

SESIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO No. 436-2012-CD-OSITRAN

En Lima, siendo las trece horas del seis de diciembre de dos mil doce en el local institucional de OSITRAN, se llevó a cabo una sesión Ordinaria del Consejo Directivo con la asistencia de los señores Jesús Tamayo Pacheco, César Sánchez Módena, Juan Carlos Paz Cárdenas, bajo la Presidencia de la señorita Patricia Benavente Donayre, quien realizó la respectiva convocatoria.

Asimismo, participaron el señor William Bryson Butrica, Gerente General (e), y el señor Carlos Anibal Malca Maurologoitia, en calidad de Secretario del Consejo Directivo.

I.- PROYECTOS DE ACTA


Iniciada la sesión se procedió a la lectura de los proyectos de las actas de las sesiones N° 434 (virtual), llevada a cabo el 14 de noviembre de 2012, el cual fue aprobado por los señores Directores, quedando pendientes de suscripción.

II.- DESPACHO

2.1.- Interpretación del Anexo 3 del Contrato de Concesión del Muelle Sur: Indicador del Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía.

La Administración informó que DP WORLD Callao S.R.L. (DPW) presentó una solicitud para que se interprete el Anexo 3 del Contrato de Concesión de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao, en el sentido que la lectura correcta del indicador "Tiempo de atención al usuario para el retiro de la mercancía", establecido en el cuarto apartado del Anexo 3 debe considerar lo siguiente:

- i.- Únicamente son evaluadas las operaciones de importación.
- ii.- El tiempo de medición de cada operación de importación es de cuarenta y cinco (45) minutos.
- iii.- No deberían considerarse las operaciones de importación cuyos clientes cuenten con crédito para el pago de servicios recibidos y aquellas cuyo despacho aduanero es realizado en terminales extraportuarios.

 Sobre el particular, también se informó que la solicitud de interpretación en cuestión fue puesta en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente.

Los señores Directores tomaron conocimiento, invocando que se eleve el informe con la debida anticipación a fin de que se emita el pronunciamiento de interpretación respectivo, dentro del plazo.

2.2.- Recurso de Reconsideración presentado por COVISOL contra la Resolución N° 035-2012-CD-OSITRAN (interpretación CC – Tipo de cambio)

La Administración informó al Consejo Directivo que Concesionaria Vial del Sol S.A. (COVISOL) presentó Recurso de Reconsideración contra la Resolución N° 035-2012-CD-OSITRAN que interpretó las Cláusulas 7.10 y 9.4 del Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, el cual estableció que el tipo de cambio que debe utilizarse para el incremento tarifario era el del 31 de diciembre de 2011.

Sobre el particular, la Administración indicó que la entidad prestadora en cuestión alega en su escrito que el tipo de cambio que debió aplicarse es el correspondiente al 2 de enero de 2012.

Los señores Directores tomaron conocimiento, invocando que se eleve el informe con la debida anticipación a fin de que se emita el pronunciamiento de interpretación respectivo, dentro del plazo.

2.3.- Propuesta de Sexta Adenda al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", presentada por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

La Administración puso en conocimiento de los señores Directores que LAP presentó su propuesta de sexta adenda al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

Al respecto, se informó que LAP señala que la propuesta presentada se fundamenta en la necesidad de adaptar el Contrato de Concesión a fin de asegurar el cumplimiento de su finalidad mediante el establecimiento de soluciones para remediar, las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión. En ese sentido, el sustento de la propuesta se divide en los siguientes aspectos:

- i.- Los destinados a facilitar al Concedente la entrega de las áreas necesarias para la ampliación del AIJCh y mitigar los riesgos patrimoniales al Estado en caso no se realice dentro del plazo previsto en el Contrato de Concesión, así como a mantener las condiciones técnicas, económicas y financieras afectadas por la demora en la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación.
- ii.- Los vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros.
- iii.- Aspectos vinculados a la mejora de la competitividad regional del AIJCh, así como a la optimización de aspectos operativos y de inversión en el AIJCh establecidos en el Contrato de Concesión.

