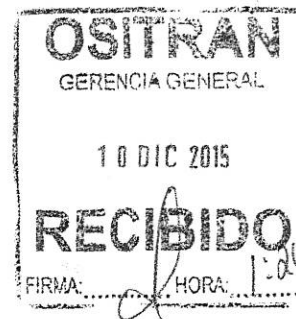




INFORME N° 036-015-GRE-GAJ-OSITRAN



De : **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**
Gerente General

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

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Inicio de procedimiento de oficio para la fijación tarifaria respecto de los servicios estándar a ser prestados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma

Referencia : Informe 069-2015/GEE de la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI.

Fecha : 09 de diciembre 2015

I. OBJETO

1. El objetivo del presente informe es sustentar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio, respecto de las tarifas máximas de los servicios estándar a la nave, carga y pasajeros, a ser prestados en el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma.

II. ANTECEDENTES

2. El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
3. Mediante Carta N° 0140-2015-GG-COPAM de fecha 20 de abril de 2015, la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, COPAM, la empresa concesionaria o el Concesionario), solicitó al INDECOPI, en virtud de lo señalado en la Cláusula 9.1 de su Contrato de Concesión, que se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de servicios portuarios fluviales en Yurimaguas.
4. Mediante Carta N° 644-2015/PRE-INDECOPI remitida al Concesionario, con copia a OSITRAN, recibida el 04 de noviembre del 2015, el INDECOPI se pronunció sobre el análisis de condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios fluviales en Yurimaguas. Dicha opinión se encuentra contenida en el Informe N° 069-2015/GEE, de la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI.
5. En el referido informe, INDECOPI señala que, a solicitud de COPAM ha realizado el análisis de las condiciones de competencia únicamente de los servicios estándar,



concluyendo que en el escenario donde operará el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante también NTPY-NR) no se prevé que habrá condiciones de competencia efectiva en la prestación de los servicios estándar a la nave, a la carga y a los pasajeros.

III. ANÁLISIS

6. En el presente Informe se analizarán los siguientes aspectos, desde una perspectiva legal y económica:

III.1. Marco regulatorio de OSITRAN.

III.2. Servicios sujetos a revisión tarifaria.

III.3. Situación del mercado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

III.4. Metodología a utilizarse para la fijación tarifaria.

III. 1. MARCO REGULATORIO DE OSITRAN

7. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
8. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
9. Asimismo, el literal b) del Numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un Contrato de Concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.
10. El artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios.
11. Por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
12. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir



los procedimientos tarifarios y de la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.

13. Por otro lado, el artículo 53 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Decreto Supremo N° 43-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, establece que el Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio (en base a un informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos), para aquellos servicios que cumplan con los criterios establecidos en el artículo 11:

- Sean mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
- Sean mercados en los que no exista competencia que limite el abuso de poder de mercado.

14. En otras palabras, la norma vigente señala como cuestión previa a la determinación de las tarifas propiamente dichas (fijación o revisión), que el Regulador debe realizar un análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados, donde se ofertan y demandan los servicios incluidos en la revisión (o fijación) tarifaria. Es decir, como parte de la revisión tarifaria, OSITRAN deberá verificar las condiciones de competencia de los servicios que serán sometidos a revisión.

15. No obstante, es importante tener en cuenta que el artículo 12 del RETA establece lo siguiente:

"Artículo 12. Tarifas Contractuales

En los casos que los Contratos de Concesión de la Infraestructura de Transporte de Uso Público bajo competencia de OSITRAN, establezcan tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá a OSITRAN velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos. Las reglas del presente Reglamento se aplicarán de manera supletoria a lo establecido en los contratos de concesión."

[El subrayado es nuestro]

16. De lo señalado, se desprende que si el Contrato de Concesión establece las tarifas, la metodología aplicable o el mecanismo de fijación o revisión, el RETA se aplicará de manera supletoria en todos los aspectos no regulados por el contrato.

