, la cual representa el intercepto de la línea de regresión estimada con el eje de la variable dependiente. En este modelo representa el intercepto de la línea de regresión para la carga a granel.
- β_1 : es el coeficiente que mide la elasticidad de la tarifa con respecto al rendimiento o nivel de productividad de los terminales portuarios. β_1 es el coeficiente neto del efecto del tipo de carga sobre la tarifa.
- β_2 : es el coeficiente que captura el efecto del tipo de carga sobre la tarifa.

En este modelo la suma de β_2 más α representa el intercepto del que parte la línea de regresión que relaciona la tarifa con el rendimiento correspondientes a la carga

⁹ En este informe no se consideran propiamente firmas o puertos eficientes, ya que las combinaciones de tarifa-rendimiento utilizadas no representan a una unidad de decisión (*Decision Making Unit*) tal como lo define la teoría de eficiencia. Las combinaciones de tarifa-rendimiento aquí utilizadas son establecidas por producto; es decir, lo que estaría formando la FPP serían comportamientos eficientes en el embarque / descarga de productos específicos.

¹⁰ Los mínimos cuadrados ordinarios es una técnica econométrica, en la cual, el vector de coeficientes de mínimos cuadrados minimiza la suma de los cuadrados de los residuos, cuando se realiza la estimación (ver Greene, 1999).

¹¹ En un modelo no presentado en este informe se probó la hipótesis de que existiera diferente pendiente para la relación tarifa-rendimiento por tipo de carga pero esta fue rechazada.

fraccionada. Puesto que en promedio la tarifa para carga fraccionada es mayor que la tarifa de la carga a granel, se espera que β_2 sea positivo.

- ren_i : rendimientos o niveles de productividad de los terminales portuarios para carga fraccionada y sólida a granel.
- μ : término aleatorio.

91. Diferenciando la ecuación (1)²² con respecto a la variable ren_i se obtiene:

$$Var\%(tar_i) = \beta'_1 Var\%(ren_i) \quad (2)$$

Donde:

- β'_1 : es el valor estimado del parámetro β_1 . Representa el incremento porcentual de la tarifa ante un aumento de un punto porcentual en el rendimiento del servicio.
- $Var\%(tar_i)$: representa la variación porcentual de la tarifa para carga fraccionada o sólida a granel.
- $Var\%(ren_i)$: representa la variación porcentual del rendimiento de carga fraccionada o sólida a granel.



f) Determinación de la Tarifa para el Servicio Especial

92. Para determinar la tarifa se aplicará la siguiente fórmula:

$$tse = tes * [1 + \beta'_1 * Var\%(rend_i)] \quad (3)$$

Donde:

- tse : tarifa del servicio especial por provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario.
- tes : tarifa del servicio estándar para carga fraccionada o carga sólida a granel.
- $Var\%(rend_i)$: variación o incremento porcentual del rendimiento para carga fraccionada o carga sólida a granel, con respecto al rendimiento base establecido a partir del cual se empieza a considerar que el servicio de embarque / descarga para carga fraccionada y a granel deja de proveerse como un Servicio Estándar para proveerse como un Servicio Especial.



g) Especificación de la muestra

93. Para estimar la elasticidad tarifa-rendimiento, se utilizó información de tarifas y rendimientos teóricos obtenidos de puertos nacionales e internacionales que procesan

²² Para llegar a la ecuación (2) se diferenciò la ecuación (1), de la siguiente forma:

$$\frac{d(tar_i)}{tar_i} = \beta'_1 \frac{d(ren_i)}{ren_i}$$

carga fraccionada y sólida a granel. La información recogida por puerto incluye información por tipo de producto de carga fraccionada y a granel.

94. En cuanto a los terminales portuarios internacionales, se verificó que las productividades y tarifas a utilizar en la muestra sean las establecidas en sus respectivos Contratos de Concesión o sus equivalentes. Es importante indicar que estas tarifas no se encuentran ajustadas por inflación, en tanto que, los rendimientos o productividades establecidos en los Contratos de Concesión de los Terminales Portuarios provienen de las mejores prácticas portuarias internacionales. Por esta razón, resulta consistente utilizar estos indicadores al momento de estimar la elasticidad tarifa-rendimiento para el Terminal Muelle Norte.
95. Cabe señalar que, a partir de las observaciones recibidas por los Usuarios y el Concesionario, se han realizado modificaciones, en comparación con la propuesta tarifaria, en los siguientes aspectos:

(i) Tamaño de la muestra

El tamaño de la muestra ha sido incrementado de 26 a 36 casos. Los terminales portuarios internacionales que conforman la muestra son: puerto de Lázaro Cárdenas, puerto de Guaymas y puerto de Topolobampo en México; y, Terminal de Paita y San Martín en Perú. Cabe precisar que por cada puerto se tiene información de tarifa y rendimiento de diferentes tipos de producto. Específicamente, las observaciones adicionales son las siguientes:

- En el caso del Terminal Portuario de Topolobampo, se incluyeron 5 observaciones correspondientes a tarifas y rendimiento de carga fraccionada.
- En el caso del Terminal Portuario de San Martín, se incluyeron 3 observaciones: 1 de carga fraccionada y 2 de granel.
- En el caso del terminal Portuario de Guaymas, se incluyeron las 2 observaciones sugeridas por el Concesionario correspondientes a tarifas y rendimiento de carga fraccionada.

(ii) Tarifas cobradas en los Terminales Portuarios de México

Con la finalidad de homogenizar las tarifas utilizadas en el análisis, para el caso de los Terminales Portuarios de México, las tarifas fueron corregidas de tal manera que incluyeran los siguientes conceptos: (i) uso de muelle, (ii) embarque/desembarque y, (iii) entrega/recepción.

96. No se ha incluido en la muestra a APMT, ya que el análisis realizado busca estimar la elasticidad tarifa-rendimiento a partir de los mejores comportamientos observados en otros puertos en la provisión del servicio a la carga fraccionada y a granel¹³. Es decir, no se estima ni evalúa el nivel de eficiencia del terminal portuario de APMT con respecto a los otros puertos (modelos DEA, por ejemplo), sino que se está partiendo del supuesto que todos los Terminales de Portuarios (incluido APMT) son eficientes.
97. Dada la restricción de información enfrentada en relación a la industria portuaria del Perú, la muestra incluye también puertos internacionales. De otro modo, hubiera sido imposible obtener estimaciones confiables de la tarifa a estimar a partir de un *benchmarking*.

¹³ Cabe señalar que la inclusión de APMT en la regresión no altera de manera estadísticamente significativa los coeficientes estimados, tal como se observó en un modelo no presentado en este informe.

98. Cabe precisar que para realizar las estimaciones econométricas, las tarifas de los diferentes puertos considerados en la muestra han sido homogenizadas. Esto es, en aquellos casos en los que correspondía se han estandarizado las tarifas, con la finalidad que todas incluyan los mismos conceptos y estén expresadas en la misma moneda.
99. La muestra de datos con la que se han realizado las estimaciones, así como los estadísticos descriptivos de la muestra son presentados en el Apéndice N° 3.

h) Tarifa fijada para el Servicio Especial

100. Las tarifas propuestas para el "Servicio Especial de provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" han sido calculadas a partir de la estimación de la elasticidad tarifa-rendimiento, ajustado por el efecto del tipo de carga embarcada o desembarcada.
101. El valor obtenido de la elasticidad tarifa-rendimiento, a partir de la estimación de la ecuación N° 1, fue de 0,12 (ver Apéndice N° 2). Es decir que por cada aumento de 1% sobre el rendimiento promedio exigido por contrato, el incremento en la tarifa deberá ser de 0,12% (aplicación de ecuación 3).
102. En el anexo N° 1 de este informe se han realizado los cálculos de las tarifas del Servicio Especial, dado el incremento en el nivel de productividad que el Usuario podría solicitar por sobre el nivel base establecido de rendimiento para la provisión del Servicio Especial.

i) Temporalidad de la Tarifa Especial

103. Cabe precisar que al concluirse la ejecución de las Obras de la Etapa I y II (que se estima para el 2015), los criterios de medición de los niveles de servicio y productividad para este tipo de cargas (fraccionada y a granel) se modificarán. En este contexto, el rendimiento de la carga fraccionada ya no se medirá por Tm/h sino por movimientos/hora –ya que el Concesionario debe implementar grúas móviles–. En el caso de la carga a granel, los granos se descargarán a través de fajas transportadoras con rendimientos superiores a los 1 000 Tm/hora, y el mineral se movilizará por el muelle de minerales concesionado a Transportadora Callao con rendimientos promedio de 1 600 Tm/h (obra que entrará en operación durante el año 2014). Sin perjuicio de ello, algunos tipos de carga continuaran midiendo su rendimiento en Toneladas/Hora.
104. La aplicación de la tarifa del Servicio Especial para los casos donde se cambia la tecnología por aspectos contractuales (como es el caso de la implementación de la faja transportadora para gráneles) o se modifica la unidad de medición (como el caso de carga fraccionada, que se pasa de TM/h a movimientos hora) serán evaluados cuando dichos servicios sean implementados por el Concesionario.

VI. CONCLUSIONES

105. En virtud de lo expuesto, se llega a las siguientes conclusiones:
- (i) El denominado Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar la Productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel, es un servicio nuevo de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Dicho servicio sólo será prestado a solicitud del consignatario de la carga, de la nave o de su representante.



- (ii) La tarifa del Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar la Productividad a solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel fue calculada a partir de la estimación de la elasticidad tarifa-rendimiento, para ello se utilizó la regresión log-log simple (modelo de elasticidad constante) asumiendo una Frontera de Producción (FPP) formada por los criterios de eficiencia emulados a partir de los contratos.

La elasticidad tarifa-rendimiento es de 0,12, la cual ha sido obtenida a partir de una muestra de datos que representan las mejores prácticas a nivel internacional y local, en tanto provienen de los Contratos de Concesión o similares. En este sentido, se puede afirmar que las combinaciones de tarifa-rendimiento de los Terminales Portuarios se encuentran sobre la Frontera de Posibilidades de Producción (FPP), por esta razón la elasticidad estimada es consistente con los criterios de eficiencia.

- (iii) La tarifa fijada por el referido Servicio Especial, será cobrada por el Concesionario, cuando cumpla las siguientes condiciones:

- El Servicio Especial debe ser solicitado por la nave o por el consignatario de la carga, de acuerdo con lo que establezca los Contratos de Transporte.
- El Servicio Especial obligatoriamente deberá ser prestado con equipamiento y personal adicional, al que usualmente se emplea en la prestación del Servicio Estándar. El Concesionario estará obligado a detallar al usuario el equipo adicional que está utilizando para brindar el servicio.
- El Terminal Portuario únicamente podrá prestar el Servicio Especial cuando se verifique que cumple con los niveles de productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar. En caso contrario, el Concesionario no podrá iniciar la prestación del Servicio Especial. A fin de que el cobro por el mencionado servicio se haga efectivo, el Regulador verificará que el Concesionario haya cumplido durante dos trimestres consecutivos con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar.
- El Servicio Especial solo podrá ser ofrecido a partir de un rendimiento base, 257 Tm/hora, el cual ha sido calculado por el Regulador a partir de los rendimientos exhibidos en el embarque y/o descarga de carga fraccionada, durante el periodo 2012-2013. Es decir, la provisión del Servicio Especial se brindará para niveles requeridos de rendimiento por encima de los 257 Tm/hora.

El inicio de la prestación del Servicio Especial para cargas sólida a granel y fertilizantes se hará efectivo cuando el Concesionario cumpla con los niveles de servicio establecidos, en el Anexo 03 del Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio Estándar a dichas cargas. Para ello, se establecerá el nivel base de rendimiento a partir del cual el Servicio Especial para cargas granel sólido general y fertilizantes podrá ser prestado y cobrado, siguiendo la metodología aplicada para el caso de la carga fraccionada.



- El terminal portuario solo facturará por concepto del Servicio Especial, cuando logre los niveles de productividad pactados con la nave o el consignatario de la carga. Si logra niveles de productividad inferiores a los pactados previamente, la nave o el Usuario no estarán obligados a pagar por el Servicio Especial.
- (iv) Para cumplir con los procedimientos de medición, considerando que el Servicio Especial propuesto no es de aplicación general, ya que es voluntario a solicitud de la nave o el consignatario de la carga, la mayor productividad que resulte de este no debe considerarse en la evaluación trimestral que se realiza.
- (v) La tarifa del Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel deberá actualizarse o reajustarse por el factor $RPI - X$; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.

