

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 30 de abril de 2013

Nº 015-2013-CD-OSITRAN**VISTOS:**

El informe Nº 007-13-GRE-GAL-OSITRAN de fecha 19 de abril de 2013, emitido por la Gerencia de Regulación y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN, y;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, a 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 3.1 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, dispone que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el artículo 27 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función reguladora permite al Regulador determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito de competencia, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables;

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 en su calidad de Concedente y APM Terminals Callao S.A. en calidad de Sociedad Concesionaria;

Que, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 8.23 de su Contrato de Concesión, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la Sociedad Concesionaria cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda; precisando que 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 del contenido en el Anexo 5;

Que, asimismo, la referida cláusula establece que la Sociedad Concesionaria antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como están definidos en el RETA 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 la existencia de condiciones de competencia;

**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

destacando que en caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existan condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda;

Que, el 11 de julio de 2011, la Sociedad Concesionaria, mediante Carta S/N remite su propuesta del servicio especial denominado "Uso de Barreras de Contención" al INDECOPI;

Que, el 11 de julio de 2011, la Sociedad Concesionaria, mediante carta S/N, remitió a OSITRAN copia de la Carta dirigida a INDECOPI;

Que, el 24 de octubre de 2011, mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, INDECOPI remite el Informe Técnico N° 162-2011/GEE, elaborado por la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI a OSITRAN, mediante el cual señalaron que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado "Uso de Barreras de Contención";

Que, el 24 de mayo de 2012, mediante informe N° 005-012-GRE-GAL-OSITRAN, las Gerencias de Regulación y de Asesoría Legal de OSITRAN recomiendan a este Consejo Directivo, disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifario para el servicio de "Uso de Barreras de Contención" de acuerdo con lo que establecía la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión;

Que, el 30 de mayo de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2012-CD-OSITRAN, se aprueba el inicio de procedimiento de interpretación de oficio de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, con el objeto de determinar si el servicio "Uso de barreras de contención" forma o no parte del servicio estándar;

Que, el 6 de diciembre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2012-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 025-12-GRE-GAL-OSITRAN, se interpreta la Cláusula 8.19 en el sentido que dicho servicio se trata de un Servicio Especial. Simultáneamente, el Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria del referido servicio especial. En la Resolución se otorga a la Sociedad Concesionaria, un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación, a fin que presente su propuesta tarifaria debidamente sustentada;

Que, el 1 de marzo de 2013, mediante carta N° 022-2013-APMTC/GC, la Sociedad Concesionaria solicita a OSITRAN, el inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Uso de barreras de contención";

Que, con fecha 19 de abril de 2013, mediante Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, las Gerencias de Regulación y Asesoría Legal de OSITRAN recomiendan a este Consejo Directivo, disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifario para el servicio de "Uso de Barreras de Contención" y apruebe la tarifa provisional ascendente a US\$ 242,00 por día o fracción, para del servicio especial antes señalado;

Que, luego de deliberar el Consejo Directivo expresa su conformidad respecto del Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, el cual se adjunta y forma parte del sustento y motivación de la presente Resolución, conforme a lo establecido en el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General;



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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, estando a lo anterior, y conforme a las funciones y atribuciones previstas en el literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el literal b) del numeral 3.1 del Artículo 3° de la Ley 27332 –Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y el Artículo 27° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S N° 044-2006-PCM y sus modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de “Uso de barrera contención”, en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

Artículo 2°.- Establecer una tarifa provisional, para el Servicio Especial señalado en el Artículo 1, ascendente a **US\$ 242,00 por día o fracción**, la cual entrará en vigencia conforme al procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, hasta que el Regulador concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.

Artículo 3°.- La tarifa a que se refiere el artículo 1°, entrará en vigencia en un plazo no menor de quince (15) días hábiles luego de notificada la presente Resolución y diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación de la modificación del Tarifario de la Entidad Prestadora.

Artículo 4°.- Notificar la presente Resolución, así como el Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, a la Sociedad Concesionaria APM Terminals Callao S.A.; así como al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad Portuaria Nacional, para los fines correspondientes.

Artículo 5°.- Autorizar la publicación de la presente Resolución y el Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, en el diario oficial El Peruano y, su difusión, en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe)

Regístrese, comuníquese y publíquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidenta del Consejo Directivo

Reg.Sal.N° 12113- 2013



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



SCD: Pone pesón de Grupo D. Santos.



INFORME N° 007 -13-GRE-GAL-OSITRAN



Para: **WILLIAM BRYSON BUTRICA**
Gerente General (e)

De: **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación

ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Gerente de Asesoría Legal (e)

Asunto: Inicio de Procedimiento de Fijación de Tarifa para el Servicio Especial de "Uso de Barreras de Contención"

Fecha: 19 de abril de 2013



I. OBJETIVO

1. Analizar la procedencia de la solicitud de fijación tarifaria a pedido de parte formulado por APM Terminals Callao (en adelante APMT) respecto del servicio especial de "Uso de Barreras de Contención".