17. En este contexto, el Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Yurimaguas en sus cláusulas 9.1. y 9.2 señalan lo siguiente:

"9.1. Previamente al inicio de los procesos de fijación y/o revisión tarifaria en el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma por parte de OSITRAN, INDECOPI deberá pronunciarse sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA).

Las Partes tendrán la obligación de presentar la información que requiera INDECOPI para que realice el análisis de las condiciones de competencia, conforme a la LSNP y normas complementarias. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) días 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 de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA).

9.2. Por la prestación de los Servicios Estándar, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar la(s) Tarifa(s) que será(n) fijadas por el REGULADOR, según el listado contenido en el Anexo 5 del presente Contrato.

El proceso de fijación tarifaria por los Servicios Estándar que prestará el Nuevo CONCESIONARIO del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma se iniciará, como mínimo dentro de los doce (12) meses luego de suscrito el Contrato para lo cual el REGULADOR utilizará la metodología de disposición a pagar del Usuario y/o las metodologías contempladas en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA).

En el proceso de fijación de tarifas para los Servicios Estándar del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma, el REGULADOR podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo.

Excepcionalmente, el REGULADOR podrá fijar tarifas provisionales en aquellos procedimientos de fijación o revisión tarifaria en que se sustente y acredite debidamente la ocurrencia de hechos o eventos de Fuerza Mayor, y que pueden afectar la calidad y/o continuidad del servicio durante el periodo de fijación o durante períodos posteriores a la culminación del proceso de fijación".

18. El Contrato de Concesión no establece las tarifas por los servicios estándar, por lo que señala que, previamente al inicio del procedimiento de fijación tarifaria correspondiente, el INDECOPI debe pronunciarse sobre las condiciones de competencia en el mercado para la prestación de los servicios estándar a ser brindados por el Concesionario. En caso se indique no existe condiciones de competencia, corresponderá al Regulador iniciar el proceso de fijación tarifaria de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el RETA de OSITRAN.



19. En el presente caso, del análisis de las condiciones de competencia realizado por INDECOPI, se concluye que no habrá condiciones de competencia efectiva en la prestación de los servicios estándar a la nave, a la carga y a los pasajeros. En efecto, en el Informe N° 069-2015/GEE, INDECOPI concluye lo siguiente:



III. Conclusiones

(...)

- En este sentido, en relación al análisis de las condiciones de competencia, esta Gerencia identificó cuáles podrían ser las fuentes de presiones competitivas que afrontaría el NTPY-NR en los mercados relevantes definidos previamente, concluyéndose lo siguiente:
 - Servicio a la nave: en el escenario donde operará el NTPY-NR no se prevé que habrá condiciones de competencia efectiva.
 - Servicio a la carga: en el escenario donde operará el NTPY-NR no se prevé que habrá condiciones de competencia efectiva.
 - Servicio a los pasajeros: en el escenario donde operará el NTPY-NR no se prevé que habrá condiciones de competencia efectiva.

[Lo resaltado con negrillas es nuestro]

20. De esta manera, de acuerdo al pronunciamiento de INDECOPI, y en virtud de lo establecido en las cláusulas 9.1 y 9.2 del Contrato de Concesión, podemos concluir que los Servicios Estándar materia del presente análisis no se prestan en condiciones de competencia, razón por la cual corresponde a OSITRAN determinar la estructura y el nivel tarifario que deberá aplicar la empresa concesionaria para la prestación de dichos servicios, debiendo llevar a cabo el inicio del procedimiento de fijación de las tarifas de oficio de los servicios estándar, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el RETA de OSITRAN.

III.2 SERVICIOS SUJETOS A FIJACIÓN TARIFARIA

21. Los servicios sujetos a fijación tarifaria de oficio, son los correspondientes a los servicios estándar. Al respecto, la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión define el servicio estándar de la siguiente manera:

Cláusula 8.14. Servicios estándar

Son aquellos servicios portuarios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma 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.

La prestación del servicio estándar comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.

Los Servicios Estándar incluyen los siguientes servicios que conforman un servicio integrado de atención:

a) Servicios a la nave: comprende la utilización de los amarraderos y el servicio de amarre y desamarre.

b) Servicios a la carga: comprende los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario.