Dado que el inicio de la explotación del Terminal Norte del Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor $RPI - X$ deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

VII. RECOMENDACIONES

106. Teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas, se recomienda al Consejo Directivo:

- (i) Disponga la publicación de la siguiente tarifa máxima, por la prestación del servicio especial "Provisión de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel, de acuerdo con lo que establece el Anexo N° 1 del presente informe.

La tarifa por el referido Servicio Especial, será cobrada por el Concesionario cuando cumpla las siguientes condiciones:

- El Servicio Especial debe ser solicitado por la nave o por el consignatario de la carga, de acuerdo con lo que establezca los Contratos de Transporte.
- El Servicio Especial obligatoriamente deberá ser prestado con equipamiento y personal adicional, al que usualmente se emplea en la prestación del Servicio Estándar. El Concesionario estará obligado a detallar al usuario el equipo adicional que está utilizando para brindar el servicio.
- El Terminal Portuario únicamente podrá prestar el Servicio Especial cuando se verifique que viene cumpliendo con los niveles de productividad establecidos en el Anexo 03 del Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar. En caso contrario, el Concesionario no podrá iniciar la prestación del Servicio Especial. A fin de que el cobro por el mencionado servicio se haga efectivo, el Regulador verificará que el Concesionario haya

cumplido durante dos trimestres consecutivos con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar.

- El Servicio Especial solo podrá ser ofrecido a partir de un rendimiento base, 257 Tm/hora, el cual ha sido calculado por el Regulador a partir de los rendimientos exhibidos en el embarque y/o descarga de carga fraccionada, durante el periodo 2012-2013. Es decir, la provisión del Servicio Especial se brindará para niveles requeridos de rendimiento por encima de los 257 Tm/hora.

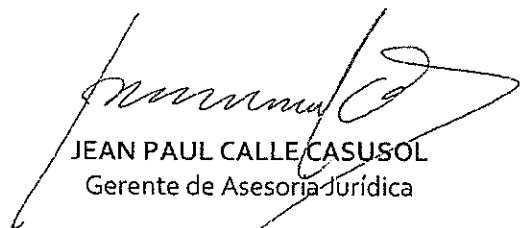
El inicio de la prestación del Servicio Especial para cargas sólida a granel y fertilizantes se hará efectivo cuando el Concesionario cumpla con los niveles de servicio establecidos en el Anexo 03 del Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio Estándar a dichas cargas. Para ello, se establecerá el nivel base de rendimiento a partir del cual el Servicio Especial para cargas granel sólido general y fertilizantes podrá ser prestado y cobrado, siguiendo la metodología aplicada para el caso de la carga fraccionada.

- El terminal portuario solo facturará por concepto del Servicio Especial, cuando logre los niveles de productividad pactados con la nave o el consignatario de la carga. Si logra niveles de productividad inferiores a los pactados previamente, la nave o el Usuario no estarán obligados a pagar por el Servicio Especial.
- (ii) La tarifa del Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel deberá actualizarse o reajustarse por el factor $RPI - X$; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.

Dado que el inicio de la explotación del Terminal Norte del Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor $RPI - X$ deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica


BENJAMÍN DE LA TORRE LASTARRIA
Jefe de Regulación

Reg. Sal. 1633-14

ANEXO N° 1
TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL DE
PROVISIÓN DE EQUIPOS PARA INCREMENTAR PRODUCTIVIDAD A SOLICITUD DEL
USUARIO - CARGA FRACCIONADA

	Var% rendimiento	Rendimiento (Tm/hora)	Tarifa (USD)
Base tarifaria		257	7.89
	5%	270	7.94
	10%	283	7.98
	20%	308	8.08
	30%	334	8.17
	40%	360	8.27
	50%	386	8.36
	60%	411	8.46
	70%	437	8.55
	80%	463	8.65
	90%	488	8.74
Servicio especial	100%	514	8.84
	110%	540	8.93
	120%	565	9.03
	130%	591	9.12
	140%	617	9.22
	150%	643	9.31
	160%	668	9.40
	170%	694	9.50
	180%	720	9.59
	190%	745	9.69
	200%	771	9.78

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.



APÉNDICE N° 1
METODOLOGIA UTILIZADA PARA EL CÁLCULO DEL VALOR DE RENDIMIENTO
BASE A PARTIR DEL CUAL EL CONCESIONARIO PROVEERÁ Y COBRARÁ POR EL
SERVICIO ESPECIAL A LA CARGA FRACCIONADA

Para el cálculo del valor de rendimiento base a partir del cual se presta el Servicio Especial y se calculan las tarifas aplicables al embarque y/o desembarque de carga fraccionada, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, realizó el siguiente procedimiento:

- 1) Se utilizaron los datos de rendimiento exhibidos por el Terminal Portuario APMTC, en los años 2012-2013, en el embarque y/o desembarque de la carga fraccionada, por nave.
- 2) Para cada serie de datos, se analizó la distribución del rendimiento en el embarque y/o descarga de carga fraccionada (ver Gráficos N° 1 y N° 2).
- 3) Entre los principales resultados del análisis de las series antes mencionadas se obtuvo:
 - i. El Terminal Portuario brindó el Servicio Estándar a la carga fraccionada a un ritmo de rendimiento en un rango de 0,17 a 796.64 Tm/hora, en el año 2012, y de 0,30 a 859,20, en el año 2013.
 - ii. El porcentaje de naves que fueron atendidas con un rendimiento menor a 100 Tm/hora fue 49% en 2012, y 48% en 2013.
 - iii. El promedio de rendimiento en el embarque y/o descarga de carga fraccionada alcanzado por el Concesionario fue de 135,5 Tm/hora, en 2012, y 124,5 Tm/hora, en 2013 (ver Gráficos N° 1 y N° 2).
 - iv. El rango de rendimiento en el embarque y/o descarga de carga fraccionada que permite al Concesionario cumplir con los niveles de servicio establecidos en el Anexo 03 del Contrato de Concesión (100 Tm/hora), de acuerdo a los datos proporcionados por el mismo, va de 0,17 a 245,96 Tm/hora, en 2012, y de 0,30 a 268,45 Tm/hora, en el 2013 (ver Gráficos N° 1 y N° 2).
- 4) De los rangos establecidos en el literal iii del numeral 3, se tomaron los valores superiores (denominados *productividad tope* en los Gráficos N°1 y N° 2), los cuales fueron promediados para determinar el valor base de rendimiento a partir del cual el Concesionario puede empezar a proveer el Servicio Especial. Ello en el entendido que, de acuerdo a sus datos de desempeño, solo llegando hasta dichos valores, en promedio, se garantizaría la adecuada provisión del Servicio Estándar. El promedio obtenido fue de 257 Tm/hora, el cual es utilizado para el cálculo de las tarifas de Servicio Especial a la carga fraccionada mostradas en la tabla del Anexo N° 1.

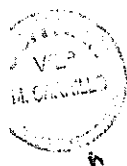
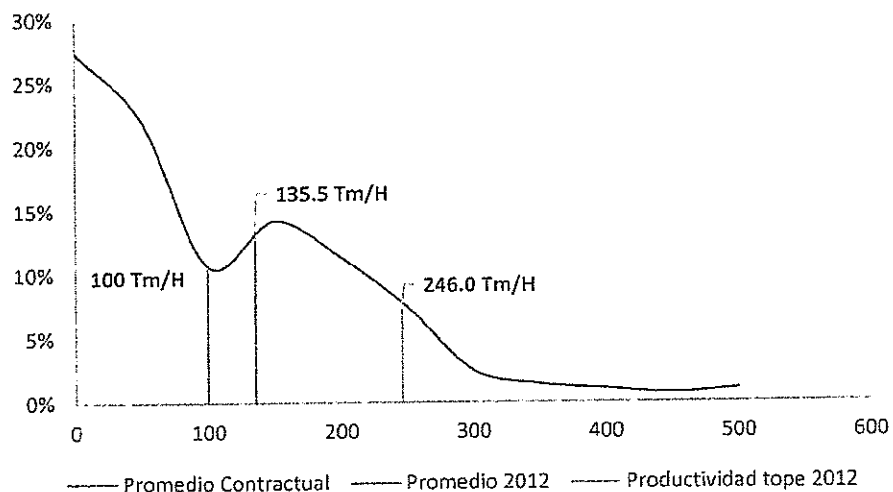
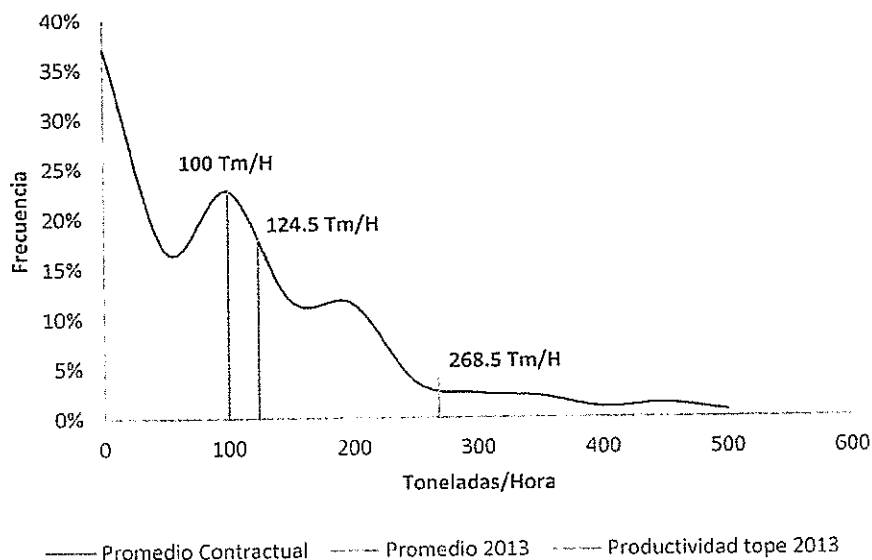


GRÁFICO N°1.
DISTRIBUCIÓN DEL RENDIMIENTO EN EL EMBARQUE Y/O DESEMBARQUE DE CARGA
FRACCIONADA - 2012



Fuente: APM Terminals Callao, 2012-2013
 Elaboración: GRE, OSITRAN

GRÁFICO N°2.
DISTRIBUCIÓN DEL RENDIMIENTO EN EL EMBARQUE Y/O DESEMBARQUE DE CARGA
FRACCIONADA - 2013



Fuente: APM Terminals Callao, 2012-2013
 Elaboración: GRE, OSITRAN



APÉNDICE N°2
ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD
DE LA TARIFA CON RESPECTO AL RENDIMIENTO

		N° observaciones	36	
		R-squared	0.487	
La variable dependiente es logaritmo natural de tarifa en US\$ por Tm				
	Coeficiente	Error estándar	Intervalo de confianza al 95%	
			inferior	superior
Ln(rendimiento)	0,120**	(0,059)	0.000	0.239
c_frac	0,762***	(0,122)	0.513	1.011
constante	1.160***	(0,341)	0.467	1.853819

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Fuente y Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.