II. ANTECEDENTES

2. El 11 de julio de 2011, el Concesionario APM mediante Carta S/N remitió su propuesta del servicio especial denominado "Uso de Barreras de Contención" al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).
3. El 11 de julio de 2011, APMT mediante carta S/N, remitió a OSITRAN copia de la Carta dirigida a INDECOPI.
4. El 24 de octubre de 2011, mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, la agencia de competencia remitió el Memorando 221-2011/ST-CLC-INDECOPI y el Informe N° 162-2011/GEE, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia y la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI, respectivamente.
5. El 30 de mayo de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2012-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 005-012-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de interpretación de oficio de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, con el objeto de determinar si el servicio "Uso de barreras de contención" forma o no parte del servicio estándar.
6. El 6 de diciembre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2012-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 025-12-GRE-GAL-OSITRAN, se interpretó la Cláusula 8.19 en el siguiente sentido:



"(...)

El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del callao, constituyéndose en un Servicio Especial."

[El subrayado es nuestro]

7. El 1 de marzo de 2013, mediante carta N°022-2013-APMTC/GC, APMT solicitó a OSITRAN, el inicio de procedimiento de fijación tarifaria del "Servicio Especial Uso de Barreras de Contención".

III. ANÁLISIS LEGAL

III.1. Marco Legal sobre procedencia de la fijación de tarifas por parte de OSITRAN

III.1.1 Del Contrato de Concesión

8. Con relación al marco legal aplicable al Contrato de Concesión, resulta importante tener en consideración que el mismo establece la obligatoriedad de cumplir con las disposiciones emitidas por OSITRAN, el cual es competente en materia de fijación tarifaria. Así, el Contrato de Concesión establece lo siguiente:

- La Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión señala que "[e]l Contrato se registrá 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 registrarán por dicha legislación, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer."

[El subrayado es nuestro]

Asimismo, la Cláusula 1.23.68 establece 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."

- De otro lado, la Cláusula 1.23.94 señala que las disposiciones de OSITRAN, que incluye los reglamentos autónomos, "...son de observancia y cumplimiento obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA."

[El subrayado es nuestro]

9. Por otra parte, la Cláusula 14.7 del Contrato 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]

10. De esta manera, teniendo en consideración que:



- ✓ Al Contrato de Concesión le resulta de aplicación, entre otras, las normas con rango de ley.
- ✓ 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.

Corresponde a continuación revisar el contenido del marco normativo aplicable, a fin de delimitar la función reguladora de OSITRAN en el ámbito portuario.

III.1.2 De la Ley del Sistema Portuario Nacional

12. Conforme al Artículo 6º de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de creación de OSITRAN), aprobada mediante Ley N° 26917, y al Artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, OSITRAN ejerce diversas funciones, tales como la función normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias.
13. En concordancia con ello, el numeral 21.1 del Artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), establece que compete a OSITRAN:
 - (i) Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
 - (ii) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.
14. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el Artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
 - (i) 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.
 - (ii) 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.¹

¹ Por otra parte, resulta ilustrativo revisar las disposiciones contenidas en la Ley del SPN respecto de los puertos o terminales privados de uso privado. Al respecto, dicho texto normativo señala lo siguiente:

- "Los puertos o terminales privados de uso privado no están sujetos a los regímenes tarifarios." (Art. 13, inciso 3)
- "A solicitud de cualquier Administrador u Operador Portuario, INDECOPI evaluará si existen condiciones de competencia efectiva en el tipo de servicios portuarios de que se trate [se refiere a la prestación de servicios portuarios a terceros]. De comprobarse que existe competencia en dicho servicio, éste se prestará bajo el régimen de libre competencia." (Art. 20, tercer párrafo)

15. 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 a OSITRAN, en principio, ejercer su función supervisora.
16. Como veremos a continuación, el citado marco legal guarda absoluta concordancia con las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

III.1.3 Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

17. El Reglamento General de Tarifas aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, (en adelante el RETA), establece 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. (Art. 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. (Art. 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. (Art. 9 y 24²)
- 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. (Art. 9 y 24³).
- 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 (Art. 17).
- 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

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

³ Ídem.

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, de ser el caso, (ii) de oficio⁴. De esta manera, al ser la mencionada UDC 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.

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

- ✓ OSITRAN tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- ✓ El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión⁵, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente (p.e. si el Contrato no regulará en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).
- ✓ El RETA establece que OSITRAN deberá regular⁶ 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 o a solicitud de la Entidad Prestadora⁷.