Los servicios estándar a la carga incluyen la estiba, la desestiba, la trinca, la destrinca, la tracción, la manipulación, la elaboración de la tarja, el almacenamiento portuario por tres días, el pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que sean requeridos de acuerdo con el marco legal vigente, por lo que estamos ante un servicio integrado.

c) Servicios a los pasajeros: comprende las facilidades para el embarque, desembarque de los pasajeros que utilizan el Terminal Portuario

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que el(los) Usuario(s) están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

22. Cabe señalar que en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión se señala que por la prestación del servicio Estándar, el Concesionario estará facultado a cobrar la(s) Tarifa(s) que será(n) fijadas por el Regulador, según el listado contenido en el anexo 5, para los siguientes servicios:



Servicios a la nave
Servicios a la carga

- Fraccionada
- Rodante
- Sólida a Granel
- Líquida a Granel
- Contenedor con carga de 20 pies
- Contenedor vacío de 20 pies
- Contenedor con carga de 40 pies
- Contenedor vacío de 40 pies

Servicio a los pasajeros

III.3 SITUACIÓN DEL MERCADO EN EL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA

23. Actualmente, en la ciudad de Yurimaguas, operan dos terminales portuarios formales: el Terminal Portuario de Yurimaguas, administrado por ENAPU (en adelante TPY-ENAPU), y un terminal de uso exclusivo de Petro Perú. Cabe mencionar que a lo largo del río Huallaga y Paranapura, existen embarcaderos informales que aunque no cuentan con infraestructura portuaria, embarcan/descargan mercadería y pasajeros bajo condiciones inseguras e inapropiadas.

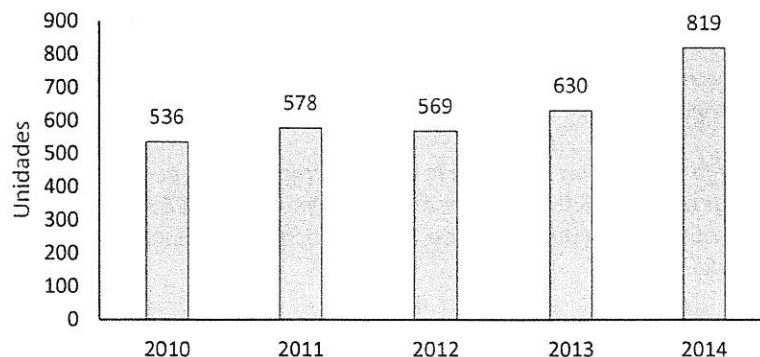


24. En la presente sección analizaremos la evolución del tráfico de naves, carga y pasajeros en el TPY-ENAPU y en la medida que la disponibilidad de información lo permita, en los terminales informales.

a) Tráfico de Naves

25. En el año 2014, en el TPY-ENAPU atendió 819 naves, cifra superior en 30% a lo registrado el año previo. El total de estas naves corresponde a naves menores (Chatas, lanchones).