APÉNDICE N°3
MUESTRA UTILIZADA EN LAS ESTIMACIONES DE LA TARIFA DEL SERVICIO ESPECIAL DE
PROVISIÓN DE EQUIPOS PARA INCREMENTAR PRODUCTIVIDAD A SOLICITUD DEL
USUARIO

N° observaciones	País	Puerto	Tipo de servicio	Tipo de carga	Producto	Rendimiento (Tm/hora)	Tarifa (USD)
1	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Unitizada Paletizada	100	5.165474
2	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionada en unidades de más de 51 K. hasta 2 000 K., excepto productos ensacados	20	6.400497
3	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionada en unidades de hasta 51 K. Excepto productos ensacados	20	7.913001
4	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 2 001 a 5 000 K.	100	9.228552
5	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 5 001 a 15 000 K.	100	12.48361
6	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 15 001 K. en adelante	100	17.44517
7	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Saquería (azúcar, frijol, garbanzo, etc.) no paletizada	20	14.73150
8	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Chatarra triturada	545	12.07117
9	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Aceite (bobinas, palanquilla, tubos, rollos de alambre)	227	12.83779
10	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Vanillas, sacos y supersacos	545	12.83779
11	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Fertilizantes - pesados (1 000 ó más K.)	336	12.45448
12	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Fertilizantes - ligeros no compactables (menos de 1000 kgs.)	336	13.72110
13	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Chatarra HMS	545	16.67068
14	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Chatarra estructural	545	17.02081
15	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Arrabio	545	17.36084
16	México	Topolobampo	maniebras integradas	granel	Fertilizantes - pesados	440	4.550616
17	México	Topolobampo	maniebras integradas	granel	Frijol, maíz, trigo, sorgo, soya y similares	440	4.600205
18	México	Topolobampo	maniebras integradas	granel	Semilla de nabo	440	5.080016
19	México	Topolobampo	maniebras integradas	granel	Fertilizantes - ligeros no compactables	420	5.360962
20	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Mascabado a granel	160	7.188581
21	México	Topolobampo	maniebras integradas	granel	Semilla de girasol, de algodón y similares	440	5.578085
22	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Sal común a granel	160	7.768910
23	México	Topolobampo	maniebras integradas	granel	Pastas y similares	440	6.346334
24	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Unitizada o paletizada	160	8.923438
25	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionados, en unidades de más de 51 a 2 000 K., excepto productos ensacados	160	9.936073
26	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionados, en unidades de hasta 51 K., excepto productos ensacados	160	11.52457
27	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 2 001 a 5 000 K.	160	15.92496
28	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 5 001 a 15 000 K.	160	21.74589
29	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 15 001 K. en adelante	160	25.68018
30	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Saquería (azúcar, frijol, garbanzo, etc.) no paletizada	160	17.55752
31	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Varillas	160	9.789717
32	Perú	Paita	Servicio Estandar	granel	Granel Sólido	80	6
33	Perú	Paita	Servicio Estandar	fraccionada	Carga fraccionada	200	13
34	Perú	San Martín	Servicio Estandar	fraccionada	Fraccionada (hierro y tubos)	150	9.98
35	Perú	San Martín	Servicio Estandar	granel	sal	800	4.91
36	Perú	San Martín	Servicio Estandar	granel	granos, chatarra, hierro	200	4.91

Fuente: Páginas Web de Terminales Portuarios.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de Concedente, y APM Terminals (APMT) en calidad de Concesionario.
2. El 30 de noviembre de 2011, el Concesionario, mediante Oficio N° 90-2011-APMTC/GC, remitió su propuesta del servicio especial denominado "Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad" al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).
3. El 30 de noviembre de 2011, mediante Oficio N° 89-2011 APMT/GC, APMT remitió a OSITRAN la copia de la carta dirigida al INDECOPI.
4. El 8 de junio de 2012, mediante Carta N° 00348-2012/PRE-INDECOPI, INDECOPI remitió a APMT los Informes Técnicos N° 056 y 058-2012/GEE, elaborados por la Gerencia de Estudios Económicos.
5. El 25 de enero de 2013, mediante Carta N° 008-2013 APMT/GC, APMT solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria para el servicio especial de "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" carga fraccionada y sólida a granel.
6. El 7 de marzo de 2013, mediante Nota N° 013-2013-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo de elaboración del informe de inicio, por (15) días hábiles adicionales, con la finalidad de realizar una visita al Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.
7. El 1 de abril de 2013, mediante Nota N° 016-2013-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo, por (15) días hábiles adicionales, con el objetivo de establecer la metodología que se utilizará en el procedimiento de fijación tarifaria.
8. Mediante Informe N° 010-13-GRE-GAL del 19 de abril de 2013, se recomendó iniciar el procedimiento de fijación tarifaria a pedido de la entidad prestadora del Servicio Especial denominado "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar la Productividad a Solicitud del Usuario para carga fraccionada y carga sólida a granel", así como establecer tarifas provisionales.
9. A través de Nota N° 025-13-SCD-OSITRAN del 6 de mayo de 2013, el Secretario Técnico del Consejo Directivo informó a la Gerencia de Supervisión que el Consejo Directivo requiere que la Jefatura de Puertos de dicha Gerencia elabore un informe sobre los niveles de rendimiento para carga fraccionada y sólida a granel.
10. El 24 de setiembre de 2013, mediante Carta N° 115-2013 APMT/GG, APMT solicita información sobre el procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" - Carga Fraccionada y Sólida a Granel.
11. Mediante Carta N° 267-2013-APMTC/GG del 12 de diciembre de 2013, APMT reitera la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de Provisión o Alquiler de



Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" - Carga Fraccionada y Sólida a Granel.

12. Mediante Memorando N° 1696-2013-GSF-OSITRAN del 12 de diciembre de 2013, la Gerencia de Supervisión remite el Informe N° 2999-2013-GSF-OSITRAN, por el que absuelve el requerimiento del Consejo Directivo.
13. Mediante la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN del 17 de enero de 2014 se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud de Usuario" - Carga Fraccionada y Sólida a Granel. Dicha resolución se sustentó en el Informe N° 005-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 14 de enero de 2014.
14. Mediante Oficio Circular N° 004-2014-SCD-OSITRAN del 22 de enero de 2014, se notificó al MTC, APM Terminals Callao S.A. y APN, la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN, con la que se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria de este Servicio Especial.
15. Mediante Carta N° 318-2014-APMTC/GG del 04 de febrero de 2014, el Concesionario presentó un escrito relacionado con la tarifa provisional establecida en la Resolución de Consejo N° 001-2014-CD-OSITRAN, solicitando que se efectúen modificaciones a la referida tarifa aduciendo la presencia de un supuesto error material.
16. Mediante Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N° 010-2014-CD-OSITRAN del 20 de febrero de 2014, el Regulador emitió su pronunciamiento sobre el escrito antes señalado, declarando que la Resolución de Consejo Directivo N° 001-2014-CD-OSITRAN y el Anexo 1 que forma parte de ella, no contienen error material alguno. Asimismo, se declaró que el escrito presentado por APMT calificaba como un Recurso de Reconsideración, declarándolo improcedente en tanto la Resolución impugnada no constituye un acto administrativo que determine la imposibilidad de continuar el procedimiento tarifario.
17. Mediante Carta GEG-047-2014 del 6 de marzo de 2014, la Asociación de Exportadores (ADEX) remitió sus observaciones a la Resolución N° 001-2014-CD-OSITRAN, la cual dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial.
18. Mediante Oficio Circular N° 015-14-SCD-OSITRAN del 28 de abril de 2014, se notificó al MTC, APMT, y la APN la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2014-CD-OSITRAN, que dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Servicio Especial en el Terminal Norte Multipropósito en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el portal institucional de OSITRAN.
19. Mediante publicación en el Diario Oficial El Peruano de fecha 8 de mayo de 2014, el OSITRAN convocó a la Audiencia Pública para la presentación de la Propuesta Tarifaria, la cual se llevó a cabo el martes 27 de mayo de 2014.
20. Mediante correos electrónicos de fecha 29 de mayo de 2014, 5 de junio de 2014 y 6 de junio de 2014, la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), Juan Carlos León Siles (Miembro del Consejo de Usuarios de Puertos de OSITRAN) y ALICORP, respectivamente, remitieron sus comentarios a la propuesta tarifaria.
21. Mediante Carta s/n, de fecha 5 de junio de 2014, SERPAC Portuaria remitió sus comentarios y observaciones a la propuesta tarifaria.
22. Mediante Carta N° 410-2014 APMTC/GC del 5 de junio de 2014, APMT remitió sus comentarios a la propuesta tarifaria.



II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESTÁNDAR Y ESPECIAL DE ACUERDO AL CONTRATO DE CONCESIÓN

23. El Servicio Especial "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" - Carga fraccionada y sólida a granel, tiene relación con el Servicio Estándar previsto en las cláusulas 1.23.99 y 8.19 del Contrato de Concesión:

"1.23.99 Servicios Estándar

Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la cláusula 8.19, la Sociedad Concesionaria prestará directamente o a través de terceros tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."

"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR¹

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.

Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave*
- b) Servicios en función a la Carga*

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por dicho concepto. La SOCIEDAD CONCESIONARIA no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional

(...)

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

(...)

¹ Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

"La cláusula 8.19 establece una descripción general de la naturaleza y características de las actividades que conforman el Servicio Estándar, señalándose una lista de servicios meramente enunciativa. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio en sus definiciones (...)"

En el caso de la carga sólida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- i) las actividades de estiba o desestiba; descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos.
- ii) el servicio de manipuleo –en el área de almacenaje (silos), o zona de maniobra- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.
- iii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y
- iv) uso de infraestructura (Uso de muelle),
- v) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;
- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;
- v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y
- vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

[El subrayado es nuestro]

- 24. Como puede observarse, el Contrato es claro en establecer el alcance de los servicios estándar para la carga sólida a granel y carga fraccionada, señalando las prestaciones que éstos deben incluir. Asimismo, establece que dicho tipo de servicios deben cumplir con los niveles de servicio y productividad previstos en el Anexo 3.
- 25. Por otro lado, respecto de los Servicios Especiales, las cláusulas 1.23.98, 8.20 y 8.23, establecen su tratamiento dentro del Contrato de Concesión:

"1.23.98. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. (...)”

"8.20. **SERVICIOS ESPECIALES**

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23."

"8.23. Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones."

[El subrayado es nuestro]

26. En virtud de lo expuesto, puede señalarse lo siguiente:

- (i) El Concesionario está facultado a prestar los servicios estándar y especiales a todos los usuarios que los soliciten (cláusula 8.20).
- (ii) Los Servicios Estándar deben cumplir con los niveles de Servicio y Productividad contemplados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión (cláusula 1.23.99).
- (iii) Los servicios especiales son todos los servicios portuarios distintos al Servicio Estándar (cláusula 1.23.98).

- (iv) Por los servicios especiales la sociedad concesionaria tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (cláusula 1.23.98).
 - (v) Antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos conforme a la definición del RETA, la sociedad concesionaria deberá presentar al INDECOPI su propuesta de servicio especial debidamente sustentada, a efectos que se pronuncie sobre las condiciones de competencia (cláusula 8.23).
 - (vi) En caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria según corresponda (cláusula 8.23).
27. Cabe indicar que en el presente caso, al haber INDECOPI emitido pronunciamiento, mediante Informes N° 056 y 058-2012/GEE, respecto de la no existencia de condiciones de competencia, corresponde a OSITRAN determinar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria.

III. DE LA SOLICITUD DE FIJACION TARIFARIA PRESENTADA POR APMT

a) Inicio del procedimiento a instancia de parte

28. El artículo 61 del RETA establece, como parte del inicio del procedimiento de fijación tarifaria, una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y otra para la evaluación de procedencia de la misma, de la siguiente manera:

"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.

Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.

Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario. (...)”

[El subrayado es nuestro]

29. Sobre el particular, en el presente caso, se observa lo siguiente:*
- Con fecha 25 de enero de 2013, mediante Carta N° 008-2013 APMT/GC, APMT remitió a OSITRAN su propuesta tarifaria.
 - Mediante Informe N° 005-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 14 de enero de 2014, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica recomendaron a la Gerencia General el inicio del procedimiento de fijación tarifaria formulado por APMT para la prestación del servicio especial denominado “Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario” para carga fraccionada y sólida a granel.

- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2014-CD-OSITRAN del 17 de enero de 2014 se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel.

b) Cumplimiento de los plazos

30. Conforme a lo señalado en el artículo 59° del RETA, la Gerencia de Regulación contará con un plazo de quince (15) Días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo de presentación de comentarios de los interesados, para presentar a la Gerencia General el Informe que sustente las Tarifas Máximas relativas al procedimiento de Fijación, Revisión Tarifaria o Desregulación, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente.
31. En un plazo de cinco (5) Días, la Gerencia General evaluará el referido informe y en el caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo. En caso la Gerencia General presentara observaciones al informe, lo remitirá a la Gerencia de Regulación y señalará un plazo para su subsanación.

c) Del contenido de la propuesta de APMT

(i) Definición del Servicio

32. Según el Concesionario, el servicio especial objeto de fijación tarifaria se denomina "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel. Al respecto, APMT define el servicio de la siguiente manera:

"Provisión o suministro de equipos adicionales para incrementar la productividad en la descarga/ embarque de las mercancías de carga fraccionada y carga sólida a granel por encima de los niveles establecidos en el Contrato de Concesión. La prestación del servicio incluirá la prestación del personal para el manejo de los equipos, la energía requerida para su operación y los trámites respectivos".