III.2. Fijación Tarifaria de Servicios Especiales

19. Las Cláusulas 1.23.98 y 1.23.99 del Contrato de Concesión definen a los Servicios Especiales y los Servicios Estándar de la siguiente manera:

"1.23.98. Servicios Especiales"

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.
- (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.

⁵ 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.

⁶ O desregular, conforme a lo dispuesto por los Artículos 5, 13 y 14 del RETA.

⁷ Lo anterior, implica que la Autoridad Portuaria Nacional, al no ser la entidad prestadora, no tiene legitimidad activa para solicitar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria a pedido de parte.

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. (...)"

"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 los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."

20. Asimismo, la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece el alcance de los servicios estándar de la siguiente manera:

"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR⁸

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

(...)

8

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. El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, constituyéndose en un Servicio Especial."



21. De otro lado, la cláusula 8.20 y 8.23 del Contrato de Concesión establecen el alcance de los Servicios Especiales, así como el procedimiento que debe seguir el Concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato, de la siguiente manera:

"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 Usuario 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]

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



- (i) El Concesionario está facultada a prestar, los servicios especiales a todos los usuarios que lo soliciten. (clausula 8.20)
- (ii) La sociedad concesionaria se encuentra obligada a prestar a los usuarios que lo soliciten los servicios especiales con tarifa. (clausula 8.20)
- (iii) Los servicios especiales son todos los servicios portuarios distintos al servicio estándar (clausula 1.23.98)
- (iv) Por los servicios especiales la sociedad concesionaria tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (clausula 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. (clausula 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. (clausula 8.23)

23. Cabe indicar que en el presente caso, al haber INDECOPI emitido pronunciamiento respecto de no existencia de condiciones de competencia, corresponde que OSITRAN inicie el procedimiento de fijación tarifaria.

III.3 Respecto de la solicitud de fijación tarifaria presentada por APM Terminals

24. El artículo 61° del RETA, establece el procedimiento de fijación tarifaria, disponiendo que el mismo cuenta con una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y una etapa para la evaluación de procedencia de la misma:

"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]

25. En concordancia a lo antes señalado, el artículo 62° del RETA establece los requisitos legales mínimos que deberá contener toda solicitud de fijación de precios:

"Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria



En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;
 2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;
 3. Marco general y justificación;
 4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;
 5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;
 6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.
 7. Proyección de la demanda;
 8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
 9. Costos operativos;
 10. Costo de capital;
 11. Flujo de caja;
 12. Análisis de sensibilidad;
 13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;
 14. Información financiera auditada;
 15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso. (...)”
- [El subrayado es nuestro]

26. Como puede observarse, el artículo 61° del RETA dispone que la Entidad Prestadora, podrá solicitar a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Asimismo, establece que la Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de dicha solicitud en un plazo de tres (03) días de recibida la solicitud.
27. De la revisión de la solicitud presentada por APMT, se observa que ha remitido la información señalada en el artículo 62° del RETA.

IV. PROPUESTA DE APMT

28. APMT señala que, el servicio denominado “Uso de barreras de contención” consistirá en: (i) tendido de barreras de contención entre el perímetro de la nave y el muelle, por las horas y días que dure las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas; (ii) recojo de la barrera de contención, luego que se haya culminado la descarga o embarque; y (iii) limpieza y secado simple de la barrera de contención, incluyendo el almacenamiento de la misma.
29. Según APMT, este servicio debería ser facturado al consignatario de la carga en aquellos casos que se trate de descarga/embarque de mercancías de exportación, importación y cabotaje, toda vez que la carga líquida a granel le pertenece al consignatario de la carga⁹.

El transporte marítimo de granel líquido se realiza bajo la modalidad FIO (Free In Out), donde el consignatario es quién asume el costo total por la manipulación de la carga en puerto, que va desde la descarga de la mercancía hasta su salida del Terminal Norte. Es por ello, que cuando se trata de exportación, importación o cabotaje el consignatario o su representante es quién asumirá la responsabilidad del pago por el servicio de uso de barrera de contención.

