

Mayo | 2015

BO LE TIN



INFORMATIVO

✓ Escribenos a:
info@ositran.gob.pe

✓ Llámanos al:
0800-11004
Línea Gratuita

✓ Visítanos en:   





Obras pertenecen a las concesiones de IIRSA Norte y Covisol respectivamente

Funcionarios del OSITRAN inspeccionaron obras del Intercambio Vial y Vía Evitamiento de Piura

El Gerente General, Sr. Obed Chuquihuayta Arias y funcionarios del OSITRAN inspeccionaron las obras del Intercambio Vial de Piura, que forma parte de la IIRSA Norte: Yurimaguas – Paita; y la Vía de Evitamiento de Piura así como el puente Canal Dren, que pertenecen a la concesión de la Autopista del Sol; donde se brindaron detalles sobre el estado situacional y el programa de ejecución de obras.

En la visita se constató que el Intercambio Vial de Piura presenta un avance aproximado de 48% en las

obras, se prevé que cuando esté listo contribuya a disminuir la congestión vehicular originada por los vehículos pesados y se reduzcan las tasas de accidentes registrados en la zona. También comprobaron que la Vía Evitamiento, presenta un avance de sólo del 6% por la demora en la entrega de terrenos por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a la concesionaria Covisol.

La inspección se desarrolló al día siguiente de realizada la sesión con los miembros del Consejo Regional

de Usuarios de Piura donde se llevó a cabo una exposición sobre el avance de inversiones en el aeropuerto de Piura, el inicio de operaciones del puerto de Paita, la entrega de terrenos pendiente en la Autopista del Sol y la presentación de la nueva Gerencia de Atención al Usuario (GTU), la cual tiene como principal función el cautelar los derechos de los usuarios finales e intermedios relacionados al uso de la infraestructura de transporte de uso público.

En ambas actividades participaron también el Gerente de Regulación y Estudios Económicos, Manuel Carrillo; la Gerente de Atención al Usuario (e), Cynthia Yañez; el Procurador Público, Paolo Mercado; el Jefe de Contratos Portuarios (e), Eduardo Canales; la Jefe de Atención al Usuario Intermedio (e), Mónica Melgarejo; el Coordinador de Inversiones, Wilfredo Becerra y el Supervisor In Situ, Teodoro Pérez.

También supervisaron las obras de mantenimiento en el aeropuerto Francisco Secada

OSITRAN realiza sesión de Consejo de Usuarios en Iquitos

Funcionarios del OSITRAN viajaron a la ciudad de Iquitos para participar en la sesión número 7 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto – San Martín y realizar junto con los miembros del Consejo, una visita de inspección a las obras de mantenimiento que se ejecutan en el aeropuerto Francisco Secada Vigneta de Iquitos.

En la sesión, los representantes del regulador brindaron detalles sobre el avance de inversiones en los aeropuertos de Iquitos y Tarapoto, los cuales se encuentran en etapa de mantenimiento periódico con una inversión de S/. 2 202 993.70 y S/. 2 705 707.00 (sin incluir IGV) respectivamente.

Asimismo, se expuso el avance de inversiones en el Puerto de Yurimaguas, el cual ha alcanzado un avance físico de 22.41% desde el inicio de sus obras de construcción en mayo del 2014. Las inversiones efectuadas representan en la actualidad una valoración de US\$ 6 878 219.16, en donde destacan las obras del ante muelle, el muelle marginal, las obras de drenaje, el tanque elevado, la interconexión eléctrica, la estación de combustible, entre otros.

En ambas actividades participó el Gerente General del OSITRAN, Obed Chuquihuayta; así como el Gerente



de Asesoría Jurídica, Jean Paul Calle; la Gerente de Atención al Usuario (e), Cynthia Yañez; el Jefe de Contratos Portuarios (e), Eduardo Canales; el Jefe de Contratos Aeroportuarios (e), Danilo Campos y el Jefe de Atención al Usuario Final, Hernán Moreno.

ENTREVISTA

Manuel Carrillo aclara la diferencia entre el factor de productividad calculado por el regulador y el de DP World. El regulador prevé una baja en las tarifas del Muelle Sur.

“Aún no hay condiciones de competencia en el Callao”



¿Cómo se elabora el factor de productividad (FP) para el Muelle Sur?