Gráfico N° 1:
Tráfico de Naves en el TPY-ENAPU



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

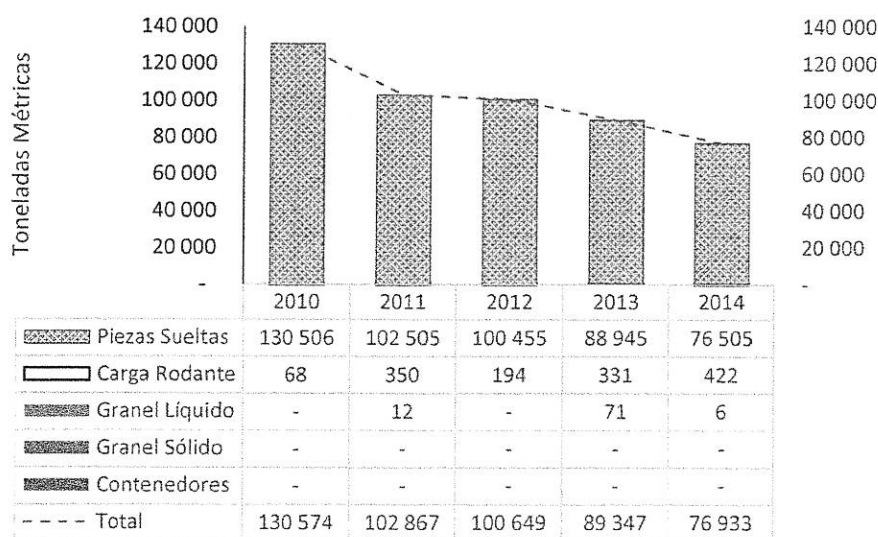


26. Cabe indicar que, según Informe N° 069-2015-/GEE de INDECOPI, las principales empresas de transporte fluvial de carga o pasajeros que operan en el Terminal de ENAPU son: Transportes Eduardo (10 motonaves de carga y pasajeros, y 4 barcasas) y Línea Gilmer (4 motonaves y 5 barcasas).

b) Tráfico de Carga

27. Durante el 2014, el TPY-ENAPU movilizó 76,9 mil toneladas, lo que representó una caída de 13,9% con relación a lo movilizado el año anterior. Como puede observarse en el gráfico siguiente, la principal carga movilizada corresponde a piezas sueltas, la cual representó más del 99% del tipo de carga movilizada en el 2014.

Gráfico N° 2:
Tráfico de Carga en el TPY-ENAPU



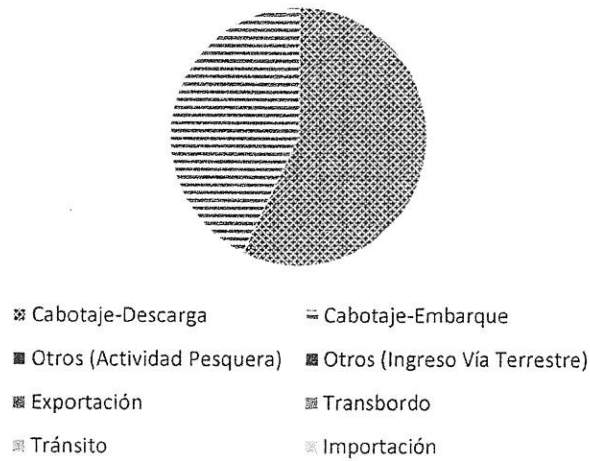
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

28. Según tipo de Operación, por el TPY-ENAPU se movilizó carga principalmente de cabotaje, correspondiendo el 57% a descarga de cabotaje y el 43% restante, a embarque de cabotaje.



Gráfico N° 3:
Tráfico de Carga según tipo de operación en el TPY-ENAPU

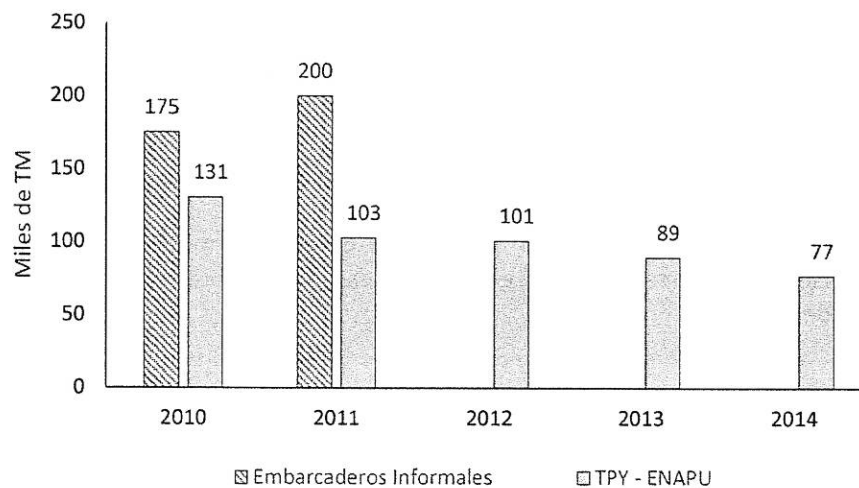


Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

29. La última vez que se contó con información del tráfico de carga de embarcaderos informales en Yurimaguas, fue en el año 2011. En ese entonces, los puertos informales movilizaban cerca de 100% más carga que el Terminal de ENAPU.