Además, se indicó que mediante el Oficio N° 337-12-GG-OISTRAN se solicitó información adicional que sustente la adenda propuesta por LAP.

Los señores Directores tomaron conocimiento, invocando que se eleve el informe con la debida anticipación a fin de que se emita el pronunciamiento de interpretación respectivo, dentro del plazo.

III.- INFORME

3.1.- **Resumen Ejecutivo informativo sobre modificaciones presupuestarias**

La Administración presentó a los señores miembros del Consejo Directivo, el Resumen Ejecutivo preparado por la Oficina de Planificación y Presupuesto, en el que se detalla que el Presupuesto de OSITRAN para el año asciende a S/. 39 066 722,00, y que al mes de setiembre no se ha incrementado o disminuido dicho presupuesto autorizado, es decir, únicamente se hicieron modificaciones internas durante los meses de julio a setiembre del presente año, mediante la Resoluciones N° 051, 056 y 062-2012-GG-OSITRAN, las cuales fueron registradas en el SIAF/SP y remitidas al Ministerio de Economía y Finanzas.

Los señores directores tomaron conocimiento.

3.2.- **Ayuda Memoria para la Adquisición de un Local Institucional**

La Administración presentó al Consejo Directivo la Ayuda Memoria preparada por la Oficina de en la que se detalla las alternativas que existen para la adquisición o construcción de una sede institucional. La primera de ellas está referida a realizar un Proyecto de Inversión Pública (PIP), y la segunda, es evaluar la posibilidad de exonerar el proyecto del Sistema Nacional de Inversión Pública mediante de un Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas. Se indicó que el costo del proyecto se financiaría con los Saldos de Balance del 2012 que se estima en S/. 23 000 000,00.

Los señores directores tomaron conocimiento.

3.3.- **Informe oral de la Presidente sobre hechos ocurridos con relación a la información a cargo de OSITRAN**

La señorita Presidente informó a los demás miembros del Consejo Directivo que han desaparecido seis files de palanca con aproximadamente cuatrocientos comprobantes de pago relacionados con procesos de adquisición de bienes y prestación de servicios brindados al OSITRAN correspondientes al segundo semestre del 2011, periodo que está siendo investigado por la Contraloría General de la República.

Se precisó que estos documentos estaban en el cuarto piso en donde solo existe una cámara que no apunta al lugar en donde estos se encontraban ubicados. En la anterior gestión se contrató a dos personas para que ordenen los archivos, pero no se realizó el servicio.

También se indicó que las personas de la Contraloría que están investigando en OSITRAN ya tienen conocimiento de la pérdida de la documentación y que además se han pedido los informes respectivos y han pedido al procurador que inicien denuncia penal contra las personas que resulten responsables sobre este hecho.

El señor Paz preguntó si no existe respaldo digital o en físico de dichos documentos.

Sobre el particular, la señorita Presidente indicó que la institución no cuenta con respaldo de dichos documentos, siendo lo óptimo que por lo menos se encuentren digitalizados. Además, informó que los backups digitalizados de OSITRAN que estaban en el banco Scotiabank, fueron retirados el año pasado y reutilizados por servidores que ya no trabajan en OSITRAN, desapareciendo la información que allí se guardaba, esto según lo informado por la Jefe de la Oficina de Desarrollo Institucional y Sistemas. Respecto de este hecho también se están tomando las acciones necesarias para recuperar la información y determinar responsabilidades.

Los señores directores tomaron conocimiento

3.4.- Entrevista a profesional

La señorita Presidente, señaló que, como bien se sabe, la relación laboral con el señor Carlos Aguilar Meza había culminado, por lo que anteriormente el Consejo Directivo se han venido realizando entrevistas a profesionales que serían candidatos para cubrir la plaza de Gerente General, en la que no pudieron estar todos presentes, razón por la cual se ha vuelto a invitar a los candidatos, pero que por los cambios de fecha en la sesión sólo ha podido asistir la señora Virginia Nakagawa Morales.