33. Cabe resaltar que este servicio se prestará a la carga y será facturado, principalmente, al consignatario de la carga o a su representante, a menos que el contrato de transporte marítimo señale lo contrario.

34. APMT señala que el cobro de este servicio se hará efectivo con la condición de que sea solicitado por el usuario (línea naviera o consignatarios de la carga). En aquellos casos que APMT, por decisión propia, incremente la productividad en el embarque/descarga de carga fraccionada o carga sólida a granel por encima de los niveles establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, no se aplicará el cobro de la tarifa del servicio bajo análisis.

35. Según el Concesionario, es el incremento del nivel de productividad por encima de lo exigido en el Contrato de Concesión para el Servicio Estándar, lo que justifica que dicho servicio sea considerado un servicio especial. Asimismo, se justifica que la adquisición de equipos adicionales -no exigidos en el Contrato de Concesión- que harán posible este incremento de productividad, sean recuperados por una tarifa adicional al servicio estándar.

36. El Concesionario señala que los equipos adicionales que se destinarán para proveer el servicio bajo análisis son los montacargas (que incluye minicargadores), las grúas móviles y reach stacker.



(ii) **Naturaleza del Servicio**

37. El Concesionario sostiene que el servicio especial "provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" es un servicio nuevo y/o un servicio no previsto en el Contrato de Concesión, por dos motivos:

- Para incrementar la productividad se requiere de equipamiento y personal adicional a los que se destinan para cumplir con la prestación del servicio estándar, bajo los niveles de productividad (por equipo o nave) estipulados en el Contrato de Concesión.
- La práctica internacional en los puertos de todos los continentes reconoce precios o tarifas adicionales al del servicio estándar (o como se denomine en otros puertos) por la provisión de equipos y personal adicional.

(iii) **Unidad de Cobro**

38. El Concesionario propone como unidad de cobro del servicio bajo análisis, la facturación por hora de provisión del equipo que se demande para incrementar la productividad en el embarque o descarga. Según el Concesionario, las razones por las que no debe facturarse la provisión de equipos por tonelada se basan principalmente en las tres razones siguientes:

- La carga fraccionada está compuesta de diversas mercancías a las cuales se les puede otorgar rendimientos muy distintos con el mismo número de equipos y recursos. Por ejemplo, si se utiliza una grúa móvil y 4 montacargas, se puede alcanzar 25 movimientos por hora (aproximadamente 300 toneladas por hora) para un tipo de mercancía, mientras que para otra mercancía quizás apenas se logre los 15 movimientos por hora (aproximadamente 180 toneladas por hora). Por tanto, no es posible determinar un número de equipos fijo, es decir, que no varíe para alcanzar un determinado rendimiento en el embarque/descarga, y que aplique para todos los tipos de mercancías de carga fraccionada. Esta característica también se encuentra, aunque en menor grado, en la carga sólida a granel.
- Dentro del conjunto de naves que arriban al Terminal Norte existen diferencias tecnológicas que originan que un mismo tipo de mercancía pueda ser descargada con rendimientos totalmente diferentes, según el tipo y características de la nave. Por ejemplo, las naves multipropósito y convencionales difieren en tamaño y capacidad de bodegas. Por otro lado, algunas naves se caracterizan por poseer guías en las bodegas, las cuales facilitan o mejoran la descarga con grúas de muelle.
- Otra diferencia entre naves es el número de grúas de buque que posee; a menor número de grúas propias de la nave, es mayor el rendimiento de descarga o embarque con las grúas móviles de muelle. El menor número de grúas propias de nave también permitiría que se pueda designar más grúas de muelle en la atención de la nave.
- El volumen que se descarga también influye en el rendimiento de las operaciones de descarga/embarque. Por lo general, a mayor volumen, mayor rendimiento; esto se debe, entre otras razones, a una mayor especialización y a menores tiempos muertos.

39. Las razones mencionadas anteriormente demuestran la complejidad para determinar qué equipos adicionales se necesitan para alcanzar una determinada productividad que aplique para todos los tipos de mercancía, ya sea de carga fraccionada o de granel sólido.



(iv) Metodología para determinar Tarifa

40. El Concesionario señala que no es posible utilizar la metodología de costos incrementales, por dos motivos: (i) demanda incierta, y (ii) no es posible cuantificar los costos del servicio.
41. APMT señala que las proyecciones de la demanda futura son inciertas, en el sentido que no es posible estimar si existirá demanda por la provisión de equipos para incrementar productividad, y tampoco puede establecerse qué tipo de equipos serán demandados, en menor o mayor medida. En ese sentido, es probable que se origine una demanda diferente de equipos para cada nave que embarque o descarga carga fraccionada o carga sólida a granel.
42. Asimismo, las proyecciones de costos de estos servicios no resultan posible de cuantificar debido a que en la carga sólida a granel, pero principalmente en carga fraccionada, existe una gran diversidad de mercancías que conllevan a necesidades de equipos totalmente diferentes para alcanzar un mismo nivel deseado de productividad de embarque/descarga. Ante este escenario, sería muy complejo estimar los costos.
43. El Concesionario también señala que al analizar un gran número de terminales portuarios a nivel mundial, se identificó que en casi todos existe una tarifa o precio por el suministro de equipos adicionales. En ese sentido, puede deducirse que el cobro de una tarifa o precio adicional al servicio estándar o servicio similar en puertos internacionales, es práctica internacional aceptada.
44. Asimismo, APMT menciona que en muchos de los terminales portuarios analizados, el alcance del servicio bajo análisis coincide con el que se ofrece en estos puertos internacionales.
45. Por otro lado, el Concesionario refiere que muchos de los terminales analizados cuentan con tarifas reguladas por la autoridad portuaria de su país o, en su defecto, los terminales portuarios enfrentan una alta competencia, como sucede en aquellos que se encuentran en Manzanillo (México). Sostiene, además, que al considerar este tipo de terminales portuarios, se elimina o reduce al máximo el riesgo de que se obtenga beneficios mayores a cero.
46. Ambas razones, argumenta APMT, justifican la necesidad de proponer la metodología de tarificación comparativa como la óptima para fijar las tarifas del servicio de "provisión de equipos para incrementar productividad en el embarque/descarga de carga a solicitud del usuario" – carga fraccionada y carga sólida a granel. La aplicación de esta metodología se encuentra acorde con la experiencia regulatoria en servicios portuarios llevada a cabo en el Perú, por lo que también se encuentra en concordancia con los principios de predictibilidad, consistencia y eficiencia señalados en el RETA.

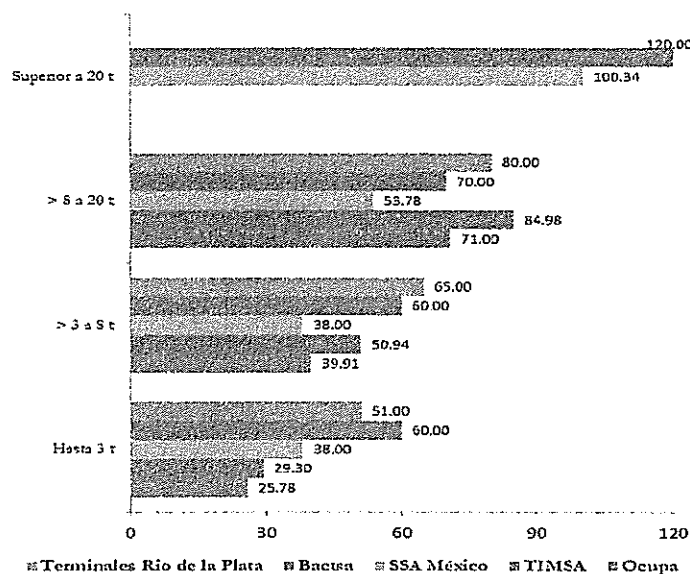


(v) Propuesta Tarifaria

47. El Concesionario propone que la tarifa del Servicio Especial "Provisión o Alquiler de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" –en el embarque y/o desembarque de carga fraccionada y sólida a granel– se fije por el número de horas o tiempo de uso de equipos que se destinan a brindar este servicio. En ese sentido, propone que se establezcan tarifas por hora por el alquiler de los equipos de montacargas (que incluye mini cargadores), grúas móviles y *reach stacker*, cuando estos sean solicitados para proveer el servicio antes mencionado.
48. Para determinar la tarifa de los montacargas, el Concesionario seleccionó a cinco terminales portuarios (Terminales Río de la Plata y Bactsa, en Argentina; SSA México, TIMSA y Ocupa

en México) que se encontraban en mercados donde existían condiciones de competencia, dado que operan junto con otros terminales portuarios dentro de un mismo puerto² (Ver Gráfico N° 1)

Gráfico N°1
Muestra seleccionada para obtener las tarifas por provisión de montacargas, según el tipo de capacidad que se demande (USD por hora)



Fuente: Diversos tarifarios públicos de los operadores portuarios
Elaboración: APMT

49. A partir de la muestra relevante del benchmarking realizado, se obtiene las tarifas que APMT propone para cada una de las cuatro capacidades descritas de montacarga que el usuario solicitaría (Ver Cuadro N°1)

Cuadro N°1
Propuesta de tarifas máximas por el servicio de provisión de montacargas para incrementar productividad, según tipo de capacidad que se demande

Tipo de montacarga	Propuesta de Tarifas (USD/hora)
Montacarga de hasta 3 t de capacidad ^{1/}	40,82
Montacarga entre: > 3 t hasta 8 t de capacidad	50,77
Montacarga entre: > 8 t hasta 20 t de capacidad	71,95
Montacarga > 20 t de capacidad	110,17

Elaboración y Fuente: APMT

Nota:

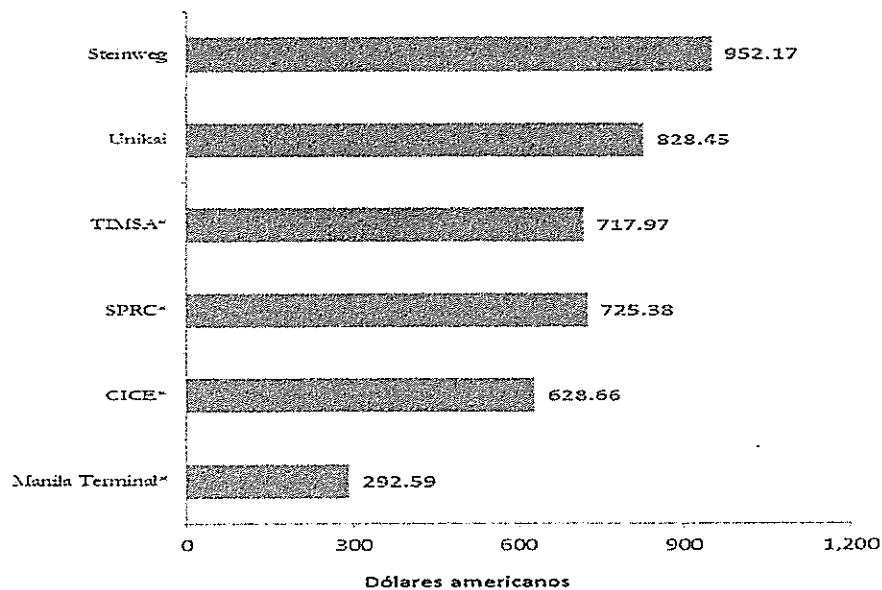
1. Aplicará cobro mínimo de 4 horas.

50. En el caso de la tarifa para el servicio de grúa móvil, el Concesionario seleccionó a seis terminales portuarios, tres de la región de América Latina, dos de Europa y uno de Asia. De esta muestra de

² El Concesionario señala que no se ha considerado como parte de la muestra relevante los terminales portuarios SPRC y Contecar, dado que no ha sido posible hallar las tarifas o precios que se cobra por operador hora, que como se ha mencionado es un factor clave dentro de los costos de provisión de equipos como montacargas.

puertos, APMT obtiene una tarifa promedio de USD 690,87 por hora, que es la tarifa que APMT propone por la provisión de la grúa móvil adicional (a lo exigido en el Contrato de Concesión) que ha adquirido (Ver Gráfico N°2).