El factor de productividad se elaboró en función a una metodología internacionalmente aceptada y que ya se ha usado antes en el país. El FP de DP World es una obligación contractual a partir del quinto año de operación con dos amarraderos. El quinto año se cumple entre julio y agosto. Por lo tanto, en diciembre pasado iniciamos la revisión de las tarifas por FP.

Pero Ositrán propone un FP de 4,14% y el concesionario uno de -0,47%.

La propuesta de DP World llegó entre enero y febrero y el procedimiento dice que una vez recibida, la Gerencia de Regulación tiene 90 días para elevar al consejo directivo la propuesta del regulador. En esta fase estamos. Hemos elevado la propuesta, el consejo directivo la ha aprobado y la hemos prepublicado.

Pero el 4,14% está sujeto a la realización de una audiencia pública –el 27 de mayo–, a la recepción de comentarios y aportes de los interesados. Luego tenemos 15 días para ver si incorporamos esas sugerencias de forma fundamentada porque cualquier cambio sin justificación puede ser causal de nulidad.

¿Pero cómo se calcula?

La productividad es básicamente un cociente: en el numerador se ponen todos los servicios regulados y no regulados; y en el denominador se ponen todos los insumos que se utilizan y se saca una razón. Así, una empresa que en un determinado período creció en su producción utilizando un mismo nivel de insumos es una empresa productiva. En cambio, una empresa que bajó su producción y usó más insumos es una empresa improductiva. En este caso, el resultado que obtenemos es 4,14%; es decir, que DP World es

una empresa que ha mostrado un incremento de productividad.

¿Por qué la diferencia entre los cálculos?

La diferencia está en la inversión complementaria adicional (ICA) –unos US\$170 millones–, que fue el factor de desempate en el concurso de concesión. El contrato dice que esta ICA no es una inversión adicional, a pesar de su nombre, y por lo tanto, no forma parte del cálculo del FP, pero DP World sí la cuenta. Además, todos los FP que ha calculado Ositrán se han realizado con base en el concesionario. Es decir, hemos limpiado de la data de las contribuciones el pago de impuestos, etc., porque lo que queremos saber es cuánto produjo y cuántos insumos consumió el concesionario, no la concesión. Si calculamos el FP de la concesión tendríamos que incluir a la MTC, la APN, etc. La ICA es una contribución a un fideicomiso manejado por la

APN para realizar inversiones fuera del área de la concesión.

¿Quién dirime cuál se aplica?

El consejo directivo.

¿Cuándo se debe tomar una decisión definitiva?

Debería ser a fines de julio. Una vez que se lance el informe con la revisión, el concesionario tiene que publicar las tarifas –tiene 10 días– y después de unos días podrá aplicarlos. La aplicación podría demorarse porque el concesionario puede pedir una reconsideración. Otro tema es que como el FP se aplica a una canasta de servicios, el concesionario tendrá que evaluar las tarifas nominales que le va a dar a cada uno de los servicios para que –en promedio– se aplique la reducción de las tarifas.

¿Por cuánto tiempo se aplica la reducción?

Aquí hay que diferenciar dos cosas; uno, el FP se mantiene fijo por 5 años. Segundo, la fórmula RPI-X [donde RPI es la inflación en EE.UU. y X el factor de productividad] te da el incremento máximo que pueden tener las tarifas reguladas. Entonces, si bien el FP está inamovible, lo que hacemos anualmente es que el RPI cambia y el precio tope cambia con él. Todos los años, una vez que cambia la inflación anual en EE.UU., el concesionario tiene que informar las nuevas tarifas y nosotros las revisamos.

La reducción de tarifas se da cuando DP World dice que ya llegó

a su punto de inflexión y que de ahora en adelante su manejo de carga comienza a declinar.

Esta metodología es retrospectiva. Lo que hace el FP es ver la productividad pasada y suponer que la mantendrá en los siguientes años.

¿La competencia con APM Terminals se reflejará en el siguiente FP?

Es importante resaltar que antes de realizar el estudio tarifario hicimos el análisis de condiciones de competencia –porque Ositrán regula siempre y cuando no haya condiciones de competencia– y concluimos que no existe estas condiciones en estos momentos en el puerto del Callao. El ejemplo claro es la sobredemanda de capacidad que tiene DP World actualmente, que está mucho más arriba del 75% del que habla el contrato. Este resultado es el mismo para el concesionario, pues DP World no mandó un informe de competencia por separado. Pero al remitir un informe de FP lo que me está aceptando es que no hay competencia. Sobre la participación de mercado, las proyecciones dicen que efectivamente hay una reducción en la parte de DP World. Ellos van a estar entre el millón y 1,2 millones de TEU.