30. El Concesionario manifiesta también que sólo en aquellos casos que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante, dado que la línea naviera es la dueña del combustible.
31. APMT señala que este servicio se facturará por día o fracción, dado que es la unidad de cobro, usualmente utilizada por las empresas terceras privadas que prestan el servicio actualmente en el Terminal Norte, por ENAPU en los diferentes terminales portuarios de provincia que tiene bajo su administración y por Terminales Portuarios Euroandinos en Paita.
32. Cabe destacar que el Concesionario señala que el servicio bajo análisis no incluye la limpieza especial de área acuática y barrera de contención por derrame de carga líquida a granel, tales como hidrocarburos u otros.
33. APMT precisa que el servicio bajo análisis es una necesidad logística que surge del requerimiento establecido en el numeral 1.2 del anexo 9 de la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 020-2006-APN/DIR de la Autoridad Portuaria Nacional, mediante la cual se modifican las normas aplicables al control y seguimiento de mercancías peligrosas dentro de una Instalación Portuaria Especial (IPE), y a las operaciones y manipulación de estas mercancías peligrosas en bahías de los puertos de la República, dicho dispositivo señala lo siguiente¹⁰:

"Durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas en las instalaciones portuarias (incluidos los terminales multiboyas) certificadas como Instalación Portuaria Especial (IPE), donde se opere con hidrocarburos u otros graneles líquidos, la instalación portuaria deberá desplegar una barrera de contención en el perímetro entre la nave y el muelle donde se realice la interfase, y en el perímetro de la nave cuando se trate de terminales multiboyas, a fin de prevenir la contaminación del medio ambiente".

34. Según el Concesionario, esta necesidad logística aplica para un porcentaje importante de las mercancías que son transportadas en forma de granel líquido. Entre las más importantes se encuentran los hidrocarburos, principalmente el petróleo y sus derivados, así como al ácido sulfúrico. Entre las mercancías que al momento de descargarse o embarcarse no requieren de barreras de contención, se encuentran principalmente los aceites vegetales (soya, palma y otros) y el aceite de pescado.
35. APMT sostiene que el servicio bajo análisis se prestará principalmente en el área acuática que corresponde a los frentes de atraque del Terminal Norte, donde las naves permanecerán atracadas con el fin de que se realice las operaciones de descarga/embarque de carga líquida a granel peligrosa.

10

Es importante mencionar que el contenido de esta Resolución de la APN se realizó a fin de estar acorde con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS por sus siglas en inglés), Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL 73/78) y con el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG por sus siglas en inglés). Los dos convenios mencionados anteriormente son iniciativas desarrolladas por la Organización Marítima Internacional (OMI), que es un organismo especializado de la Organización de Naciones Unidas (ONU) que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte con el fin de mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina. Asimismo, la OMI publica el Código IMDG, el cual recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima. Las disposiciones de este código cumplen con lo dispuesto por los convenios SOLAS y MARPOL.

36. El Concesionario manifiesta que se utilizarán los siguientes recursos para la prestación del servicio bajo análisis:

- Barreras de contención. Se estima que se invertirá en la adquisición de 1,050 metros de largo.
- Lancha o bote para el despliegue y recojo de la barrera de contención.
- Personal: patrón de lancha y operadores personal. Este personal se encargará del tendido y recojo de la barrera de contención, así como de la limpieza simple, secado y transporte de la barrera de contención hasta su lugar de almacenamiento, luego de su uso.

37. El Concesionario precisa que el movimiento de carga líquida a granel en el Terminal Norte registrado durante los últimos tres años, se ha compuesto principalmente de tráfico de importación (alrededor de 50% de participación), seguido de tráfico de cabotaje (alrededor de 38%) y exportación (alrededor de 12%). No obstante, la participación de estos tráficos de carga ha variado significativamente en los últimos años.

38. De acuerdo con los datos de los últimos 5 años, el Concesionario estima que la participación de la carga líquida a granel que ha requerido del uso de barreras de contención ha ascendido en promedio a 77 %. (Ver Cuadro N°1)

CUADRO N° 1

MOVIMIENTO DE CARGA LÍQUIDA GRANEL QUE HA REQUERIDO EL USO DE BARRERAS DE CONTENCIÓN

AÑO	Movimiento de carga líquida a granel (t)		Participación carga líquida peligrosa (%)
	Carga peligrosa	Carga total	
2008	1 021 711	1 361 405	75%
2009	1 031 902	1 421 951	73%
2010	1 425 473	1 840 533	77%
2011	1 532 819	1 955 765	78%
2012	2 235 569	2 678 063	83%
Promedio simple de participación			77%

Elaboración y Fuente: APMT

V. ANALISIS TÉCNICO

V.1 METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LA TARIFA

39. El Concesionario sostiene que la metodología de tarificación comparativa no resulta aplicable, pues existen diferencias en el marco regulatorio y ausencia de competencia en los puertos que podrían conformar la muestra. Adicionalmente, APMT señala que las tarifas de parte de los puertos de la muestra podrían estar subvencionadas.

40. En este contexto, APMT propone la metodología de costos incrementales como la óptima para fijar la tarifa por el servicio especial de "uso de barreras de contención" ya que, no presenta limitaciones para su aplicación como demanda

incierto, costos difíciles de asignar y costos adicionales que no son claramente identificables y separables de los otros servicios.