Gráfico N°2
Muestra seleccionada para obtener las tarifas por provisión de grúa móvil
(USD por hora)



Nota:

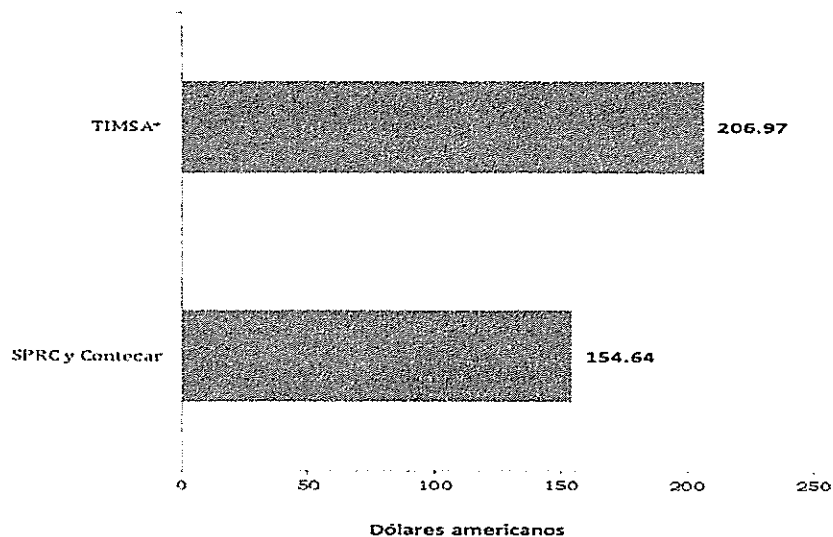
En este caso se ha utilizado al terminal portuario SPRC, a pesar que este terminal no publica el costo de operador. Se ha incluido a SPRC puesto que el costo de operador no es relevante. A la tarifa por equipo que publica SPRC se le ha adicionado el costo de personal (operador) que se registra en el Terminal Norte.

Fuente: Tarifarios públicos de los operadores portuarios

Elaboración: APMT

51. En el caso de la tarifa de *reach stacker*, el Concesionario seleccionó tres terminales portuarios, éstos son TIMSA y SPRC y CONTECAR. El primer terminal portuario compite con otros terminales portuarios dentro del puerto de Manzanillo. Asimismo, las tarifas de los terminales portuarios que se encuentran dentro del puerto de Cartagena (Colombia) se encuentran reguladas, con lo cual se evita el riesgo de traslado de rentas económicas. A partir del benchmarking, el Concesionario obtiene una tarifa promedio de US\$ 180,81 por hora, que es la tarifa que APMT propone por la provisión de un *reach stacker*.

Gráfico N°3
Muestra seleccionada para obtener las tarifas por provisión de *reach stacker*
(USD por hora)



Nota:

En este caso se ha utilizado al terminal portuario SPRC, a pesar que este terminal no publica el costo de operador. Se ha incluido a SPRC puesto que el costo de operador no es relevante. A la tarifa por equipo que publica SPRC se le ha adicionado el costo de personal (operador) que se registra en el Terminal Norte.

Fuente: Tarifarios públicos de los operadores portuarios

Elaboración: El Consultor



IV. FIJACIÓN TARIFARIA DE OSITRAN

a) Alcances de la Tarifa a fijar



52. El Servicio Especial de "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel, de acuerdo a la especificación brindada por el Concesionario, consiste en el uso de equipos adicionales para incrementar la productividad del embarque/descarga de la carga fraccionada y sólida a granel, por encima de los niveles establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, a solicitud del consignatario de la carga, de la nave, o de su representante.



53. La provisión del mencionado Servicio Especial supone el uso de equipamiento adicional – montacargas (incluye minicargadores), grúas móviles y reach stacker– así como de energía eléctrica y mano de obra adicional. Al respecto, el Concesionario argumenta que la mayor inversión requerida para brindar el servicio de embarque y descarga con mayores niveles de productividad es la justificación para que éste sea considerado como un servicio nuevo por el cual se obtenga una retribución económica adicional. Basado en ello, el Concesionario solicitó el reconocimiento de este nuevo servicio como un Servicio Especial y la tarificación correspondiente.
54. Este servicio será ofrecido a la carga fraccionada y a granel (general y fertilizante), las que, bajo el Servicio Estándar, vienen siendo atendidas con diferentes niveles de productividad. Como señala el Concesionario, estos diferentes niveles de rendimiento, incluso usando el mismo equipamiento y mano de obra, varían por tipo de producto, así como también por las características de la nave atendida.

55. Los niveles de rendimiento o productividad para la atención de carga fraccionada y a granel establecidos por el Contrato de Concesión se muestran en la Cuadro N° 2. Para fines de la supervisión de sus obligaciones contractuales, el Concesionario no tiene que cumplir con el estándar establecido por operación de embarque o descarga realizada por tipo de carga, sino que debe cumplirlo en promedio –para cualquier producto de un mismo tipo de carga– en un periodo de tres meses. De allí que, el rendimiento alcanzado en el embarque o descarga de la carga puede ser variable (por encima o por debajo del estándar trimestral fijado), incluso tratándose del mismo producto.

Cuadro N° 2
Nivel de servicio y productividad

Tipo de Carga	Productividad (Tm/h)
Fraccionada	100
Granel general	400
Granel fertilizante	300

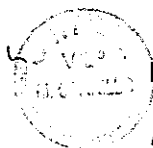
Fuente: Contrato de Concesión, Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Elaboración: GRE de OSITRAN

56. De las condiciones señaladas en los numerales anteriores, se desprende que para la existencia del Servicio Especial propuesto por el Concesionario deben establecerse indefectiblemente valores referenciales, que permitan al usuario decidir si requerirá de una mayor productividad, así como contar con criterios claros y explícitos para el cobro del nuevo servicio.



57. Asimismo, se desprende que es condición indispensable para la provisión del Servicio Especial que el Concesionario utilice equipamiento adicional al que se viene utilizando para la provisión del Servicio Estándar. El Concesionario deberá presentar y detallar al usuario el equipamiento adicional que utilizará con la finalidad de incrementar la productividad.



b) Unidad de Cobro

58. Con la finalidad de no alterar las unidades de cobro establecidas en el Contrato de Concesión para carga fraccionada y sólida granel, la tarifa del servicio especial objeto de este informe será establecida en términos de toneladas métricas por hora (Tm/h).



59. En ese sentido, se considera que la alternativa propuesta por el Concesionario de realizar el cobro del Servicio Especial por tipo de equipo alquilado por hora (montacarga, grúas móviles y reach stacker) no es factible de ser implementada, ya que puede generar incentivos a la sobreutilización de equipos, así como favorecer un comportamiento ineficiente por parte del Concesionario (por ejemplo, inclusión de tiempos muertos en la contabilización de las horas de alquiler de los equipos). En esa medida, el servicio especial deberá denominarse "Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel"³.

60. Por lo tanto, la tarifa propuesta no solo busca mantener el mismo criterio seguido en el Contrato de Concesión en relación a la unidad de cobro utilizada en el embarque y descarga de la carga fraccionada y granel, sino también relacionar dicha unidad de cobro (Tn/h) con el nivel rendimiento demandado por el usuario. De este modo, se generarán incentivos al Concesionario para utilizar sus insumos de manera eficiente, dado el nivel de rendimiento requerido.

³ El nombre del Servicio Especial propuesto por el Concesionario es: "Provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" para carga fraccionada y sólida a granel".

c) **Consideraciones a tener en cuenta en la provisión del Servicio Especial**

61. Los requisitos mínimos que deberán cumplirse para que se configure la prestación del Servicio Especial son los siguientes:

- i. **Solicitante del Servicio:** el Servicio Especial deberá ser solicitado por la nave o por el consignatario de la carga, de acuerdo con lo que establezca los Contratos de Transporte.
- ii. **Prestación del Servicio:** el Servicio Especial obligatoriamente deberá ser prestado con equipamiento y personal adicional, al que usualmente se emplea en la prestación del Servicio Estándar. En este punto, cabe precisar que el Concesionario estará obligado a detallar al usuario el equipo adicional que está utilizando para brindar el servicio.
- iii. **Niveles de Productividad del Servicio Estándar establecidos en el Contrato de Concesión:** en los comentarios realizados por los Usuarios, se señala que el Terminal Portuario no está logrando los niveles de productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. En ese sentido, debe quedar claro que una condición previa para que el Terminal Portuario preste el Servicio Especial es que éste cumpla con los niveles de productividad establecidos en el Contrato de Concesión. En caso contrario, el Concesionario no podrá iniciar la prestación del Servicio Especial.

En ese sentido, la provisión del Servicio Especial no debe prestarse en detrimento de la calidad del Servicio Estándar de embarque/descarga. Es decir, se seguirá exigiendo al Concesionario el cumplimiento en los niveles de servicio y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión para el Servicio Estándar, en concordancia a la metodología aprobada por la Autoridad Portuaria Nacional. Adicionalmente, para efectos de supervisión de los estándares establecidos en el anexo señalado no deberá contabilizarse el rendimiento logrado por el Concesionario en la provisión del "Servicio Especial de provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" en la atención de la carga fraccionada y a granel (general y fertilizante).

- iv. **Niveles de Productividad por Nave:** en los comentarios realizados en la Audiencia Pública y los remitidos a OSITRAN, los Usuarios sostienen que en algunos casos APMT alcanza niveles de productividad muy por encima de los promedios establecidos en el Contrato de Concesión. Al respecto, al revisar la información sobre rendimientos del servicio de embarque y/o descarga durante los años 2012-2013, se observa que aproximadamente sólo el 50%, 30% y 20% de la carga fraccionada, granel general y granel fertilizante, respectivamente, movilizada por el terminal portuario de APMT Callao se atiende con rendimientos superiores a los establecidos en el Contrato de Concesión (Ver Cuadro N° 3).

Cuadro N° 3
Porcentaje de naves atendidas en APMTTC según niveles de rendimiento

CARGA FRACCIONADO					CARGA SÓLIDA A GRANEL			CARGA GRANEL FERTILIZANTE		
Rango de productividad		Frecuencia		Porcentaje	Frecuencia		Porcentaje	Frecuencia		Porcentaje
Inferior	Superior	Absoluta	Relativa	acumulado	Absoluta	Relativa	acumulado	Absoluta	Relativa	acumulado
>0	<50	181	30.5	30.5	2	0.6	0.6	2	2.4	2.4
>50	<100	109	18.4	48.9	12	3.6	4.2	5	6.0	8.3
>100	<150	94	15.9	64.8	14	4.2	8.4	13	15.5	23.8
>150	<200	73	12.3	77.1	47	14.1	22.5	22	26.2	50.0
>200	<250	64	10.8	87.9	34	10.2	32.7	19	22.6	72.6
>250	<300	31	5.2	93.1	32	9.6	42.3	6	7.1	79.8
>300	<350	14	2.4	95.4	52	15.6	58.0	10	11.9	91.7
>350	<400	10	1.7	97.1	43	12.9	70.9	5	6.0	97.6
>400	<450	6	1.0	98.1	33	9.9	80.8	1	1.2	98.8
>450	<500	6	1.0	99.2	21	6.3	87.1	1	1.2	100.0
>500	<1000	5	0.8	100.0	43	12.9	100.0	0	0.0	100.0

Elaboración: GRE-OSITRAN

Fuente: APM Terminals Callao, 2012-2013

Adicionalmente, los Usuarios remitieron información que sustenta lo anteriormente señalado. Por ejemplo, en relación al rendimiento del embarque y/o descarga de la carga fraccionada, estos señalan que dadas las características de sus naves el rendimiento promedio alcanzado ascendió a 300 Tm/hora. Para el caso de carga a granel sólida, los Usuarios señalan que se alcanzó un nivel de productividad promedio por encima de 400 Tm/hora, durante el periodo 2011-2014 (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4
Niveles de rendimiento de descarga de carga granel sólida, por nave

Nave	ETA Callao	Tonelaje	Inicio descarga	Fin descarga	Horas	Rendimiento (Tm/hora)
Chios Trinity	17-abr	38,508.11	17/04/2013 15:35	21/04/2013 10:05	91	426
Lisa J	17-jun	32,844.12	22/05/2013 00:30	25/06/2013 06:40	78	420
Navios Achilles	06-sep	32,769.12	14/09/2013 18:30	18/09/2013 02:20	80	410
Slettnes	08-sep	30,611.23	18/09/2013 09:45	22/09/2013 04:20	91	338
Equinox Star	11-nov	37,996.83	12/11/2013 17:25	15/11/2013 20:10	75	508
Ocean Prefect	09-dic	28,538.34	13/12/2013 18:05	15/12/2013 22:20	52	546
Angelina The Great N	23-dic	40,315.25	26/12/2013 00:50	29/12/2013 18:40	90	449

Fuente y Elaboración: ALICORP

Así, en línea con lo anteriormente expuesto, se reajustará la base sobre la cual se estimará la tarifa por el Servicio Especial. Es decir, la elasticidad tarifa-rendimiento estimada será aplicada no sobre los niveles promedio establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión –como inicialmente se estableció–, sino sobre una base de rendimiento calculada a partir de la información remitida por el Concesionario con respecto al desempeño histórico exhibido por el mismo en la provisión del servicio de embarque y/o desembarque de carga fraccionada y a granel. Es necesario resaltar que esta propuesta recoge las observaciones realizadas por los Usuarios en la Audiencia Pública y remitidas por escrito o correo electrónico a OSITRAN.