Los señores Directores estuvieron de acuerdo en realizar la respectiva entrevista, para lo cual se invitó a ingresar a la señora Virginia Nakagawa Morales.

El señor Tamayo le solicitó a la señora Nakagawa sobre su trayectoria. Al respecto, la entrevistada señaló que es abogada por la Pontificia Universidad Católica del Perú, con estudios concluidos de maestría en la misma universidad, en el sector público laboró en el INDECOPI y en el OSIPTEL, luego de ello pasó a laborar a FIRSTCOM que fue la primera empresa que empezó a competir con Telefónica luego del periodo de prohibición de concurrencia en el mercado. Posteriormente esta empresa fue adquirida por AT&T PERU, pasando luego a ser TELMEX PERU S.A. y finalmente AMERICA MOVIL PERU S.A.C.

Adicionalmente, señaló que considera que tiene interés en trabajar en OSITRAN, porque está ligado con la regulación económica, materia que es su especialidad y porque considera que puede aportar y sumar con su experiencia obtenida tanto en el sector público como privado para mejorar el desempeño del Regulador.

El señor Tamayo, preguntó si ha tenido personal a su cargo. Al respecto, la señora Nakagawa señaló que en TELMEX tuvo a su cargo tres áreas: regulatoria, legal e infraestructura, y ha tenido la oportunidad de trabajar con distintas administraciones, como son la Norteamericana y la Mexicana.

El señor Sánchez Módena preguntó a la entrevistada respecto de cuál considera que es el rol que desempeñaría como Gerente General de OSITRAN. Sobre el particular, la señora Nakagawa respondió que el Gerente General es un líder del equipo, que debe buscar que los encargos y acciones se realicen con eficiencia, eficacia, transparente, rapidez y legales.

El señor Sánchez Módena, preguntó si considera que su función se limita a realizar labores administrativas o también considera que debe manejar en todos los aspectos. La señora Nakagawa respondió que considera que el Gerente General debe trabajar en conjunto con las áreas para sacar adelante la gestión, y que las funciones dependerán de lo que establezca el marco normativo y la Alta Dirección, la idea es siempre tener un objetivo común definido hacia donde se debe apuntar y buscar alcanzarlo.


Los señores miembros dieron por concluida la entrevista.


Los señores Directores señalaron que se indiquen a los otros candidatos para que se comuniquen con ellos para pactar las entrevistas directamente.

IV.- ORDEN DEL DÍA

4.1.- Interpretación de Oficio de la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita.

La Administración presentó para aprobación el Informe N° 024-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN en el que se emite opinión con relación al procedimiento de interpretación de oficio de la Cláusula 8.17 (Alcances del Servicio – Servicio Estándar), del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, iniciado mediante Resolución N° 015-2012-CD-OSITRAN, a través del cual se busca determinar si las actividades de (i) *apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluidos*, y (ii) *uso de barreras de contención*, prestados por la empresa Concesionaria Terminal Portuarios Euroandinos Paita S.A. (TPE), forman parte o no de los Servicios Estándar.

 La Presidente invitó a los señores Benjamín de la Torre, Gerente de Regulación, Antonio Rodríguez Martínez, Gerente de Asesoría Legal y Jorge Li Ning Chaman, Analista de la Gerencia de Regulación, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis y de las conclusiones del informe y de sus conclusiones.

 Sobre el particular, se señaló que, de acuerdo con el informe puesto a consideración, de acuerdo con el Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, el servicio estándar abarca, en el caso de la descarga, desde que la nave atraca en el muelle hasta

que la carga sale del puerto, para lo cual se realizan actividades necesarias para cada tipo de carga, como son el amarre de la nave y tiempo de utilización del amarradero, descarga de la carga, traslado hasta el área de almacenaje, manipuleo, almacenamiento y pesaje. Además, indicaron que para el caso de Paita, al ser multipropósito hay una tarifa por cada tipo de carga, así por ejemplo, hay una tarifa para contenedores, carga fraccionada, a granel sólido y a granel líquido.