41. El Concesionario construye su flujo de caja en un horizonte de proyección de 10 años, pues considera que es un tiempo aceptable en el que se estima que se mantendrán las condiciones tecnológicas y operativas de la actual forma de realizar el embarque/descarga de carga a granel líquido como hidrocarburos y otras mercancías peligrosas. Asimismo, manifiesta que es el período de tiempo que OSITRAN ha considerado en la determinación de tarifas máximas que incluyen como *inputs* proyecciones de demanda.

V.1.1. Demanda del Servicio

42. El Concesionario proyecta la demanda del servicio de uso de la barrera de contención calculando el número de días que al año que deberá utilizarse las barreras de contención. Para ello sigue el siguiente procedimiento:

- Realiza la proyección de la carga líquida a granel para los próximos 10 años.
- Calcula un promedio de carga líquida que es transportada por cada nave (4 479 t)
- Divide lo obtenido en el punto A. entre el punto B. para proyectar el número de naves que demandará el servicio de uso de barreras de contención.
- Para determinar el número de horas que permanecerá las barreras de contención por nave, se divide la carga promedio por nave (4 479 t) entre el rendimiento promedio de descarga/embarque (170 t/hora). El resultado de esta división arroja que en promedio un buque usará las barreras de contención durante 26.35 horas.
- Como la unidad de cobro es día o fracción, entonces, el tiempo efectivo de uso de las barreras es de dos días, el cual se multiplica por el número de naves, con lo que se obtiene el número de días que anualmente serán utilizadas estas barreras (Ver Cuadro N°2).

CUADRO N° 2
PROYECCIÓN DE DEMANDA DE USO DE BARRERAS DE CONTENCIÓN

Año	Carga líquida a granel relevante	Carga promedio por nave	Número de naves	Rendimiento promedio descarga/embarque	Tiempo efectivo de uso		Para cálculo de ingresos	
					Uso de barrera de contención por nave	Uso de barrera de contención total	Uso de barrera de contención por nave	Uso de barrera de contención total
	(t)	(t)		(t/hora)	(hora)	(días)	(días)	(días)
Año 1	2 169 310	4 479	485	170	26,35	532,49	2	970
Año 2	2 270 771	4 479	507	170	26,35	556,64	2	1 014
Año 3	2 376 977	4 479	531	170	26,35	582,99	2	1 062
Año 4	2 488 151	4 479	556	170	26,35	610,44	2	1 112
Año 5	2 604 402	4 479	582	170	26,35	638,99	2	1 164
Año 6	2 726 341	4 479	609	170	26,35	668,63	2	1 218
Año 7	2 853 855	4 479	638	170	26,35	700,47	2	1 276
Año 8	2 987 332	4 479	667	170	26,35	732,31	2	1 334
Año 9	3 127 053	4 479	699	170	26,35	767,44	2	1 398
Año 10	3 273 309	4 479	731	170	26,35	802,58	2	1 462

Elaboración y Fuente: APMT

V.1.2. Costos Operativos

43. El Concesionario refiere que los costos operativos se concentran en los pagos efectuados al personal operativo y al gasto por consumo de combustible de lancha. En el caso del personal operativo, éste estaría compuesto por un patrón de lancha y dos operadores. En promedio el costo por hora del patrón de lancha y de los operadores es de S/. 24,00 y S/. 22,00, respectivamente (Ver Cuadro N°3).

CUADRO N° 3
COSTO POR HORA DE PERSONAL REQUERIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
DE USO DE BARRERAS DE CONTENCIÓN
(S/.)

	Costo por hora	Costo total por 8 horas	Sueldo Mensual
Patrón de lancha	24,00	192,00	4 224
Operativos	22,00	176,00	3 872

Elaboración y Fuente: APMT

44. Con el costo por hombre/hora y del número de personal operativo que se requiere para el servicio de uso de barreras de contención, se obtiene el costo de personal operativo por cada hora de trabajo, el cual asciende a S/.68,00¹¹.
45. El Concesionario señala que la lancha requiere el consumo de combustible tipo Diesel-2. Se estima que una lancha consume aproximadamente 2,5 galones por hora. El costo por galón de Diesel -2 es de S/. 12,56.
46. El número de horas de uso de lancha anual para prestar el servicio bajo análisis se calcula a partir del número de naves que se atiende, asumiendo que en cada nave atendida la lancha se usará aproximadamente 3 horas. De esta forma, con el consumo de galones de combustible por hora y el costo por galón de Diesel-2, se obtiene el gasto de combustible de la lancha asociado al servicio de uso de barreras de contención (Ver Cuadro N°4).

