



**DP WORLD**  
Callao



DP World Callao S.R.L.  
Terminal de Contenedores Muelle Sur  
Av. Manco Cápac 113  
Callao 1  
Perú  
Tel: + 511 2066500  
Fax: + 511 6289607  
www.dpworldcallao.com.pe

GAC.DPWC.185.2014

Callao, 14 de octubre del 2014

Señor  
**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Secretario del Consejo Directivo  
**ORGANISMO SUPERIOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN**  
Presente.-

Referencia: Solicitud de ampliación de plazo para la presentación de la propuesta tarifaria del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur en el procedimiento iniciado mediante Resolución No. 040-2014-CD-OSITRAN notificado mediante Oficio N° 040-14-SCD-OSITRAN

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted en atención al Oficio de la referencia mediante el cual fuimos notificados con la Resolución No. 040-2014-CD-OSITRAN, que incorpora los fundamentos y conclusiones del Informe No. 022-14-GRE-GAJ-OSITRAN, (en adelante, el Informe) mediante la cual se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio.

De conformidad con lo establecido en el artículo 53° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, el RETA), aprobado mediante Resolución No. 043-2004-CD-OSITRAN, en el Anexo No. 2 del Informe se estableció un plazo de 30 días hábiles para la presentación de nuestra propuesta tarifaria, según el cual la misma se deberá presentar el día 27 de octubre de 2014.

Para tales efectos, hemos venido recopilando y entregando la información económica, financiera y operativa necesaria para que la empresa Macroconsult S.A., a quien hemos designado como nuestra asesora, lleve a cabo los estudios correspondientes para la determinación del factor "X".

Sin embargo, por tratarse del primer proceso de revisión tarifaria del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, cuyas características DBFOT lo hace el primero de su género y dada la complejidad de la recopilación, procesamiento y análisis de la información en cuestión, resulta indispensable contar con un plazo mayor al inicialmente otorgado para culminar debidamente con la elaboración de nuestra propuesta tarifaria.

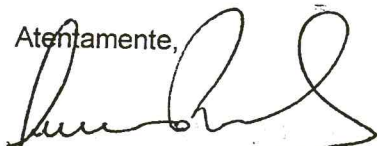
En atención a lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 53° del RETA<sup>1</sup>, solicitamos, se amplíe el plazo inicialmente otorgado por 30 días hábiles adicionales a fin de culminar la preparación de nuestra propuesta tarifaria.

<sup>1</sup> "Artículo 53.- Inicio del procedimiento de oficio

Para sustentar debidamente nuestra solicitud, adjuntamos a la presente la Carta No. GEE-067/14 de fecha 14 de octubre, mediante la cual Macroconsult S.A. nos informa que, a pesar de los avances realizados hasta la fecha, dada la complejidad del análisis necesario para la elaboración de la propuesta tarifaria, se requiere de un plazo mayor al inicialmente otorgado.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,



**Francisco Roman Ortiz**  
Gerente de Asuntos Corporativos  
DP World Callao

---

*El Consejo Directivo del OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11 y 14 del presente Reglamento.*

*La Resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario por parte del Consejo Directivo, será notificada a la Entidad Prestadora y publicada en la página web del OSITRAN.*

*El Consejo Directivo establecerá el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada. El plazo que se establezca para este efecto, no podrá ser menor de treinta (30) Días. El plazo otorgado para presentar la propuesta tarifaria podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un período máximo de treinta (30) Días, siempre y cuando la solicitud de prórroga sea interpuesta con anterioridad a la fecha de vencimiento del plazo originalmente concedido y sea debidamente sustentado por la Entidad Prestadora.*

*Una vez vencido el plazo previsto en el presente artículo, si la Entidad Prestadora remitiera información, el OSITRAN evaluará, a su solo criterio, la pertinencia de la misma, y de ser el caso, su incorporación al procedimiento.*

*El inicio del procedimiento se computará a partir del día siguiente a la fecha de recepción de la notificación a la Entidad Prestadora de la Resolución del Consejo Directivo que aprueba el inicio del procedimiento".*



**MACROCONSULT**

**GEE-067/14**

Lima, 14 de octubre de 2014.

**Señor:**  
**Francisco Román Ortiz**  
 Gerente de Asuntos Corporativos  
**DP World Callao**

Presente.-

Estimado señor Román:

Por medio de la presente me es grato saludarlo y a la vez remitirle el detalle de nuestros primeros comentarios en la elaboración de la propuesta tarifaria "Primera revisión de tarifas máximas para el terminal de contenedores - Muelle Sur Callao", encargada a Macroconsult.