Asimismo, cabe recordar que de acuerdo al artículo 19 del RETA, corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación tarifaria. Ello se enmarca dentro de los alcances de la Función Reguladora que ejerce OSITRAN, pues de acuerdo al artículo 16 del REGO, OSITRAN establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación.

Cabe señalar que los resultados de las supervisiones realizadas por el OSITRAN durante los años 2012 y 2013, muestran que el Concesionario cumplió parcialmente con los niveles de servicio y productividad establecidos para la provisión del Servicio Estándar en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Al respecto, en el cuadro N° 5 se observa que el Concesionario cumplió con los niveles de rendimiento establecidos para la carga fraccionada mas no con aquellos exigidos para la carga sólida a granel y granel fertilizante.



Cuadro N° 5
Niveles de rendimiento de APM Terminals en el embarque/descarga
(En Tm/hora)

Trimestre	Carga fraccionada	Carga a granel	
		General	Fertilizante
I - 2012	127.11	395.27	330.27
II - 2012	149.91	397.62	336.72
III - 2012	132.18	423.61	306.87
IV - 2012	133.14 ^{1/}	417.07	254.37
<i>Promedio trimestral anual</i>	<i>136.40</i>	<i>408.39</i>	<i>307.06</i>
I - 2013	105.27 ^{1/}	239.36	268.78
II - 2013	120.11 ^{1/}	331.80	253.77
III - 2013	148.14 ^{1/}	345.04	208.13
IV - 2013	125.74 ^{1/}	349.00	204.35
<i>Promedio trimestral anual</i>	<i>124.88^{1/}</i>	<i>311.13</i>	<i>233.76</i>
Niveles de productividad contractuales ^{2/}	100	400	300

Fuente: GSF, OSITRAN y APMT.

Elaboración: GRE, OSITRAN

Nota:

1/ Datos calculados por GRE, OSITRAN a partir de la base de datos proporcionada por APMT

2/ Anexo 3 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Muelle Norte.



Por este motivo, no tiene ningún sentido que el Regulador autorice la aplicación de una tarifa para la prestación del Servicio Especial de incremento de la productividad, mientras que el Concesionario no demuestre el cumplimiento de los niveles de calidad de servicio señalados en el Contrato de Concesión. En este contexto, el presente informe solo recomendará la aprobación de la tarifa del Servicio Especial para el caso de carga fraccionada.

En ese sentido, el inicio de la prestación del Servicio Especial para cargas sólida a granel y fertilizantes se hará efectivo cuando el Concesionario cumpla con los niveles de servicio establecidos, en el Anexo 03 del Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio Estándar a dichas cargas. Para ello, se establecerá el nivel base de rendimiento a partir del cual el Servicio Especial para cargas granel sólido general y fertilizantes podrá ser prestado y cobrado, siguiendo la metodología aplicada para el caso de la carga fraccionada.

A partir de los datos revisados sobre los rendimientos exhibidos en el embarque y/o descarga de carga fraccionada durante el periodo 2012-2013, se ha establecido un nivel de rendimiento base a partir del cual se calculará la tarifa de Servicio Especial. Al respecto, es preciso mencionar que el Concesionario logra cumplir con los niveles promedio establecidos en el Contrato de Concesión (100 Tm/hora) atendiendo naves a un ritmo de embarque y/o desembarque que va en un rango de 0 a 257 Tm/hora, según la información remitida por APMT. De allí que, a fin de garantizar la provisión del Servicio Estándar acorde a los niveles de rendimiento establecidos en el Contrato de Concesión, se considera que lo idóneo es que la provisión del Servicio Especial se brinde para niveles requeridos de rendimiento por encima de los 257 Tm/hora⁴.

A fin de que el cobro por el mencionado servicio se haga efectivo, el Regulador verificará que el Concesionario haya cumplido durante dos trimestres consecutivos con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar.

⁴ Ver en apéndice N° 1 la metodología utilizada para el cálculo del valor de rendimiento base a partir del cual se proveerá el Servicio Especial.

- v. Pago por el Servicio Especial: el terminal portuario solo facturará por concepto del Servicio Especial cuando logre los niveles de productividad pactados con la nave o el consignatario de la carga. Si logra niveles de productividad inferiores a los pactados previamente, la nave o el Usuario no estarán obligados a pagar por el Servicio Especial.

Es importante precisar que, el Concesionario estará obligado a mantener un registro detallado de las condiciones de provisión del Servicio Especial. Específicamente, deberá proporcionar información relacionada al equipamiento utilizado, volumen movilizado y productividad, con fines estadísticos y de control.

62. La tarifa establecida para el Servicio Especial de "Provisión de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" –para carga fraccionada o sólida a granel– es una tarifa máxima o tope. En ese sentido, el Concesionario tiene la opción de cobrar tarifas menores, si lo considera pertinente de acuerdo con su política comercial.
63. En principio, el solicitante del Servicio Especial será la nave o su representante, o el consignatario de la carga. Por dicha razón, será el dueño de carga el que pagará el costo de este servicio, situación que podrá variar de acuerdo a las condiciones que se establezcan en los respectivos contratos de transporte marítimo.
64. Debe precisarse que el Concesionario está obligado a brindar el Servicio Especial cuando éste sea solicitado por el Usuario. Al respecto, la Cláusula 20° del Contrato de Concesión establece:

"(...) La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa. (...)".

65. En línea con lo señalado en numerales anteriores, la prestación del Servicio Especial no deberá comprometer el nivel de productividad exigido al Concesionario en la provisión del Servicio Estándar, el cual se encuentra establecido en el Contrato de Concesión. Es decir, el Concesionario permanecerá sujeto al cumplimiento de los niveles de servicio y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión para el Servicio Estándar (presentados en la tabla N° 1 de este informe). De hecho, los niveles de rendimiento base a partir de los cuales se empezará a proveer el Servicio Especial toman en cuenta la posibilidad real del Concesionario en el cumplimiento de los estándares exigidos para el Servicio Estándar, a partir de su desempeño histórico observado.

d) Metodología de fijación

66. Cuando el Regulador establece tarifas en los mercados, el objetivo no es sólo reducir el poder de mercado de las empresas monopólicas, sino buscar que se generen eficiencias en costos.
67. En este contexto, la tarifa por el Servicio Especial de "Provisión de equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" –para carga fraccionada o sólida a granel– debe incentivar que el Concesionario genere dichas eficiencias durante la prestación del servicio.
68. Como se mencionó anteriormente, en la propuesta de APMT la tarifa se fija en función del tiempo de uso de los equipos que se destinan a brindar este Servicio Especial, sin embargo, esto conlleva el riesgo de que el Concesionario emplee un mayor número de equipos en cada operación, con la finalidad de recaudar mayores ingresos.
69. Para reducir el riesgo de este comportamiento, la metodología que utilizará OSITRAN consiste en establecer la tarifa en función del incremento en la productividad solicitada por el usuario. De esta forma, a mayor rendimiento demandado por el usuario mayor será la tarifa (y viceversa) que éstos deberán pagar al Concesionario. Ello, en el entendido que brindar una atención con

mayores niveles de rendimiento a los exigidos por el Contrato de Concesión implica que el Concesionario utilice equipamiento y personal adicional, que involucra mayores costos. Así, la tarifa es calculada en función a la productividad requerida por el usuario, sobre la base de la elasticidad tarifa-rendimiento estimada para una muestra comparable de terminales portuarios, quedando a decisión del Concesionario la selección de la cantidad y combinación óptima de insumos que le permita lograr el nivel de productividad pactado con el Usuario. De este modo, se generan incentivos adecuados al Concesionario para su comportamiento eficiente.

e) Determinación de la elasticidad tarifa-rendimiento

70. Para calcular la tarifa del servicio especial, se realizó un ejercicio de benchmarking con la finalidad de comparar tarifas y rendimientos establecidos por los diferentes Contratos de Concesión para el servicio de embarque o descarga de carga fraccionada y a granel en diferentes puertos.

71. A partir de la muestra disponible, se estimó la elasticidad tarifa-rendimiento utilizando un modelo de elasticidad constante simple. La elasticidad obtenida mide la variación porcentual de la tarifa ante una variación porcentual en el rendimiento para la muestra de datos considerada. En el entendido que el valor obtenido representa la mejor combinación tarifa-rendimiento promedio, dada la muestra de datos disponible, dicha elasticidad será utilizada para el cálculo de la tarifa del servicio especial en análisis.

72. Para estimar la elasticidad tarifa-rendimiento se seleccionó una muestra en la cual se utilizaron tarifas y rendimientos teóricos, es decir, aquéllos que se encuentran establecidos en los Contratos de Concesión o sus equivalentes en cada uno de los puertos seleccionados en dicha muestra.

73. Puesto que la muestra de datos empleada corresponde a los valores de tarifas y productividades establecidas por los Contratos de Concesión o similares, se asume que dicha combinación de valores corresponde al óptimo esperado para cada puerto, dada la infraestructura y equipamiento con el que cuenta. Haciendo un símil con la teoría de eficiencia, productividad y fronteras de producción, se esperaría que las combinaciones de tarifa-rendimiento utilizadas correspondan a firmas ubicadas sobre la frontera de posibilidades de producción (FPP), por representar comportamientos eficientes en la provisión del servicio por tipo de producto⁵. Esta es la lógica que subyace a la estimación realizada para la tarificación del servicio especial.

74. Si bien es cierto que las FPP se componen de comportamientos de *firmas* que, en cierta medida, pueden no ser totalmente comparables en términos de dotaciones e inputs, la aplicación de ciertos modelos de fronteras (e.g. análisis envolvente de datos y *free disposal hull*) permite identificar a los pares eficientes con los cuales comparar a la firma analizada. En este caso, dada la característica de los datos evaluados, la mejor alternativa factible fue estimar la elasticidad tarifa-rendimiento a partir de una regresión log-log simple (modelo de elasticidad constante) asumiendo una FPP formada por los criterios de eficiencia emulados a partir de los contratos.

75. Como se mencionó anteriormente, para el cálculo de la elasticidad tarifa-rendimiento se estimó un modelo de elasticidad constante por el método de mínimos cuadrados ordinarios⁶, el cual queda representado en la siguiente expresión:

$$\ln(tar_i) = \alpha + \beta_1 \ln(ren_i) + \beta_2 (c_frac_i) + \mu \quad (1)$$

⁵ En este informe no se consideran propiamente *firmas* o puertos eficientes, ya que las combinaciones de tarifa-rendimiento utilizadas no representan a una unidad de decisión (*Decision Making Unit*) tal como lo define la teoría de eficiencia. Las combinaciones de tarifa-rendimiento aquí utilizadas son establecidas por producto; es decir, lo que estaría formando la FPP serían comportamientos eficientes en el embarque / descarga de productos específicos.