CUADRO N° 4
GASTO EN COMBUSTIBLE POR USO DE LANCHAS PARA EL SERVICIO DE USO DE BARRERAS DE
CONTENCIÓN

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Demanda (# naves)		485	507	531	556	582	609	638	667	699	731
Horas de uso de lancha por nave		3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Tiempo anual de uso de lancha (horas)		1 455,0	1 521,0	1 593,0	1 668,0	1 746,0	1 827,0	1 914,0	2 001,0	2 097,0	2 193,0
Costo de combustible por hora (US\$)		11,89	11,98	12,08	12,08	12,08	12,08	12,08	12,08	12,08	12,08
Costo anual combustible (US\$)		17 299,95	18 221,58	19 243,44	20 149,44	21 091,68	22 070,16	23 121,12	24 172,08	25 331,76	26 491,44
Costo por hora en combustible											
# galones por hora		2,50									
Costo por galón por hora (S/.)		12,56									
Costo por hora (S/.)		31,40									

Elaboración y Fuente: APMT

¹¹ (2 operadores) * (S/. 22,00 hora) + (1 Patrón de Lancha)*(S/.24,00 hora) = S/.68,00

V.1.3. Inversión

47. Según el Concesionario, las inversiones que demanda el servicio bajo análisis se concentran principalmente en la adquisición de barreras de contención y de lanchas. Es importante precisar que las barreras de contención serán destinadas exclusivamente a la prestación de este servicio, mientras que las lanchas serán destinadas parcialmente a la prestación del servicio bajo análisis.
48. El monto de inversión en barreras de contención asciende a USD 260 912. El 88% de este monto representa el costo de la barrera de contención. La diferencia es el porcentaje de la lancha que se estaría destinando a este servicio, que es alrededor de USD 29 912. Cabe precisar que la lancha tiene un valor de USD 80 000. (Ver Cuadro N°5)

CUADRO N° 5
INVERSIÓN EN BARRERA DE CONTENCIÓN

Herramienta	Precio Unitario (USD/metro)	Unidad (metro)	Total (USD)
Barrera de contención	220	1 050	231 000

Elaboración y Fuente: APMT

49. Cabe mencionar que las barreras de contención deben renovarse como máximo cada cuatro años; y la lancha, cada 10 años.

V.1.4. Flujo de Caja

50. Para el cálculo del flujo de caja, APMT toma como base los siguientes supuestos:

- Horizonte del flujo de caja efectivo: 10 años
- Unidad de cobro: día o fracción
- Costos operativos en función al costo de personal y de consumo de consumo de combustible por uso de la lancha.
- Inversiones en activos tangibles: barreras de contención y lancha.
- Depreciación de las inversiones: 4 años para las barreras y 10 años para la lancha.
- Tasa de impuesto a la renta y participación a los trabajadores: 33.5%.
- Retribución de 3% respecto de los ingresos al Concedente, aporte de 1% al OSITRAN respecto de los ingresos y aporte a ENAPU de 17.01% respecto de la utilidades.
- Tasa de descuento: 8.17%

51. Sobre la base del flujo de caja económico se obtiene que la tarifa que arroja un VAN igual a cero asciende a USD 291,1 por día o fracción.



CUADRO N° 6
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO PARA EL SERVICIO ESPECIAL DE USO DE BARRERAS DE
CONTENCIÓN

	Tarifa (USD)	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos	291,10		282 365	295 174	309 146	323 701	338 838	354 558	371 441	388 325	406 955	425 586
Demanda			970	1 014	1 062	1 112	1 164	1 218	1 276	1 334	1 398	1 462
Costos de operación mantenimiento			-128 543	-135 282	-142 694	-149 443	-156 400	-163 655	-171 448	-179 241	-187 841	-196 440
Remuneraciones trabajadores			-99 949	-105 253	-111 085	-116 315	-121 754	-127 403	-133 470	-139 536	-146 231	-152 925
Combustible			-17 300	-18 222	-19 243	-20 149	-21 092	-22 070	-23 121	-24 172	-25 332	-26 491
Aporte a OSITRAN			-2 824	-2 952	-3 091	-3 237	-3 388	-3 546	-3 714	-3 883	-4 070	-4 256
Retribución al Concedente			-8 471	-8 855	-9 274	-9 711	-10 165	-10 637	-11 143	-11 650	-12 209	-12 768
Inversiones		-260 912	0	0	0	-231 000	0	0	0	-231 000	0	0
Barreras de contención		-231 000	0	0	0	-231 000	0	0	0	-231 000	0	0
Lancha		-29 912	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Depreciación			79 991	79 991	79 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991
Barreras de contención			77 000	77 000	77 000	0	0	0	0	0	0	0
Lancha			-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991	-2 991
Utilidad operativa		0	73 831	79 901	86 461	171 297	179 448	187 921	197 002	206 092	216 123	226 154
Impuestos y aportes sobre utilidades		0	-33 085	-35 805	-38 744	-76 761	-80 413	-84 206	-88 280	-92 353	-96 848	-101 344
Aportes e impuesto a la renta		0	-24 733	-26 767	-28 964	-57 385	-60 115	-62 950	-65 996	-69 041	-72 401	-75 762
Aporte a ENAPU		0	-8 351	-9 038	-9 780	-19 377	-20 298	-21 256	-22 284	-23 312	-24 447	-25 582
Flujo de caja económico		-260 912	40 746	44 096	47 716	-136 464	99 034	103 705	108 722	-117 261	119 275	124 811
VAN ECONÓMICO (US\$)												0
Tasa de descuento												8,17%