En ese sentido, todas las actividades que son necesarias para poder completar el proceso de embarque o desembarque atendiendo a las especiales características de cada tipo de carga clasificadas en el propio Contrato de Concesión. En consecuencia, para que un servicio estándar sea clasificado como estándar debe cumplir con las siguientes condiciones:

- i.- Aplica a todas las mercancías por tipo de carga.
- ii.- Necesario o indispensable para completar el proceso de embarque o descarga de cada tipo de carga.
- iii.- Se efectúa de manera recurrente en cada movilización.
- iv.- Es de prestación obligatoria por parte del Concesionario.

En este contexto, el señor Paz Cárdenas, señaló que sólo deberían ser tres requisitos, puesto que el primero está contenido en el segundo. Al respecto, el señor Li Ning explicó que resulta correcta la apreciación indicada, pero que, en todo caso, el primer requisito se colocó con la finalidad de que quede claro que tiene que aplicar a todas las cargas.

Se señaló que realizado el análisis, el servicio apertura de cierre de grifos cumple con las condiciones para ser considerado servicio estándar, pero que el servicio sobre barreras de contención no cumple con los tres primeros requisitos, puesto que no se aplica a toda la carga líquida, sino sólo para los hidrocarburos u otros líquidos a granel considerados como sustancias o mercancías peligrosas; razón por la cual este servicio es especial.

Los señores Directores manifestaron su conformidad con el Informe N° 024-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, excepto el señor Sánchez Módena, quien consideró su discrepancia respecto de considerar al servicio de barreras de contención como especial, por lo que emitirá y sustentará su voto en discordia sobre este punto. En ese sentido, el Consejo Directivo adoptó en mayoría el siguiente acuerdo:

**ACUERDO No. 1517-436-CD-OSITRAN
de fecha 6 de diciembre de 2012**

Vistos el Informe N° 024-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, , que adjunta el Proyecto de Resolución de interpretación de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2012-CD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso el inicio de oficio del procedimiento para la interpretación

mencionada, así como, el Oficio N° CONUDFI-103-2012/GG, la Carta N° 064-2012-TPE/GG, el Oficio N° 625-2012-APN/GG, el Oficio N° 1190-2012-MTC/25 que remite el Informe N° 20-2012-APN/DIPLA-DOMA-UAJ, el Oficio N° 1732-2012-MTC/25 que adjunta el Informe N° 033-2012-APN/DIPLA-DOMA-UAJ, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, en ejercicio de la facultad de interpretación de los Contratos de Concesión establecida en el literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público; el literal d) del artículo 53 del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificado por los Decretos Supremos N° 057-2006-PCM y 046-2007-PCM; así como, en virtud a lo normado en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el proyecto de Resolución de Consejo Directivo adjunto al Informe N° 024-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que interpreta la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita.
- b) Notificar la Resolución a que se refiere el literal anterior y el Informe N° 024-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., así como también al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de concedente.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

VOTO SINGULAR DEL SEÑOR CÉSAR SÁNCHEZ MÓDENA

No he brindado mi conformidad al siguiente informe, que corresponden a la orden del día de la sesión presencial 436 del 6 de diciembre del 2012:

- ✓ Informe N° 024-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN: Interpretación de oficio de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita,

en lo referente al uso de la barreras de contención para el proceso de embarque o descarga de carga a granel líquida; siendo los motivos los siguientes:

- ✓ El informe no ha logrado sustentar, desde mi punto de vista, las razones por las cuales el proceso mencionado (embarque o descarga de la carga a granel líquida) califica dentro del marco de un servicio especial. Los argumentos brindados constituyen una interpretación subjetiva de un conjunto de características utilizadas por OSITRAN para este fin.
- ✓ En el contrato analizado no se diferencia entre carga líquida a granel de la categoría peligrosa o no peligrosa. De acuerdo a lo informado por la administración, la normativa de la Instalación Portuaria (IPE) es ex ante a l contrato de Concesión. La norma hace que el uso de barreras sea obligatorio para el

proceso de carga y descarga de líquidos considerados como peligrosos y el Concesionario está obligado a proporcionarlo. Por ello, en la fijación tarifaria especificada en el anexo 5 del contrato es razonable suponer que en su estimación la tarifa ya contemplaba, de acuerdo al promedio de la carga usual del puerto de Paita, el servicio para cada categoría. Esto de ninguna manera implica un subsidio cruzado ya que nos referimos a un mismo tipo de carga.