Cifra superior a su capacidad instalada inicial.

Así es. Lamentablemente hay varios temas que impiden un escenario de competencia en el

Callao. El principal de ellos es el contrato. El de DP World es uno en el que el concesionario competía con una empresa prácticamente quebrada: Enapu. De pronto apareció un supercompetidor, APM Terminals, que tiene un contrato asimétrico y que no genera competencia. Además, hay que tomar en cuenta que APM es un operador integrado verticalmente: tiene una línea naviera (Maersk) y un terminal extraportuario, APM Services. Entonces, competencia que favorezca al usuario, en precios, por ejemplo, va a ser complicado [observarlo en el Callao] así como están las cosas. Sin embargo, DP World podría tomar algunas decisiones comerciales, ponerse imaginativo, y paliar o equilibrar la situación.

¿Qué pasa con los contratos?

Lo que tenemos son dos empresas con capacidad para competir en beneficio del usuario. Pero el problema es el diseño contractual: los contratos son similares a los de los monopolios naturales. El otro tema con DP World es la adenda para la segunda etapa.

Pero ese es un tema diferente.

Sí, pero el concesionario mezcla las dos cosas porque supuestamente la adenda no es bancable con el FP. Hay que dejar en claro que son dos cosas distintas, y si vamos a hablar de predictibilidad, el concesionario siempre supo que tenía esa obligación desde un principio.

OSITRAN realizó la Audiencia Pública sobre propuesta de Revisión Tarifaria en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao



El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) expuso en Audiencia Pública, realizada el pasado 27 de mayo , la propuesta de Revisión Tarifaria en el Terminal Muelle Sur del Puerto del Callao para el periodo 2015 – 2020, realizada bajo el mecanismo de precio tope, establecido en el contrato de concesión.

Según el contrato, se deben revisar las tarifas de los “Servicios Estándar” cobrados por DP World Callao S.R.L. a partir del quinto año de operación,

con dos amarraderos, mediante el mecanismo conocido como RPI – X. En tal sentido, el Regulador ha calculado el factor de productividad (X), el cual es básicamente un cociente que mide si la producción de la empresa creció o disminuyó, dado un mismo nivel de insumos. Dicho factor de productividad asciende a 4,14%, el cual estará vigente entre el 18 de agosto de 2015 y el 17 de agosto de 2020. Esto significa que en los próximos cinco años las tarifas variarán anualmente en un porcentaje igual al RPI – 4,14% (donde RPI es la

inflación de los Estados Unidos).

La audiencia fue presidida por Patricia Benavente, Presidente de Consejo Directivo del OSITRAN; el Sr. Manuel Carrillo, Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN; y el Sr. Benjamín de la Torre, Jefe de Regulación del OSITRAN y contó con la participación de representantes de CONUDFI, la Autoridad Portuaria Nacional, Indecopi, APM Terminals S.A., entre otras instituciones que realizaron sus consultas respecto a la propuesta presentada.

Inversiones reconocidas en los contratos de concesión
Abril 2015

Inversiones reconocidas en los contratos de concesión - Abril 2015

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA	NÚMERO DE CONCESIONES	COMPROMISO DE INVERSIÓN	ABRIL 2015	TOTAL 2015	INVERSIÓN ACUMULADA AL 2015
Carreteras	16	4,405,334,834	12,665,733	64,299,725	3,192,382,396
Aeropuertos	4	1,704,167,881	0	13,070,757	471,140,245
Puertos	7	2,425,226,797	31,170,297	74,951,587	938,511,584
Vías Férreas	4	5,571,515,942	0	14,643,255	517,777,358
TOTAL	31	14,106,245,455	43,836,029	166,965,323	5,119,811,583

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN / En US\$ e incluye IGV.

*Descargue el detalle del cuadro de inversiones, [AQUÍ](#).



Infórmate sobre tus derechos



✓ **Escríbenos a:**
info@ositran.gob.pe

✓ **Llámanos al:**
0800-11004
Línea Gratuita

✓ **Visítanos en:**   

*Este Boletín es una publicación de la Oficina de Comunicación Corporativa del Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte de uso Público - OSITRAN. El contenido de este boletín informativo no puede ser reproducido total ni parcialmente sin permiso de los editores.

Contacto: Oficina de Comunicación Corporativa | E-mail: comunicaciones@ositran.gob.pe | Teléfono: 440 5115 Anexo 337