Elaboración: APMT Terminals

V.1.5. Tarifa Propuesta

52. A partir de los supuestos antes mencionados, APMT propone una tarifa por el servicio especial de uso de barreras de contención de **USD 291,1** por día o fracción.

V.2 INICIO DE PROCESO DE FIJACIÓN TARIFARIA

V.2.1. Alcances de la Tarifa a Fijar

53. A efectos de determinar los alcances de la tarifa a regular en el presente proceso de tarificación, debe precisarse que se entiende por Servicio Especial de "Uso de barrera de contención".
54. En la Resolución del Acuerdo de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, N°003-2006-APN/DIR se establece la necesidad del uso de las barreras de contención. En la referida norma, se señala que durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas en las instalaciones portuarias (incluidos los terminales multiboyas) certificadas como Instalación Portuaria Especial (IPE), donde se opere con hidrocarburos u otros gránulos líquidos, la instalación portuaria deberá desplegar una barrera de contención en el perímetro entre la nave y el muelle donde se realice la interface, y en el perímetro de la nave cuando se trate de terminales multiboyas, a fin de prevenir la contaminación del medio ambiente.
55. Adicionalmente, en la Resolución mencionada se establece que el servicio consiste en el despliegue de la barrera de contención entre el perímetro de la nave y el muelle, con el objetivo de controlar y evitar derrames durante las operaciones de descarga/embarque de mercancías peligrosas (hidrocarburos u otros gránulos líquidos). Es importante mencionar que este servicio especial estará obligado a prestarse a los usuarios que transporten mercancías peligrosas.



V.2.2. Unidad de Cobro

56. Para la determinación de la unidad de cobro se recopiló información de diferentes puertos, particularmente de puertos nacionales y otros países como Chile y Guatemala.
57. En el caso de Guatemala, la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla distingue dos unidades de cobro dependiendo del peso carga que transporta la nave. De esta forma, si la nave transporta menos de 10 000 t, entonces el cobro se realiza por Tonelada/Carga. En cambio, si la carga es mayor de 10 000 t, entonces la unidad de cobro es Metros/día.
58. En los puertos de Chile (San Antonio Terminal Internacional) y Perú (Paíta, Salaverry, General San Martín e Ilo), la unidad de cobro es el "Día o Fracción" (Ver Cuadro N°7).

CUADRO N° 7
TERMINALES PORTUARIOS QUE OFRECEN EL SERVICIO DE USO DE BARRERA DE CONTENCIÓN

PAIS	TERMINAL PORTUARIO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD DE COBRO
Guatemala	Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla	Uso de Barreras/Contención de 1 - 10000 toneladas	Tonelada/carga
		Uso de Barreras (+) 10000 toneladas de carga	Metros/día
Chile	San Antonio Terminal Internacional	Uso de Barrera tipo 126	Día o Fracción
Perú	Terminal Portuario Euroandinos (TPE)	Servicio de colocación de barreras de contención.	Día o fracción
	Terminales portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	Uso de barreras de contención en operaciones de embarque/descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas	Día o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación

59. Con el fin de mantener una misma unidad de cobro en los terminales portuarios nacionales y favorecer la competencia, se establece que este servicio se facture por tiempo, es decir, día o fracción.

V.2.3. Estructura Tarifaria

60. El Servicio Especial de "Uso de barreras de contención" debe ser cobrado al consignatario de la carga. La razón es que el transporte marítimo de granel líquido se realiza bajo la modalidad FIO (Free In Out), es decir, es el consignatario quién asume el costo total por la manipulación de la carga en puerto, que va desde la descarga de la mercancía hasta su salida del Terminal Norte. Es por ello que cuando se trata de exportación, importación o cabotaje, el consignatario o su representante es quién asumirá la responsabilidad del pago por el servicio de uso de barrera de contención.



61. No obstante, en aquellos casos que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante, dado que la línea naviera es la dueña del combustible.

V.2.4. Metodología de Fijación

62. Para la determinación de la tarifa se utilizará la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*). Según el Reglamento de Tarifas de OSITRAN, esta metodología consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarifar.
63. En el RETA se precisa que algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria.
64. Sin embargo, sus ventajas radican en los menores costos regulatorios que genera, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología puede medirse el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.
65. En el caso particular del servicio de uso de barreras de contención, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, determina que la cadena logística marítima para carga líquida a granel peligrosa en los diferentes terminales portuarios tienda a operar de forma similar.