- ✓ El informe tampoco hace ninguna referencia respecto a esta misma situación en el caso de otro tipo de carga. Por ejemplo: ¿el manejo de carga peligrosa, frágil o de otra categoría en los contenedores es considerado también un servicio especial?
- ✓ El informe tampoco hace ningún tipo de análisis cuantitativo, es decir, no informa la proporción del tipo de carga que será afectada por el servicio ahora considerado como especial, ni el volumen de la misma, ni el impacto que probablemente tendrá en el flujo de caja del concesionario, ni en los costos de los usuarios. Tampoco se hace ningún análisis comparativo con las tarifas de otras instalaciones portuarias locales ni internacionales.

Mi preocupación radica en el impacto es que este tipo de interpretación puede tener en los usuarios y en el concesionario, y por ende en la competitividad regional de nuestros puertos. Lo que quiero decir es que si la tarifa que se estableció en las bases del concurso para la concesión del puerto ya estaba considerada todas las categorías para este tipo de carga (normales y no peligrosas), el que se considere el uso de barreras de contención como un servicio especial incrementaría el costo para esta categoría de carga y por lo tanto los costos de todos los productos y servicios que utilicen el material, cargado o descargado, como un insumo.

Todo esto hace que los criterios para tomar decisiones sobre interpretación sean insuficientes y tampoco nos permite tener una idea del impacto de nuestras decisiones. Recalco: No podemos ignorar los impactos económicos que tienen nuestras decisiones en relación a la interpretación de los contratos.

Quiero hacer resaltar que manifesté mi preocupación en forma verbal a la Gerencia de Regulación respecto a las limitaciones de información y del análisis realizado en los informes con más de una semana de anticipación. Hasta la fecha de la reunión del directorio no recibí ninguna información complementaria.

4.2.- Interpretación de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

La Administración presentó para aprobación el Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN en el que se emite opinión con relación al procedimiento de interpretación de oficio de la Cláusula 8.19 (Alcances del Servicio – Servicio Estándar), del Contrato de Concesión del Terminal Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, iniciado mediante Resolución N° 021-2012-CD-OSITRAN, a través del cual se busca determinar

si el servicio de *uso de barreras de contención*, prestados por APM Terminals Callao S.A. (APM), forman parte o no de los Servicios Estándar.

La Presidente invitó a los señores Benjamín de la Torre, Gerente de Regulación, Antonio Rodríguez Martínez, Gerente de Asesoría Legal y Jorge Li Ning Chaman, Analista de la Gerencia de Regulación, para que hagan una breve exposición sobre los aspectos más importantes del análisis y de las conclusiones del informe y de sus conclusiones.

Sobre el particular, se señaló que, de acuerdo con el informe puesto a consideración, de acuerdo con el Contrato de Concesión del Terminal Norte del Callao, el servicio estándar abarca, en el caso de la descarga, desde que la nave atraca en el muelle hasta que la carga sale del puerto, para lo cual se realizan actividades necesarias para cada tipo de carga, como son el amarre de la nave y tiempo de utilización del amarradero, descarga de la carga, traslado hasta el área de almacenaje, manipuleo, almacenamiento y pesaje. Además, indicaron que para este caso, al ser multipropósito hay una tarifa por cada tipo de carga, así por ejemplo, hay una tarifa para contenedores, carga fraccionada, a granel sólido y a granel líquido.