⁶ Los mínimos cuadrados ordinarios es una técnica econométrica, en la cual, el vector de coeficientes de mínimos cuadrados minimiza la suma de los cuadrados de los residuos, cuando se realiza la estimación (ver Greene, 1999).

Donde:

- tar_i : tarifas internacionales para carga fraccionada y sólida a granel.
- c_{frac_i} : variable binaria, donde el valor 1 representa a la carga fraccionada y el valor 0 representa a la carga a granel (general y fertilizante).

La inclusión de esta variable se justifica en la distinción que se realiza en el Contrato de Concesión de APMT en relación a la tarifa y niveles de rendimiento promedio exigidos a la carga fraccionada y a la carga a granel. El hecho que su coeficiente haya salido significativo y positivo en el modelo estimado (ver apéndice 2), refleja el hecho de que en promedio en toda la muestra utilizada se cobra una tarifa mayor para la carga fraccionada⁷.

- α : es una constante, la cual representa el intercepto de la línea de regresión estimada con el eje de la variable dependiente. En este modelo representa el intercepto de la línea de regresión para la carga a granel.
- β_1 : es el coeficiente que mide la elasticidad de la tarifa con respecto al rendimiento o nivel de productividad de los terminales portuarios. β_1 es el coeficiente neto del efecto del tipo de carga sobre la tarifa.
- β_2 : es el coeficiente que captura el efecto del tipo de carga sobre la tarifa.

En este modelo la suma de β_2 más α representa el intercepto del que parte la línea de regresión que relaciona la tarifa con el rendimiento correspondientes a la carga fraccionada. Puesto que en promedio la tarifa para carga fraccionada es mayor que la tarifa de la carga a granel, se espera que β_2 sea positivo.

- ren_i : rendimientos o niveles de productividad de los terminales portuarios para carga fraccionada y sólida a granel.
- μ : término aleatorio:

76. Diferenciando la ecuación (1)⁸ con respecto a la variable ren_i se obtiene:

$$Var\% (tar_i) = \beta'_1 Var\% (ren_i) \quad (2)$$

Donde:

- β'_1 : es el valor estimado del parámetro β_1 . Representa el incremento porcentual de la tarifa ante un aumento de un punto porcentual en el rendimiento del servicio.
- $Var\% (tar_i)$: representa la variación porcentual de la tarifa para carga fraccionada o solida carga a granel.
- $Var\% (ren_i)$: representa la variación porcentual del rendimiento de carga fraccionada o sólida a granel.

⁷ En un modelo no presentado en este informe se probó la hipótesis de que existiera diferente pendiente para la relación tarifa- rendimiento por tipo de carga pero esta fue rechazada.

⁸ Para llegar a la ecuación (2) se diferenciò la ecuación (1), de la siguiente forma:

$$\frac{d(tar_i)}{tar_i} = \beta'_1 \frac{d(ren_i)}{ren_i}$$

f) Determinación de la Tarifa para el Servicio Especial

77. Para determinar la tarifa se aplicará la siguiente fórmula:

$$tse = tes * [1 + \beta'_1 * Var \% (rend_i)] \quad (3)$$

Donde:

- **tse:** tarifa del servicio especial por provisión o alquiler de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario.
- **tes:** tarifa del servicio estándar para carga fraccionada o carga sólida granel.
- **Var% (rend_i):** variación o incremento porcentual del rendimiento para carga fraccionada o carga sólida a granel, con respecto al rendimiento base establecido a partir del cual se empieza a considerar que el servicio de embarque / descarga para carga fraccionada y a granel deja de proveerse como un Servicio Estándar para proveerse como un Servicio Especial.

g) Especificación de la muestra



78. Para estimar la elasticidad tarifa-rendimiento, se utilizó información de tarifas y rendimientos teóricos obtenidos de puertos nacionales e internacionales que procesan carga fraccionada y sólida a granel. La información recogida por puerto incluye información por tipo de producto de carga fraccionada y a granel.



79. En cuanto a los terminales portuarios internacionales, se verificó que las productividades y tarifas a utilizar en la muestra sean las establecidas en sus respectivos Contratos de Concesión o sus equivalentes. Es importante indicar que estas tarifas no se encuentran ajustadas por inflación, en tanto que, los rendimientos o productividades establecidos en los Contratos de Concesión de los Terminales Portuarios provienen de las mejores prácticas portuarias internacionales. Por esta razón, resulta consistente utilizar estos indicadores al momento de estimar la elasticidad tarifa-rendimiento para el Terminal Muelle Norte.



80. Cabe señalar que, a partir de las observaciones recibidas por los Usuarios y el Concesionario, se han realizado modificaciones, en comparación con la propuesta tarifaria, en los siguientes aspectos:

(i) Tamaño de la muestra

El tamaño de la muestra ha sido incrementado de 26 a 36 casos. Los terminales portuarios internacionales que conforman la muestra son: puerto de Lázaro Cárdenas, puerto de Guaymas y puerto de Topolobampo en México; y, Terminal de Paita y San Martín en Perú. Cabe precisar que por cada puerto se tiene información de tarifa y rendimiento de diferentes tipos de producto. Específicamente, las observaciones adicionales son las siguientes:

- En el caso del Terminal Portuario de Topolobampo, se incluyeron 5 observaciones correspondientes a tarifas y rendimiento de carga fraccionada.
- En el caso del Terminal Portuario de San Martín, se incluyeron 3 observaciones: 1 de carga fraccionada y 2 de granel.
- En el caso del terminal Portuario de Guaymas, se incluyeron las 2 observaciones sugeridas por el Concesionario correspondientes a tarifas y rendimiento de carga fraccionada.

(ii) Tarifas cobradas en los Terminales Portuarios de México

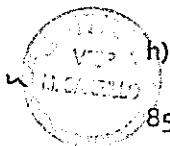
Con la finalidad de homogenizar las tarifas utilizadas en el análisis, para el caso de los Terminales Portuarios de México, las tarifas fueron corregidas de tal manera que incluyeran los siguientes conceptos: (i) uso de muelle, (ii) embarque/desembarque y, (iii) entrega/recepción.

81. No se ha incluido en la muestra a APMT, ya que el análisis realizado busca estimar la elasticidad tarifa-rendimiento a partir de los mejores comportamientos observados en otros puertos en la provisión del servicio a la carga fraccionada y a granel⁹. Es decir, no se estima ni evalúa el nivel de eficiencia del terminal portuario de APMT con respecto a los otros puertos (modelos DEA, por ejemplo), sino que se está partiendo del supuesto que todos los Terminales de Portuarios (incluido APMT) son eficientes.
82. Dada la restricción de información enfrentada en relación a la industria portuaria del Perú, la muestra incluye también puertos internacionales. De otro modo, hubiera sido imposible obtener estimaciones confiables de la tarifa a estimar a partir de un *benchmarking*.
83. Cabe precisar que para realizar las estimaciones econométricas, las tarifas de los diferentes puertos considerados en la muestra han sido homogenizadas. Esto es, en aquellos casos en los que correspondía se han estandarizado las tarifas, con la finalidad que todas incluyan los mismos conceptos y estén expresadas en la misma moneda.
84. La muestra de datos con la que se han realizado las estimaciones, así como los estadísticos descriptivos de la muestra son presentados en el Apéndice N° 3.



Tarifa fijada para el Servicio Especial

85. Las tarifas propuestas para el "Servicio Especial de provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario" han sido calculadas a partir de la estimación de la elasticidad tarifa-rendimiento, ajustado por el efecto del tipo de carga embarcada o desembarcada.
86. El valor obtenido de la elasticidad tarifa-rendimiento, a partir de la estimación de la ecuación N° 1, fue de 0,12 (ver Apéndice N° 2). Es decir que por cada aumento de 1% sobre el rendimiento promedio exigido por contrato, el incremento en la tarifa deberá ser de 0,12% (aplicación de ecuación 3).
87. En el anexo N° 1 de este informe se han realizado los cálculos de las tarifas del Servicio Especial, dado el incremento en el nivel de productividad que el Usuario podría solicitar por sobre el nivel base establecido de rendimiento para la provisión del Servicio Especial.



i) Temporalidad de la Tarifa Especial

88. Cabe precisar que al concluirse la ejecución de las Obras de la Etapa I y II (que se estima para el 2015), los criterios de medición de los niveles de servicio y productividad para este tipo de cargas (fraccionada y a granel) se modificarán. En este contexto, el rendimiento de la carga fraccionada ya no se medirá por Tm/h sino por movimientos/hora –ya que el Concesionario debe implementar grúas móviles–. En el caso de la carga a granel, los granos se descargarán a través de fajas transportadoras con rendimientos superiores a los 1 000 Tm/hora, y el mineral se movilizará por el muelle de minerales concesionado a Transportadora Callao con rendimientos

⁹ Cabe señalar que la inclusión de APMT en la regresión no altera de manera estadísticamente significativa los coeficientes estimados, tal como se observó en un modelo no presentado en este informe.

promedio de 1 600 Tm/h (obra que entrará en operación durante el año 2014). Sin perjuicio de ello, algunos tipos de carga continuaran midiendo su rendimiento en Toneladas/Hora.

89. La aplicación de la tarifa del Servicio Especial para los casos donde se cambia la tecnología por aspectos contractuales (como es el caso de la implementación de la faja transportadora para gránulos) o se modifica la unidad de medición (como el caso de carga fraccionada, que se pasa de TM/h a movimientos hora) serán evaluados cuando dichos servicios sean implementados por el Concesionario.

V. CONCLUSIONES

90. En virtud de lo expuesto, se llega a las siguientes conclusiones:

- (i) El denominado Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar la Productividad" - carga fraccionada y sólida a granel, es un servicio nuevo de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Dicho servicio sólo será prestado a solicitud del consignatario de la carga, de la nave o de su representante.

- (ii) La tarifa del Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar la Productividad" - carga fraccionada y sólida a granel fue calculada a partir de la estimación de la elasticidad tarifa-rendimiento, para ello se utilizó la regresión log-log simple (modelo de elasticidad constante) asumiendo una Frontera de Producción (FPP) formada por los criterios de eficiencia emulados a partir de los contratos.

La elasticidad tarifa-rendimiento es de 0,12, la cual ha sido obtenida a partir de una muestra de datos que representan las mejores prácticas a nivel internacional y local, en tanto provienen de los Contratos de Concesión o similares. En este sentido, se puede afirmar que las combinaciones de tarifa-rendimiento de los Terminales Portuarios se encuentran sobre la Frontera de Posibilidades de Producción (FPP), por esta razón la elasticidad estimada es consistente con los criterios de eficiencia.

- (iii) La tarifa fijada por el referido Servicio Especial, será cobrada por el Concesionario, cuando cumpla las siguientes condiciones:

- El Servicio Especial debe ser solicitado por la nave o por el consignatario de la carga, de acuerdo con lo que establezca los Contratos de Transporte.
- El Servicio Especial obligatoriamente deberá ser prestado con equipamiento y personal adicional, al que usualmente se emplea en la prestación del Servicio Estándar. El Concesionario estará obligado a detallar al usuario el equipo adicional que está utilizando para brindar el servicio.
- El Terminal Portuario únicamente podrá prestar el Servicio Especial cuando se verifique que cumple con los niveles de productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar. En caso contrario, el Concesionario no podrá iniciar la prestación del Servicio Especial. A fin de que el cobro por el mencionado servicio se haga efectivo, el Regulador verificará que el Concesionario haya cumplido durante dos trimestres consecutivos con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para la provisión del Servicio Estándar.
- El Servicio Especial solo podrá ser ofrecido a partir de un rendimiento base, 257 Tm/hora, el cual ha sido calculado por el Regulador a partir de los rendimientos exhibidos en el embarque y/o descarga de carga fraccionada, durante el periodo

2012-2013. Es decir, la provisión del Servicio Especial se brindará para niveles requeridos de rendimiento por encima de los 257 Tm/hora.

El inicio de la prestación del Servicio Especial para cargas sólida a granel y fertilizantes se hará efectivo cuando el Concesionario cumpla con los niveles de servicio establecidos, en el Anexo 03 del Contrato de Concesión, para la prestación del Servicio Estándar a dichas cargas. Para ello, se establecerá el nivel base de rendimiento a partir del cual el Servicio Especial para cargas granel sólido general y fertilizantes podrá ser prestado y cobrado, siguiendo la metodología aplicada para el caso de la carga fraccionada.