V.3 TARIFA PROVISIONAL

66. Respecto de la Tarifa Provisional, el artículo 20 del RETA de OSITRAN señala lo siguiente:

"Artículo 20. Tarifa Provisional

20.1. En el proceso de fijación de tarifas de servicios nuevos, el OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el proceso de fijación tarifaria definitivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 del presente reglamento"

(...)

[El subrayado es nuestro]

67. De otro lado, el Artículo 3 del RETA de OSITRAN define a los "servicios nuevos" como:

"... aquellos servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que por primera vez son prestados a los usuarios de una determinada infraestructura"



[El subrayado nuestro]

68. Es decir, se trata de un servicio que es brindado por primera vez a los usuarios por parte de APMT. En este contexto, el servicio especial de "Uso de Barreras de Contención", constituye un servicio nuevo, en la medida que por primera vez es prestado por APMT a los usuarios del Muelle Norte.
69. Para establecer la tarifa provisional de los servicios nuevos, como es el caso del servicio de "Uso de barreras de contención", usualmente OSITRAN ha utilizado la metodología de *benchmarking*¹². Por las características del Terminal Portuario Callao, los puertos comparables serían aquellos que están localizados en el Costa Oeste Sudamericana¹³. En tal sentido, los puertos comparables con el Terminal Portuario del Callao serían los puertos nacionales administrados por ENAPU y San Antonio Terminal Internacional.
70. De acuerdo al análisis de la propuesta elaborada por el Concesionario y al *benchmarking* realizado, consideramos que la tarifa provisional para el Servicio Especial de "Uso de Barreras de contención" deberá ser igual a US\$ 242. por día o fracción. Esta tarifa se mantendrá vigente hasta que el Regulador concluya con el proceso de fijación tarifaria. (Ver Cuadro N° 8)

CUADRO N° 8
TARIFAS EN TERMINALES PORTUARIOS NACIONALES E INTERNACIONALES
USD

PAIS	TERMINAL PORTUARIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA
Chile	San Antonio Terminal Internacional	Día o Fracción	133,00
Perú	Terminal Portuario Euroandinos (TPE)		350,00
	Terminales portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)		242,00
Promedio de la Muestra			242,00

Elaboración: Gerencia de Regulación

VI. CONCLUSIONES

71. En virtud de lo expuesto, podemos arribar a las siguientes conclusiones:

- (i) El Uso de Barreras Contención es de carácter obligatorio cada vez que se requiera llevar a cabo actividades descarga/descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas, al estar impuesto por el propio ordenamiento jurídico.
- (ii) El denominado "Servicio Especial de Uso de Barreras de Contención" es un nuevo servicio que el Concesionario ofrecerá a los Usuarios de la carga. No obstante, en aquellos casos que se trate de abastecimiento de combustible a

¹² Tal fue el caso de la fijación de la tarifa máxima por uso de puentes de embarque (PLBs) en 2004. Por la prestación eminente del servicio OSITRAN fijó una tarifa provisional hasta que se fijó la tarifa definitiva.

¹³ No se incluye al Puerto de Guayaquil debido a la presencia de una distorsión en la tarifas, las mismas no llegan al 50% del resto de los puertos seleccionados.

la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante, dado que la línea naviera es la dueña del combustible.

- (iii) El "Servicio Especial de Uso de Barreras Contención" constituye un servicio especial nuevo, por lo que resulta procedente que OSITRAN inicie un proceso de fijación tarifaria a pedido de la Entidad Prestadora.
- (iv) Se ha considerado utilizar la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga estandarizan los procesos logísticos.
- (v) Se ha considerado que la tarifa provisional para el "Servicio Especial de Uso de Barreras Contención" asciende a US\$ 242,00. Dicha tarifa se mantendrá vigente hasta que el Regulador concluya con el proceso de fijación tarifaria.

VII. RECOMENDACIONES

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

- (i) Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de la Entidad Prestadora, del "Servicio Especial de Uso de Barreras de Contención".
- (ii) Establecer la tarifa provisional, para el mencionado Servicio Especial en US\$242,00 por día o fracción. Dicha tarifa podrá ser cobrada al Usuario, asimismo, la mencionada tarifa será pagada por la línea naviera o su representante sólo en los casos que se dé abastecimiento de combustible a la nave.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación


ANTONIO RODRIGUEZ MARTÍNEZ
Gerente de Asesoría Legal (e)


BENJAMIN DE LATORRE LASTARRIA
Jefe de Regulación

REG.SAL. 10798-13