En ese sentido, todas las actividades que son necesarias para poder completar el proceso de embarque o desembarque atendiendo a las especiales características de cada tipo de carga clasificadas en el propio Contrato de Concesión. En consecuencia, para que un servicio estándar sea clasificado como estándar debe cumplir con las siguientes condiciones:

- i.- Aplica a todas las mercancías por tipo de carga.
- ii.- Necesario o indispensable para completar el proceso de embarque o descarga de cada tipo de carga.
- iii.- Se efectúa de manera recurrente en cada movilización.
- iv.- Es de prestación obligatoria por parte del Concesionario.

En este contexto, el señor Paz Cárdenas, señaló que sólo deberían ser tres requisitos, puesto que el primero está contenido en el segundo. Al respecto, el señor Li Ning explicó que resulta correcta la apreciación indicada, pero que, en todo caso, el primer requisito se colocó con la finalidad de que quede claro que tiene que aplicar a todas las cargas.

El servicio en cuestión no cumple con los tres primeros requisitos, puesto que no se aplica a toda la carga líquida, sino sólo para los hidrocarburos u otros líquidos a granel considerados como sustancias o mercancías peligrosas; razón por la cual este servicio es especial.

Los señores Directores manifestaron su conformidad con el Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, excepto el señor Sánchez Módena, quien consideró su discrepancia respecto de considerar al servicio de barreras de contención como especial, por lo que

emitirá y sustentará su voto en discordia. En ese sentido, el Consejo Directivo adoptó en mayoría el siguiente acuerdo:

**ACUERDO No. 1518-436-CD-OSITRAN
de fecha 6 de diciembre de 2012**

Vistos el Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que adjunta el Proyecto de Resolución de interpretación de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2012-CD-OSITRAN, , a través de la cual se dispuso el inicio de oficio del procedimiento para la interpretación mencionada, la Carta N° 080-2012-APMT/GC, la Carat N° CONUDFI 116-2012/P, la Carta N° 186-2012-APMTC/GC, el Oficio N° 1550-2012-MTC/25 que remite el Informe N° 029-2012-APN/DIPLA-SOMA-UAJ-UPS, la Carta N° 088-2012-APMTC/GC, la Carta N° CONUDFI 129-2012/P, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo de OSITRAN, en ejercicio de la facultad de interpretación de los Contratos de Concesión establecida en el literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público; el literal d) del artículo 53 del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificado por los Decretos Supremos N° 057-2006-PCM y 046-2007-PCM; así como, en virtud a lo normado en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el proyecto de Resolución de Consejo Directivo adjunto al Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que interpreta la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.
- b) Notificar la Resolución a que se refiere el literal anterior y el Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN a APM Terminals Callao S.A., así como también al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de concedente.
- c) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

VOTO SINGULAR DEL SEÑOR CÉSAR SÁNCHEZ MÓDENA

No he brindado mi conformidad al siguiente informe, que corresponden a la orden del día de la sesión presencial 436 del 6 de diciembre del 2012:

- ✓ Informe N° 025-12-gre-GS-GAL-OSITRAN: Interpretación de oficio de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao,

en lo referente al uso de la barreras de contención para el proceso de embarque o descarga de carga a granel líquida; siendo los motivos los siguientes:

- ✓ El informe no ha logrado sustentar, desde mi punto de vista, las razones por las cuales el proceso mencionado (embarque o descarga de la carga a granel líquida) califica dentro del marco de un servicio especial. Los argumentos brindados constituyen una interpretación subjetiva de un conjunto de características utilizadas por OSITRAN para este fin.
- ✓ En el contrato analizado no se diferencia entre carga líquida a granel de la categoría peligrosa o no peligrosa. De acuerdo a lo informado por la administración, la normativa de la Instalación Portuaria (IPE) es ex ante al contrato de Concesión. La norma hace que el uso de barreras sea obligatorio para el proceso de carga y descarga de líquidos considerados como peligrosos y el Concesionario está obligado a proporcionarlo. Por ello, en la fijación tarifaria especificada en el anexo 5 del contrato es razonable suponer que en su estimación la tarifa ya contemplaba, de acuerdo al promedio de la carga usual del puerto de Paita, el servicio para cada categoría. Esto de ninguna manera implica un subsidio cruzado ya que nos referimos a un mismo tipo de carga.
- ✓ El informe tampoco hace ninguna referencia respecto a esta misma situación en el caso de otro tipo de carga. Por ejemplo: ¿el manejo de carga peligrosa, frágil o de otra categoría en los contenedores es considerado también un servicio especial?
- ✓ El informe tampoco hace ningún tipo de análisis cuantitativo, es decir, no informa la proporción del tipo de carga que será afectada por el servicio ahora considerado como especial, ni el volumen de la misma, ni el impacto que probablemente tendrá en el flujo de caja del concesionario, ni en los costos de los usuarios. Tampoco se hace ningún análisis comparativo con las tarifas de otras instalaciones portuarias locales ni internacionales.