Gráfico N° 4:
Tráfico de Carga en el Terminal Portuario de Yurimaguas – ENAPU
y en los Embarcaderos Informales



Fuente: Informe N° 069-2015-/GEE - INDECOPI y ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

c) Tráfico de Pasajeros

30. Según el Informe N° 069-2015-/GEE de INDECOPI, en el TPY-ENAPU, actualmente no existe un servicio formal de embarque o desembarque de pasajeros; ello a pesar de que



en el TPY-ENAPU las embarcaciones trasladan tanto carga como pasajeros, siendo Iquitos el principal lugar de origen/destino.

31. Según el informe de INDECOPI, en la actualidad, los servicios de transporte de pasajeros son brindados en los embarcaderos informales (a ribera del río Huallaga) registrándose una elevada informalidad en la prestación del servicio, el cual presenta las siguientes características:

- Venta de pasajes sobre la nave.
- Inadecuada espera hasta la espera del zarpe
- Peligro en el embarque de personas
- Exceso de pasajeros durante el viaje
- Incumplimiento de frecuencias e itinerarios

III.4 METODOLOGÍA A UTILIZARSE PARA LA FIJACIÓN TARIFARIA

32. Antes de definir la metodología a utilizar, debe mencionarse que la Concesión del NTPY-NR se encuentra dentro del Eje Intermodal Amazonas Norte y es una concesión cofinanciada tipo *Greenfield*, que espera iniciar operaciones en julio de 2016. Actualmente, en el área de influencia del NTPY-NR, ENAPU y diversos embarcaderos informales vienen prestando servicios portuarios principalmente a la carga de cabotaje y a pasajeros. No obstante, el Concesionario, según su plan de negocios presentado a OSITRAN, plantea como objetivo no solo atender carga nacional sino también carga internacional, inicialmente con los países vecinos como son Ecuador, Colombia y Brasil, y en el largo plazo con Japón, China, Corea del Sur, y Estados Unidos.
33. Por lo mencionado anteriormente, es necesario que la metodología seleccionada para la fijación tarifaria tome en cuenta lo siguiente:
- El proceso de fijación tarifaria se realizará sobre un proyecto tipo *Greenfield* sobre el cual no se tiene información disponible referente a los costos de operación y demanda de servicios.
 - La existencia de ENAPU y de los embarcaderos informales; ello dado que, como se indica en el informe de INDECOPI, ENAPU y los embarcaderos informales no serían competencia del NTPY-NR; este último, al ser un proyecto tipo *Greenfield*, inicialmente tendrá que atraer el tráfico que en la actualidad es atendido por ENAPU y los embarcaderos informales. Para ello, debe contar con tarifas que permitan una estrategia comercial eficiente.
34. El artículo 19 del RETA, referido a las "Metodologías para la fijación y revisión tarifaria", lista las siguientes metodologías:

"Artículo 19. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

Corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.



En caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen el carácter meramente enunciativo:

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente
7. Costo de Servicio

35. En el artículo 18 del RETA, por su parte, se menciona que el ejercicio de la función Reguladora por parte del OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos de los siguientes principios: Libre Acceso, Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura, Sostenibilidad de la oferta, Eficiencia, Equidad, No discriminación, Principio de Costo-Beneficio, Predictibilidad, Consistencia y Transparencia.
36. Respecto al principio de sostenibilidad de la concesión, puede afirmarse que esta se encuentra garantizada por el monto del cofinanciamiento establecido contractualmente. Los costos de construcción, operación y mantenimiento están asegurados, al haber sido establecidos por el Concesionario en su oferta de PAMO¹ y PPO².
37. En cuanto a la eficiencia, el proceso de licitación llevado a cabo en este tipo de concesiones cofinanciadas, proporciona fuertes incentivos a que la construcción y el mantenimiento se adjudiquen a los postores con menores costos. En estas concesiones la provisión de incentivos se realiza *ex ante*, al hacer competir a los diferentes postores por el menor monto del PAO y PAMO mediante la competencia entre postores.
38. Al no haberse asignado el riesgo de demanda al Concesionario, pierde sentido considerar como método de fijación el flujo de caja neto descontado que garantice una adecuada remuneración del capital al inversionista. De hecho, en el contexto de infraestructuras cofinanciadas sujetas a régimen económico, el Concesionario puede tener incentivos a cobrar por debajo o incluso a no cobrarla, ya que su sostenibilidad no se ve afectada, pero sí los costos de operación y mantenimiento de la infraestructura.
39. Por lo expuesto, puede concluirse que las metodologías orientadas a costos (costos incrementales, costos marginales de largo plazo, costos totalmente distribuidos, costo de servicio), pierden relevancia para el caso de las concesiones cofinanciadas, y en este caso, se considera que la metodología de *benchmarking* es la más adecuada dado el esquema de incentivos establecidos en el Contrato de Concesión, la escasa disponibilidad de información y los objetivos de promoción de un servicio a todas luces diferente al que se brinda actualmente en el Puerto de Yurimaguas.



¹ Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO): es el pago anual en dólares que el concedente realizará a favor del concesionario con la finalidad de retribuir el mantenimiento y operación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.

² Pago por Obras Mínimas o Pago Anual por Obras (PPO): Es el pago anual, en dólares, que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras mínimas efectuadas de acuerdo al contrato de concesión.

Tarifificación comparativa (benchmarking)

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. 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, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico. (RETA)

[Lo subrayado es nuestro]

IV. CONCLUSIONES

40. El Contrato de Concesión establece en su Cláusula 9.2 que las siguientes tarifas de los servicios estándar deberán ser fijadas por el REGULADOR:

- ✓ **Servicios a la nave**
- ✓ **Servicios a la carga**
 - Fraccionada
 - Rodante
 - Sólida a Granel
 - Líquida a Granel
 - Contenedor con carga de 20 pies
 - Contenedor vacío de 20 pies
 - Contenedor con carga de 40 pies
 - Contenedor vacío de 40 pies
- ✓ **Servicio a los pasajeros**

41. Con relación al análisis de competencia, mediante Informe N° 069-2015/GEE, INDECOPI ha concluido que en el escenario donde operará el NTPY-NR no se prevé que los servicios estándar sean prestados en condiciones de competencia. Siendo ello así, de conformidad con lo establecido en la cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, corresponde que OSITRAN inicie de oficio el procedimiento de fijación tarifaria de dichos servicios.

42. La metodología a utilizarse para la fijación de tarifas de los servicios estándar es la de benchmarking, toda vez que las metodologías orientadas a costos (costos incrementales, costos marginales de largo plazo, costos totalmente distribuidos, costo de servicio) para el caso de concesiones cofinanciadas, pierden relevancia, puesto que la sostenibilidad del negocio está garantizada por el monto del cofinanciamiento establecido contractualmente.



V. RECOMENDACIONES

43. Remitir el presente informe para la aprobación del Consejo Directivo, con el objeto que dicho cuerpo colegiado disponga el inicio de oficio del procedimiento de fijación tarifaria de los servicios estándar en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 46414-15

OSITRAN GERENCIA GENERAL	
PROVEIDO N°	2303-2015-66
PARA	SCD
ACCIONES A SEGUIR:	
☐ Atención y Fines	☐ Conocimiento y Fines
☐ Revisión	☐ Seguimiento
☐ Opinión	☐ Elaborar Informe
☐ Evaluar	☐ Proyectar Respuesta
☐ Informar	☐ Sugerir Acciones
☐ Imprimir Proyecto	☐ Proceder Conforme al marco legal vigente
Se remite Informe técnico para su inclusion en agenda del CD	
FECHA	10/12/15