- El terminal portuario solo facturará por concepto del Servicio Especial, cuando logre los niveles de productividad pactados con la nave o el consignatario de la carga. Si logra niveles de productividad inferiores a los pactados previamente, la nave o el Usuario no estarán obligados a pagar por el Servicio Especial.

(iv) Para cumplir con los procedimientos de medición, considerando que el Servicio Especial propuesto no es de aplicación general, ya que es voluntario a solicitud de la nave o el consignatario de la carga, la mayor productividad que resulte de este no debe considerarse en la evaluación trimestral que se realiza.

(v) La tarifa del Servicio Especial "Provisión de Equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario" para carga fraccionada y sólida a granel deberá actualizarse o reajustarse por el factor $RPI - X$; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.

Dado que el inicio de la explotación del Terminal Norte del Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor $RPI - X$ deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.



ANEXO N° 1
TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL DE
PROVISIÓN DE EQUIPOS PARA INCREMENTAR PRODUCTIVIDAD A SOLICITUD DEL USUARIO -
CARGA FRACCIONADA

	Var% rendimiento	Rendimiento (Tm/hora)	Tarifa (USD)
Base tarifaria		257	7.89
	5%	270	7.94
	10%	283	7.98
	20%	308	8.08
	30%	334	8.17
	40%	360	8.27
	50%	386	8.36
	60%	411	8.46
	70%	437	8.55
	80%	463	8.65
	90%	488	8.74
Servicio especial	100%	514	8.84
	110%	540	8.93
	120%	565	9.03
	130%	591	9.12
	140%	617	9.22
	150%	643	9.31
	160%	668	9.40
	170%	694	9.50
	180%	720	9.59
	190%	745	9.69
	200%	771	9.78

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.



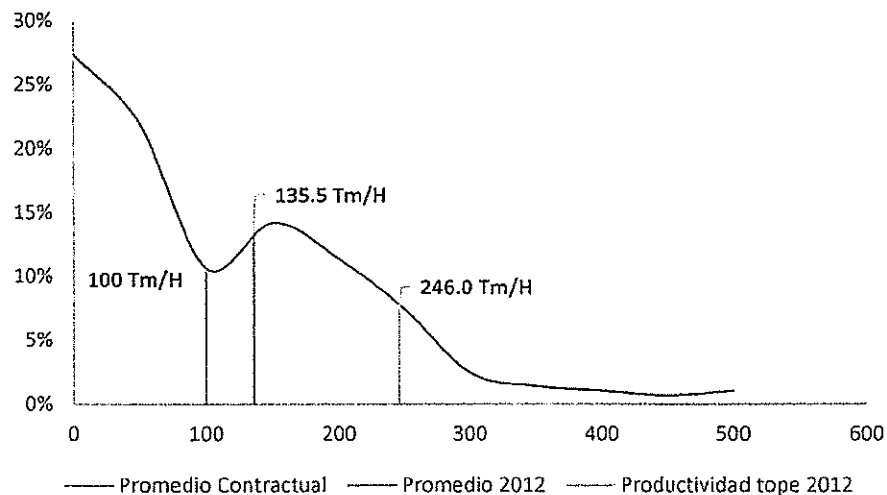
APÉNDICE N° 1
METODOLOGIA UTILIZADA PARA EL CÁLCULO DEL VALOR DE RENDIMIENTO
BASE A PARTIR DEL CUAL EL CONCESIONARIO PROVEERÁ Y COBRARÁ POR EL
SERVICIO ESPECIAL A LA CARGA FRACCIONADA

Para el cálculo del valor de rendimiento base a partir del cual se presta el Servicio Especial y se calculan las tarifas aplicables al embarque y/o desembarque de carga fraccionada, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, realizó el siguiente procedimiento:

- 1) Se utilizaron los datos de rendimiento exhibidos por el Terminal Portuario APMTC, en los años 2012-2013, en el embarque y/o desembarque de la carga fraccionada, por nave.
- 2) Para cada serie de datos, se analizó la distribución del rendimiento en el embarque y/o descarga de carga fraccionada (ver Gráficos N° 1 y N° 2).
- 3) Entre los principales resultados del análisis de las series antes mencionadas se obtuvo:
 - i. El Terminal Portuario brindó el Servicio Estándar a la carga fraccionada a un ritmo de rendimiento en un rango de 0,17 a 796.64 Tm/hora, en el año 2012, y de 0,30 a 859,20, en el año 2013.
 - ii. El porcentaje de naves que fueron atendidas con un rendimiento menor a 100 Tm/hora fue 49% en 2012, y 48% en 2013.
 - iii. El promedio de rendimiento en el embarque y/o descarga de carga fraccionada alcanzado por el Concesionario fue de 135,5 Tm/hora, en 2012, y 124,5 Tm/hora, en 2013 (ver Gráficos N° 1 y N° 2).
 - iv. El rango de rendimiento en el embarque y/o descarga de carga fraccionada que permite al Concesionario cumplir con los niveles de servicio establecidos en el Anexo 03 del Contrato de Concesión (100 Tm/hora), de acuerdo a los datos proporcionados por el mismo, va de 0,17 a 245,96 Tm/hora, en 2012, y de 0,30 a 268,45 Tm/hora, en el 2013 (ver Gráficos N° 1 y N° 2).
- 4) De los rangos establecidos en el literal iii del numeral 3, se tomaron los valores superiores (denominados *productividad tope* en los Gráficos N°1 y N° 2), los cuales fueron promediados para determinar el valor base de rendimiento a partir del cual el Concesionario puede empezar a proveer el Servicio Especial. Ello en el entendido que, de acuerdo a sus datos de desempeño, solo llegando hasta dichos valores, en promedio, se garantizaría la adecuada provisión del Servicio Estándar. El promedio obtenido fue de 257 Tm/hora, el cual es utilizado para el cálculo de las tarifas de Servicio Especial a la carga fraccionada mostradas en la tabla del Anexo N° 1.

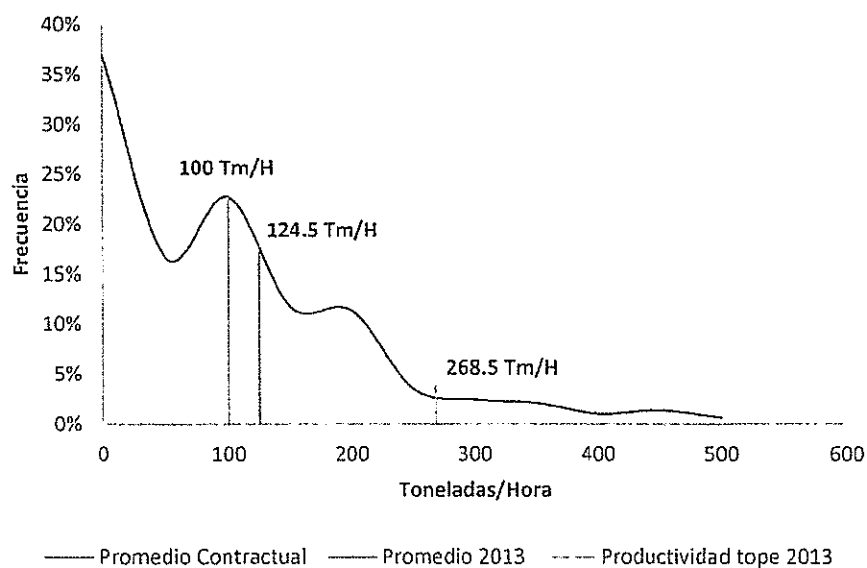


GRÁFICO N°1.
DISTRIBUCIÓN DEL RENDIMIENTO EN EL EMBARQUE Y/O DESEMBARQUE DE CARGA
FRACCIONADA - 2012



Fuente: APM Terminals Callao, 2012-2013
 Elaboración: GRE, OSITRAN

GRÁFICO N°2.
DISTRIBUCIÓN DEL RENDIMIENTO EN EL EMBARQUE Y/O DESEMBARQUE DE CARGA
FRACCIONADA - 2013



Fuente: APM Terminals Callao, 2012-2013
 Elaboración: GRE, OSITRAN

APÉNDICE N°2
ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD
DE LA TARIFA CON RESPECTO AL RENDIMIENTO

		N° observaciones	36
		R-squared	0.487
La variable dependiente es logaritmo natural de tarifa en US\$ por Tm			
	Coeficiente	Error estándar	Intervalo de confianza al 95%
			inferior superior
Ln(rendimiento)	0,120**	(0,059)	0.000 0.239
c_frac	0,762***	(0,122)	0.513 1.011
constante	1.160***	(0,341)	0.467 1.853819

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Fuente y Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.



APÉNDICE N°3

MUESTRA UTILIZADA EN LAS ESTIMACIONES DE LA TARIFA DEL SERVICIO ESPECIAL DE PROVISIÓN DE EQUIPOS PARA INCREMENTAR PRODUCTIVIDAD A SOLICITUD DEL USUARIO

N° observaciones	País	Puerto	Tipo de servicio	Tipo de carga	Producto	Rendimiento (Tm/hora)	Tarifa (USD)
1	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Unificada Paletizada	100	5.163474
2	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionada en unidades de más de 51 K. hasta 2 000 K., excepto productos ensacados	20	6.400197
3	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionada en unidades de hasta 51 K. Excepto productos ensacados	20	7.911801
4	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 2 001 a 5 000 K.	100	9.228552
5	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 5 001 a 15 000 K.	100	12.43361
6	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 15 001 K. en adelante	100	17.44517
7	México	Guaymas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Saquería (azúcar, frijol, garbanzo, etc.) no paletizada	20	14.23150
8	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Chatarra triturada	545	12.07117
9	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Aceros (bobinas, palanquilla, tubos, rollos de alambres)	227	12.83779
10	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Varillas, sacos y superacos	545	12.83779
11	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Fertilizantes - pesados (1 000 ó más K.)	336	12.45448
12	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Fertilizantes - ligeros no compactables (menos de 1 000 kgs.)	336	13.22110
13	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Chatarra HMS	545	16.67083
14	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Chatarra estructural	545	17.82081
15	México	Lázaro Cárdenas	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Arrabio	545	17.36084
16	México	Topolobampo	maniobras integradas	granel	Fertilizantes - pesados	440	4.550646
17	México	Topolobampo	maniobras integradas	granel	Frijol, maíz, trigo, sorgo, soya y similares	440	4.580205
18	México	Topolobampo	maniobras integradas	granel	Semilla de nabo	440	5.088046
19	México	Topolobampo	maniobras integradas	granel	Fertilizantes - ligeros no compactables	450	5.160962
20	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Mascabado a granel	160	7.188581
21	México	Topolobampo	maniobras integradas	granel	Semilla de girasol, de algodón y similares	440	5.578085
22	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	granel	Sal común a granel	160	7.768910
23	México	Topolobampo	maniobras integradas	granel	Pastos y similares	440	6.346834
24	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Unificada o paletizada	160	8.923438
25	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionados, en unidades de más de 51 a 2 000 K., excepto productos ensacados	160	9.950073
26	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Fraccionados, en unidades de hasta 51 K., excepto productos ensacados	160	11.52457
27	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 2 001 a 5 000 K.	160	15.92496
28	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 5 001 a 15 000 K.	160	21.74589
29	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Maquinaria de 15 001 K. en adelante	160	25.68018
30	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Saquería (azúcar, frijol, garbanzo, etc.) no paletizada	160	17.65752
31	México	Topolobampo	desembarque/entrega/muelleaje	fraccionada	Varillas	160	9.789717
32	Perú	Paita	Servicio Estandar	granel	Granel Sólido	80	6
33	Perú	Paita	Servicio Estandar	fraccionada	Carga fraccionada	200	13
34	Perú	San Martín	Servicio Estandar	fraccionada	fraccionada (hierro y tubos)	150	9.98
35	Perú	San Martín	Servicio Estandar	granel	sal	800	4.91
36	Perú	San Martín	Servicio Estandar	granel	granos, chatarra, hierro	200	4.91

Fuente: Páginas Web de Terminales Portuarios.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.