Mi preocupación radica en el impacto es que este tipo de interpretación puede tener en los usuarios y en el concesionario, y por ende en la competitividad regional de nuestros puertos. Lo que quiero decir es que si la tarifa que se estableció en las bases del concurso para la concesión del puerto ya estaba considerada todas las categorías para este tipo de carga (normales y no peligrosas), el que se considere el uso de barreras de contención como un servicio especial incrementaría el costo para esta categoría de carga y por lo tanto los costos de todos los productos y servicios que utilicen el material, cargado o descargado, como un insumo.

Todo esto hace que los criterios para tomar decisiones sobre interpretación sean insuficientes y tampoco nos permite tener una idea del impacto de nuestras decisiones. Recalco: No podemos ignorar los impactos económicos que tienen nuestras decisiones en relación a la interpretación de los contratos.

Quiero hacer resaltar que manifesté mi preocupación en forma verbal a la Gerencia de Regulación respecto a las limitaciones de información y del análisis realizado en los

informes con más de una semana de anticipación. Hasta la fecha de la reunión del directorio no recibí ninguna información complementaria.

V.- PEDIDOS

5.1.- Sobre el Aeropuerto de Pucallpa

El Ingeniero Tamayo, solicitó información sobre las acciones tomadas respecto de la fuerte descarga eléctrica que sufrió el 5 de octubre de 2012 al apoyarse en una de las máquinas ubicadas en los controles de seguridad (máquina de rayos X) del Aeropuerto de Pucallpa, y que fuera comunicado telefónicamente a la Presidente.

Sobre el particular, la Presidente comunicó al Ingeniero Tamayo, que se había corrido traslado de la denuncia a Aeropuertos del Perú S.A. quien administra el mencionado aeropuerto, y que habían respondido mediante Carta N° 0475-2012-GR-AdP, informando que realizaron las inspecciones del caso y que habían detectado que el cable de aterramiento al tomacorriente se encontraba suelto, hecho que habría ocurrido por una inadecuada manipulación durante el mantenimiento realizado a la máquina de rayos X. Además, se informó que la entidad prestadora en cuestión se comprometió a realizar una revisión semanal al sistema eléctrico de los rayos X con la finalidad de evitar que vuelva a presentarse un incidente parecido.

Además, la Presidente indicó que la Gerencia de Supervisión mediante el Informe N° 2641-12-GS-OSITRAN determinó que la entidad prestadora habría incurrido en incumplimiento tipificado en el Reglamento de Infracciones y Sanciones, por lo que recomendaba la evaluación del inicio Procedimiento Administrativo Sancionador.

El señor Tamayo planteó el siguiente Pedido:

Pedidos N° 001-436-2012-CD-OSITRAN

Que, con relación al incidente sufrido por el Ingeniero Tamayo en el Aeropuerto de Pucallpa el 5 de octubre de 2012, se solicita a la Gerencia de Supervisión se sirva remitir copia del Informe N° 2641-12-GS-OSITRAN y que incluya en el plan de supervisión la verificación de los equipos eléctricos de los aeropuertos.

5.2.- Sobre el Aeropuerto de Arequipa

Adicionalmente, el señor Tamayo señaló que la zona de espera para el embarque del Aeropuerto es pequeña y que han priorizado la sala VIP cuyo costo es de US \$ 27,00.