De nuestra revisión a la fecha se han identificado, hasta ahora, los siguientes aspectos críticos:

1. El cálculo de Factor de Productividad ("Factor X", en adelante) para el Terminal de Contenedores Muelle Sur es un proceso más complejo que experiencias previas desarrolladas por Ositran u otros reguladores de servicios públicos en el Perú por ser la primera revisión tarifaria para dicho Terminal y, en particular, por ser el primer cálculo de Factor X para una infraestructura *Greenfield* en el Perú. Específicamente en el caso de la infraestructura de transporte, los proyectos *Greenfield* presentan usualmente características particulares tales como importantes inversiones iniciales discretas, largo tiempo de construcción sin flujos de ingresos, entre otros. Además, para el caso de DP World, el Contrato de Concesión (CC) establece cláusulas específicas para el cálculo de stock de capital que difieren con los procedimientos típicos para el cálculo del Factor X. Las características propias y particulares del proceso presentan un escenario distinto a lo que ocurre con infraestructuras existentes como el Terminal Portuario de Matarani, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, o Telefónica del Perú, donde existía un stock de capital inicial y un flujo de ingresos desde el inicio de la concesión. Por esto, el análisis de la metodología, el tiempo de recolección, procesamiento y análisis de la información financiera – contable son mayores que en procesos similares. Finalmente, las características particulares de la industria, donde un nuevo terminal portuario (competidor) ingresó al mercado, afectan el contexto regulatorio y añaden complejidad al proceso tarifario en general.
2. En este proceso encontramos que existe dificultad de extrapolar los ingresos de DP World del último cuatrimestre de 2010 a todo el año, pues el inicio de explotación relevante para el cálculo ocurre con la puesta en marcha del segundo amarradero, el 18 de agosto de 2010. No existe estadística histórica de producción o insumos que permitan determinar tendencias para el periodo enero – julio del 2010 e inferir el nivel de actividad que hubiese alcanzado el terminal bajo condiciones normales de operación. Por otro lado, para este proceso se requiere determinar por primera vez una muestra de puertos comparable con el Muelle Sur para realizar el cálculo del costo promedio ponderado de capital (WACC, por sus siglas en inglés).

MACROINVEST - MACROGESTION



3. Existencia de una cláusula específica en el Contrato de Concesión (CC), para el tratamiento del stock de capital fijo con fines del cálculo del Factor X. Así, la cláusula 8.19 determina:

*“La anualidad del valor de la inversión referencial establecida en las bases del concurso calculada a la tasa de descuento regulatoria que será fijada por el REGULADOR. Es decir, no se considerará los efectos derivados de la inversión inicial que realice el CONCESIONARIO en la construcción y equipamiento para el cálculo del factor X. Las inversiones adicionales netas de su depreciación, realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero”.*

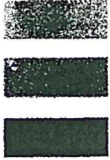
Al respecto, el concesionario ha invertido montos superiores a los US\$ 213.5 millones considerados en las bases del concurso de licitación que, de acuerdo con el contrato de concesión, podrían no ser reconocidos con fines regulatorios. Al mismo tiempo, no queda claro en este momento el tratamiento metodológico de la Inversión Complementaria Adicional (ICA) que asciende a US\$ 144 millones destinados a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para realizar inversiones de uso común en el Terminal Portuario del Callao (TPC). Si bien este flujo es desembolsado por el concesionario, DP World, las obras asociadas con el ICA benefician y son necesarias para la operación de todos los concesionarios que operan en el TPC, con lo cual la generación de ingresos al concesionario derivados de esta inversión no parece ser atribuible en su totalidad a DP World.

4. Asimismo, es importante tomar en cuenta el proceso de modernización del Muelle Norte, a cargo de APM Terminals. Según el cronograma de esta concesión, las fases I y II<sup>1</sup> estarían finalizadas en junio de 2015. En este escenario es posible avizorar a dos posibles competidores con infraestructura de características muy similares en la prestación del servicio de embarque/desembarque de contenedores, es decir, existiría una potencial competencia intraportuaria entre DP World y APM Terminals lo cual ya introduce dudas sobre la existencia de un monopolio natural en el TPC. Asimismo, es preciso señalar que Indecopi ya ha realizado diferentes estudios de competencia de servicios especiales solicitados por APM Terminals. Así, por ejemplo el Informe 045-2011/ST-CLC-INDECOPI<sup>2</sup> indica que existe competencia entre ambos concesionarios en ciertos servicios brindados dentro de los terminales portuarios.

En consecuencia, la revisión tarifaria y el estudio de competencia no puede ser ajena a

<sup>1</sup> La fase I y II de la modernización de APM Terminals, tiene el objetivo de dotar de una infraestructura con una capacidad operativa para atender 600 mil TEUs al año (máx. atender a 1 millón de TEUs) y un equipamiento de 4 grúas pórtico Súper Post Panamax en el amarradero C, 2 grúas móviles Panamax para el amarradero D, 9 grúas pórtico de muelle RTG.

<sup>2</sup> “Análisis de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado embarque/desembarque de contenedores isotanques”.



## MACROCONSULT

la posibilidad de un cambio en la estructura de mercado de provisión de servicios de carga contenerizada y la duda metodológica de si es razonable extrapolar hacia el futuro la productividad alcanzada por DP World, en el contexto de entrada de un nuevo concesionario portuario en el TPC.

Por lo anteriormente expuesto, recomendamos a DP World Callao solicitar la extensión máxima de plazo que permita el Reglamento General de Tarifas (RETA) de Ositran, para la presentación de la propuesta tarifaria de su representada.

Sin otro en particular me despido de usted.

Muy atentamente,

.....  
Gonzalo Tamayo Flores  
Gerente General  
Macroconsult S.A.