Asimismo, el Director Tamayo informó que los pasamanos de las escaleras que van al segundo piso hacia una cafetería son incómodos puesto que no se encuentran a una altura adecuada y los perfiles de aluminio de los escalones están sueltos.

Al respecto, el señor Tamayo planteó los siguientes pedidos:

Pedidos N° 002-436-2012-CD-OSITRAN

Que la Gerencia de Supervisión coordine con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en su calidad de Concedente y con Aeropuertos del Perú S.A., con la finalidad de que evalúen la posibilidad de ampliar la sala de embarque del Aeropuerto de Arequipa, considerando que esta zona es pequeña y que han priorizado el espacio para la sala VIP, cuyo costo es de US \$ 27,00.

Asimismo, solicitó que dicha gerencia verifique que las escaleras del Aeropuerto en mención, cumplan con las normas técnicas, estándares mínimos de calidad y que el Concesionario realice el mantenimiento correspondiente al que está obligado.

5.3.- Sobre la Línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao

El señor Tamayo manifestó que existe una aparente sobreocupación de los vagones del tren eléctrico, y que considera que no deberían ingresar todos los pasajeros que puedan, sino sólo los que por seguridad deban ser transportados, por lo que el planteó el siguiente pedido:

Pedidos N° 003-436-2012-CD-OSITRAN

Que la Gerencia de Supervisión verifique que GyM Ferrovías S.A. cumpla con no exceder la capacidad de los vagones de la Línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad, esto con la finalidad de salvaguardar la seguridad de los usuarios del servicio, y que en caso se determine algún incumplimiento se tomen las acciones necesarias, tales como la aplicación de sanciones y penalidades.

5.4.- Sobre el Ferrocarril del Centro

Finalmente, el señor Tamayo indicó que las barreras en los cruces a nivel del Ferrocarril del Centro se encuentran en mal estado, que si bien, de acuerdo con el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, es un tema de competencia municipal, deberían realizarse las coordinaciones necesarias a fin de que se solucione tal problema. En tal sentido, solicitó lo siguiente:

Pedido N° 004-436-2012-CD-OSITRAN

Que la Gerencia de Supervisión realice las gestiones ante las entidades que resulten competentes o responsables (Municipalidad Metropolitana de Lima, Ministerio de Transportes y Comunicaciones) con el propósito de que se puedan construir o realizar el mantenimiento adecuado de las barreras en los cruces a nivel del Ferrocarril del Centro que existen en la ciudad de Lima.

Que se verifique el mantenimiento de la señalización a cargo de Ferrovías Central Andino, especialmente en los cruces de la ciudad de Lima.

5.5.- Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"

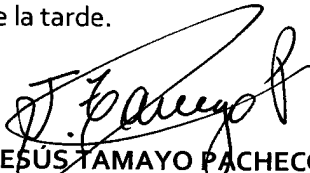
El señor Sánchez Módena, señaló que en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez existe un problema técnico en la salida de los aviones por abastecimiento de combustible, que pudo verificar en su último viaje, el cual genera que los aviones carguen combustible con los pasajeros a bordo, y que esta operación demora más de 30 minutos, retrasando los vuelos.

Al respecto, el señor Sánchez Módena solicitó lo siguiente:

Pedido N° 005-436-2012-CD-OSITRAN

Que la Gerencia de Supervisión verifique que el abastecimiento de combustible se brinde de acuerdo con las condiciones contractuales y legales, y para ello indague con las aerolíneas usuarias más pequeñas que operan en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, y que, de determinarse algún incumplimiento de parte del concesionario, se tomen las acciones pertinentes a fin de evitar probables problemas de seguridad y en la calidad del servicio.

No habiendo otro asunto que tratar, la Presidente levantó la sesión a las cuatro con treinta minutos de la tarde.



JESÚS TAMAYO PACHECO
Director



CÉSAR SÁNCHEZ MÓDENA
Director



JUAN CARLOS PAZ CÁRDENAS
Director



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente