



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 25 de marzo de 2013

Nº 011-2013-CD-OSITRAN

VISTOS:

La Nota Nº 014-13-GRE-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2013, elaborada por la Gerencia de Regulación, por la cual que remite las propuestas de fijación tarifaria de tres (03) Servicios Especiales a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao; 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, el numeral 6.2 de la Ley 26917, establece que las atribuciones reguladoras y normativas de OSITRAN, comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios;

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, concordante con ello, el artículo 27 del Reglamento General de OSITRAN, 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, mediante Oficio s/n de fecha 14 de julio del 2011, la empresa APM Terminals Callao S.A. (a continuación, APMT, la empresa concesionaria o el concesionario), solicitó a la Comisión de Libre Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI (en adelante, INDECOPI), en virtud de lo señalado en la Cláusula 8.23 de su Contrato de Concesión, se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio especial denominado "embarque/descarga de carga de proyecto";



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

Que, mediante oficios s/n de fecha 22 de julio del 2011, la empresa APMT, solicitó a la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI, se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los denominados Servicios Especiales: "re-estiba de carga fraccionada" y "re-estiba de carga rodante", ambos en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle;

Que, mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, recibida con fecha 24 de octubre del 2011, INDECOPI remite a OSITRAN los Informes 160-2011/GEE y 161-2011/GEE de la Gerencia de Estudios Económicos de INDECOPI, y el Informe N° 043-2011/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia de INDECOPI, los cuales contienen las opiniones solicitadas por la empresa APMT sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los referidos 3 Servicios Especiales, entre otros Servicios Especiales;

Que, en los mencionados informes, INDECOPI señala que los 3 Servicios Especiales antes mencionados no son prestados en condiciones de competencia;

Que, mediante Oficio N° 268-2012-APN/GG, recibido con fecha 06 de febrero de 2012, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) remite a OSITRAN el Informe N° 004-2012-APN/DIPLA/RGH que contiene su propuesta de tarifas máximas para los 3 Servicios Especiales que no son prestados en condiciones de competencia;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN de fecha 30 de mayo de 2012, sustentada con el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria de los referidos 3 Servicios Especiales, y se otorga a la empresa APMT, 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, mediante Carta N° 083-2012 APMT/GC, recibida con fecha 17 de julio de 2012, la empresa APMT remite a OSITRAN su propuesta tarifaria;

Que, al respecto, las tarifas propuestas por APMT se resumen en el siguiente cuadro:

CUADRO N°1
PROPUESTA TARIFARIA DE APMT

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa
Re-estiba de carga rodante		
Vía nave	t	USD 10,50
Vía muelle	t	USD 18,99
Re-estiba de carga fraccionada		
Vía nave	t	USD 8,94
Vía muelle	t	USD 14,79
Embarque/descarga de carga de proyecto	t o m ³	USD 32,63

Fuente: Propuesta Tarifaria APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, mediante Oficio N° 069-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación solicita a APMT la sustentación de la información de costos de insumos contenidos en su propuesta tarifaria (mediante la presentación de facturas, boletas de venta, contratos, etc.), a fin de que la Gerencia de Regulación valide los costos en los que efectivamente incurre la empresa concesionaria para la prestación de los 3 Servicios Especiales;

Que, mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 08 de agosto de 2012, la empresa concesionaria alcanza la documentación solicitada, referida a la información de costos remitida por ésta en su propuesta tarifaria;

Que, mediante Oficio N° 073-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de agosto de 2012, dirigido a la empresa Concesionaria, la Gerencia de Regulación, entre otras cosas, reitera el requerimiento de información de costos respecto de algunos de los insumos no remitidos por APMT mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC;

Que, mediante Carta N° 087-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 21 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remite la documentación requerida por la Gerencia de Regulación;

Que, mediante Nota N° 038-12-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2012, la Gerencia de Regulación remite a la Gerencia General, las propuestas de fijación tarifaria de los Servicios Especiales de "embarque/descarga de carga de proyecto", "re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades" y "re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades", a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao – Versiones 1.0;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2012-CD-OSITRAN de fecha 26 de diciembre de 2012, se dispuso la publicación en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en la web institucional de OSITRAN, de las propuestas tarifarias en el procedimiento de "Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales, prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: (i) servicio de re estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle), (ii) " servicio de re estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y (iii) servicio de embarque/descarga de carga de proyecto";

Que, mediante publicación en el diario oficial "El Peruano" de fecha 22 de enero de 2013, OSITRAN convocó a Audiencia Pública para la presentación de las "Propuestas Tarifarias en el Procedimiento de Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao : (i) servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle; (ii) servicio de re- estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y , (iii) servicio de embarque/ de carga de proyecto, la cual se realizó el día martes 29 de enero de 2013;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, corresponde que el Consejo Directivo de OSITRAN apruebe las tarifas de los Servicios Especiales antes señalados, procediéndose a emitir la Resolución correspondiente;





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suyo las tres (03) propuestas de fijación tarifaria de vistos, incorporándolas íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el inciso 2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1547-451-13-CD-OSITRAN de fecha 25 de marzo de 2013;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Determinar las Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales, prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: (i) servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); (ii) servicio de re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y, (iii) servicio de embarque/descarga de carga de proyecto", conforme al siguiente detalle:

TARIFAS FIJADAS PARA LOS 3 SERVICIOS ESPECIALES

Servicio	Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Nivel tarifario
Re-estiba carga rodante			
Vía nave	A la nave	t	USD 2,93
Vía muelle	A la nave	t	USD 5,13
Re-estiba carga fraccionada			
Vía nave	A la nave	t	USD 3,18
Vía muelle	A la nave	t	USD 4,08
Servicio especial por embarque / descarga de carga de proyecto			
Con grúa móvil		t o m ³	USD 13,59
Sin grúa móvil		t o m ³	USD 12,80



Artículo 2°.- Determinar que, para la aplicación de las tarifas aprobadas en el artículo 1° deberá tenerse en consideración lo siguiente:

- (i) La prestación de los Servicios Especiales de re-estiba de carga fraccionada y re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades, deberán ser prestados cumpliendo los Niveles de Servicio y Productividad para carga fraccionada y carga rodante, respectivamente, establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
- (ii) Para la prestación del servicio especial de embarque/descarga de carga de proyecto, no se establece un nivel mínimo de rendimiento que debe cumplir el Concesionario. El cobro de





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

esta tarifa dependerá de las condiciones establecidas en el Contrato de Transporte Marítimo.

- (iii) Las tarifas que se aprueban a través de la presente Resolución, tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI - X y revisadas cada 5 años, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".
- (iv) Las tarifas de los tres (03) Servicios Especiales se reajustarán en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerará los meses que estará vigente.

Artículo 3º.- La tarifa a que se refiere el artículo 1º, 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 4º.- Notificar la presente Resolución a la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A., disponiendo su aplicación de conformidad con el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Del mismo modo, ponerla en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para los fines correspondientes.

Artículo 5º.- Disponer la publicación de la presente Resolución, así como de su Exposición de Motivos en el diario oficial "El Peruano". Asimismo, disponer la difusión de los mencionados documentos y de los documentos que constituyen el sustento de las propuestas tarifarias en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe), conforme al siguiente detalle:

- (i) Fijación tarifaria del servicio especial "embarque/descarga de carga de proyecto" a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao - Versión 2.0, y sus dos anexos (Proyección de demanda de carga proyecto y Cálculo del costo promedio ponderado de capital - WACC).
- (ii) Fijación tarifaria del servicio especial "re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades" a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao - Versión 2.0, y sus dos anexos (Proyección de demanda de carga fraccionada y Cálculo del costo promedio ponderado de capital - WACC).
- (iii) Fijación tarifaria del servicio especial "embarque/descarga de carga de proyecto" a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao - Versión 2.0.

Regístrese, comuníquese y publíquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Saf. N° 8428-2013



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



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. FIJACIÓN DE TARIFA MÁXIMA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE RE-ESTIBA DE CARGA RODANTE EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CALLAO

I. ANTECEDENTES

1. Mediante oficio s/n de fecha 14 de julio de 2011, la empresa APM Terminals Callao S.A. (a continuación, APMT, la empresa concesionaria o el concesionario), solicitó a la Comisión de Libre Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI (en adelante, INDECOPI), en virtud de lo señalado en la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante Contrato de Concesión o Contrato), se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio especial denominado "embarque/descarga de carga de proyecto".
2. Mediante oficio s/n de fecha 22 de julio de 2011, la empresa APMT, solicitó a la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI, se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los denominados servicios especiales: "reestiba de carga fraccionada" y "reestiba de carga rodante", ambos en sus dos modalidades: a bordo y vía muelle.
3. Mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, recibida con fecha 24 de octubre de 2011, el INDECOPI remite a OSITRAN las opiniones solicitadas por la empresa APMT sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los referidos 3 servicios especiales, entre otros servicios especiales. Dichas opiniones se encuentran contenidas en los informes 160, 161-2011/GEE de la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI, y en el Informe N° 043-2011/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI. En dichos informes, INDECOPI señala que los 3 servicios especiales antes mencionados no son prestados en condiciones de competencia.
4. Mediante Oficio N° 268-2012-APN/GG, recibido con fecha 6 de febrero de 2012, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) remite a OSITRAN el Informe N° 004-2012-APN/DIPLA/RGH que contiene su propuesta de tarifas máximas para los 3 servicios especiales que no son prestados en condiciones de competencia.
5. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN de fecha 30 de mayo de 2012, sustentada con el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria de los referidos 3 servicios especiales, y se otorga a la empresa APMT, 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.



6. Mediante Oficio N° 052-12-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de junio de 2012, notificado el mismo día, se corrió traslado a la empresa APMT de la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN.
7. Mediante Carta N° 083-2012 APMT/GC, recibida con fecha 17 de julio de 2012, la empresa APMT remite a OSITRAN su propuesta tarifaria.
8. Las tarifas propuestas por APMT para la prestación del servicio especial de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades son de USD 10,50 y USD 18,99 por tonelada métrica para las modalidades vía nave y vía muelle, respectivamente.
9. Mediante Oficio N° 069-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 3 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación solicita a APMT la sustentación de la información de costos de insumos contenidos en su propuesta tarifaria (mediante la presentación de facturas, boletas de venta, contratos, etc.), a fin de que la Gerencia de Regulación valide los costos en los que efectivamente incurre la empresa concesionaria para la prestación de los 3 servicios especiales.
10. Mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 08 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remita la documentación que solicitada referida a la información de costos remitida por ésta en su propuesta tarifaria.
11. Mediante Oficio N° 073-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación reitera el requerimiento de información de costos respecto de algunos de los insumos no remitidos por APMT mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC, así como precise otra información que no puede ser inferida a partir de la documentación remitida o no es legible.
12. Mediante Carta N° 087-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 21 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remite la documentación requerida por la Gerencia de Regulación.
13. Mediante Nota N° 029-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2012, se solicita la ampliación del plazo por 30 días adicionales, con la finalidad de analizar la información de costos remitida por APMT y elaborar la propuesta tarifaria.
14. Con Memorando N° 090-GG-OSITRAN, de fecha 29 de agosto de 2012, la Gerencia General aprueba la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación.
15. Mediante Oficio N° 079-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de setiembre de 2012, la Gerencia de Regulación comunica a APMT que, en virtud de lo establecido en el art. 56 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), se ha ampliado por 30 días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria.
16. Mediante Nota N° 038-12-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2012, la Gerencia de Regulación remite las propuestas de fijación tarifaria de los servicios especiales de "embarque/descarga de carga de proyecto", "re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades" y "re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades" a ser prestados en



el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao – Versiones 1.0, a la Gerencia General.

17. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2012-CD-OSITRAN de fecha 26 de diciembre de 2012, dispone la publicación en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en la web institucional de OSITRAN, de las propuestas tarifarias en el procedimiento de "Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales, prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: (i) servicio de re estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle), (ii) " servicio de re estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y (iii) servicio de embarque/descarga de carga de proyecto".
18. Mediante publicación en el Diario "El Peruano" de fecha 22 de enero de 2013, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), convoca a la Audiencia Pública para el martes 29 de enero de 2013, para la presentación de las "Propuestas Tarifarias en el Procedimiento de Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao : (i) servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle; (ii) servicio de re- estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y , (iii) servicio de embarque/ de carga de proyecto.
19. Mediante carta N°010-2013-APMTC/GG, APM Terminals remite su comentarios a las Propuestas Tarifarias de los tres servicios especiales que acompañan la Resolución N°042-2012-CD-OSITRAN.

II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

20. La carga considerada como rodante es aquella compuesta por vehículos y maquinarias que se caracterizan por ser unidades que pueden moverse por sus propios medios; por ejemplo: los autos, camionetas, ómnibus, entre otros.
21. De acuerdo a lo señalado por APMT, el servicio de re-estiba de carga rodante puede prestarse bajo las siguientes modalidades:
 - **Re-estiba vía nave:** re-estiba o movilización (de un lugar a otro) de la carga rodante dentro del mismo nivel de la nave o para otro nivel de la nave (también puede ser dentro de una misma bodega o entre bodegas). No se requiere pasar por el muelle.
 - **Re-estiba vía muelle:** re-estiba o movilización de la carga rodante que requiere de la transferencia a patio para su posterior reposicionamiento en el lugar que se indique de la nave.
22. Para la prestación de este servicio bajo ambas modalidades, se requerirá de la siguiente infraestructura y equipamiento portuario:
 - Amarraderos destinados al movimiento de carga rodante



- Zonas o patios de almacenamiento²
- Vías de tránsito de personas y equipos
- Operadores o conductores de automóviles
- Cuadrilla de estibadores

Cabe agregar que la carga rodante es movilizada en naves Ro-Ro (*Roll on - Roll off*), las cuales se caracterizan por poseer una rampa para el embarque/descarga de la carga rodante. Esto último significa que no se requerirá de mayor equipamiento portuario para atender este tipo de carga.

23. De esta forma, el servicio de re-estiba de carga rodante incluye:

- ✓ La trinca y destrinca.
- ✓ El manipuleo, en el muelle o la nave.
- ✓ La conducción de los vehículos en la nave (modalidad vía nave) o entre la nave y el muelle (modalidad vía muelle), y viceversa.
- ✓ La tarja de la carga, de ser el caso.

Estructura tarifaria

24. Los servicios portuarios son prestados a dos grandes grupos de usuarios: las naves y los dueños de las cargas. Ello también es considerado en el Contrato de Concesión del Terminal Norte - Callao, al señalar que tanto los servicios estándar como los servicios especiales son prestados a la nave o a la carga.
25. De acuerdo a su naturaleza, el servicio de re-estiba de cualquier tipo de carga es solicitada por la nave, toda vez que ella es la responsable de dicha carga hasta el puerto de destino (el Muelle Norte - Callao sería un terminal de tránsito) y quien demanda la movilización de la misma, ya sea dentro de la propia nave (modalidad vía nave) o hacia el muelle para luego ser re-embarcada en la nave (modalidad vía muelle).
26. En ese sentido, el servicio especial de re-estiba de carga rodante es prestado a la nave y por ende este usuario deberá ser quien asuma los costos por la prestación de estos servicios. Es decir, este servicio especial, en sus dos modalidades, deberá ser facturado a la nave.

Unidad de cobro

27. El Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que para el embarque o descarga de carga rodante debe cobrarse por tonelada métrica (t). Por consiguiente, para el servicio de re-estiba de carga rodante se utilizará la misma unidad de cobro.



² Se entiende que el uso de esta infraestructura aplicará sólo para la re-estiba vía muelle, según sea el caso.

III. DETERMINACIÓN DE TARIFA DE OSITRAN

28. La tarifa del servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades, dependerá únicamente de los costos operativos que implique su prestación. Estos costos corresponden al personal adicional requerido para prestar el servicio en cuestión, y que variarán dependiendo de la cantidad de carga rodante que demande ser re-estibada.
29. Para proveer el servicio de re-estiba de carga rodante, APMT tendrá que dimensionar el personal adicional que requerirá –respecto de una operación de embarque/descarga de carga rodante– a partir de las características de una nave que moviliza carga rodante y que solicitará este servicio.
30. Al respecto, de acuerdo a la información estadística trimestral proporcionada al Regulador por parte de APMT, durante el periodo Julio 2011 - Junio 2012, el tonelaje promedio de carga de rodante por nave fue de 1 534,70. Esto significó que, asumiendo un peso promedio por vehículo importado de 2,04 t², durante ese periodo arribaron al Muelle Norte - Callao 753 vehículos por nave, en promedio (1 534,70 t / 2,04 t por vehículo).
31. Recuérdese que la demanda del servicio de re-estiba de carga rodante por parte de la nave ocurre por malas estibas en el puerto de origen, cambios de destinos de las cargas, estabilidad y/o inclinación de la nave, aprovechamiento de los espacios en la nave, cancelación de cargas, entre otros factores.
32. Lo anterior genera que, previo al desembarque de los vehículos de importación en el Muelle Norte - Callao, se requiera descargar algunos vehículos que tienen como destino otros puertos. Luego de concluido el desembarque de los vehículos importados en el Callao, los primeros deben ser re-embarcados en la nave para su posterior traslado al puerto de destino.
33. Para el caso de las naves que arriban al Muelle Norte - Callao, se asumió que una nave que solicita el servicio en cuestión, demandará se re-estibe un equivalente al 5% de la carga de importación³. Es decir, para poder desembarcar 753 vehículos importados, eventualmente, la nave solicitará el servicio de re-estiba de 38 vehículos, en promedio (753 vehículos x 5%).
34. La solicitud de este servicio especial por parte de la nave trae como consecuencia disponer de personal adicional: choferes, estibadores y capataces⁴, el cual debe ser contratado por un número determinado de jornales adicionales necesarios para completar el embarque de la carga a ser re-estibada (i.e. 38 vehículos).

² Este dato se obtuvo a partir de la información de SUNAT y APMT, para el periodo Julio 2011 - Junio 2012.

³ Dato propuesto por APMT. Cabe mencionar que no se posee información estadística respecto del servicio de re-estiba de carga rodante en el Muelle Norte - Callao, toda vez que bajo la administración de ENAPU, dicha empresa no realizaba las actividades de estiba/deseestiba y por ende no prestaba el servicio de re-estiba de carga rodante.

⁴ La carga rodante es trasladada por choferes, mientras que los estibadores se encargan de destrincar y trincar la carga rodante y de la tarja –de ser necesario–, y los capataces de dirigir y supervisar las labores de descarga y embarque de la carga rodante.



35. Para atender una nave que solicita el servicio de re-estiba de 38 vehículos, APMT requerirá contratar adicionalmente 6 choferes para prestar dicho servicio con un rendimiento de 80 t/hora. Asimismo, deberá contratar adicionalmente 2 estibadores y 1 capataz⁵.
36. Cabe mencionar que, si un chofer, en promedio, puede movilizar 8,96 vehículos por hora, entonces para movilizar los 38 vehículos en aproximadamente una hora bastaría contratar 5 choferes. Sin embargo, debido a requerimientos sindicales, una cuadrilla de trabajadores portuarios debe estar conformada por 6 choferes, como mínimo.
37. Asimismo, para atender los 38 vehículos a ser re-estibados también bastaría con la contratación de una hora adicional de los choferes, estibadores y capataz; no obstante, ello no es posible pues este personal deberá ser contratado por un jornal de 8 horas como mínimo⁶. El costo por jornal del personal se presenta en el siguiente cuadro.

**CUADRO N° 1
REMUNERACIÓN DEL PERSONAL PARA RE-ESTIBA CARGA RODANTE**

Personal	Cantidad	Jornada	Costo (USD) *
Choferes	6	8 horas	32,99
Estibadores	2	8 horas	52,78
Capataz	1	8 horas	62,03
COSTO TOTAL POR OPERACIÓN			365,54

(*) Tipo de cambio: 2,67 nuevos soles por dólar. Dato para el año 2012 del Marco Macroeconómico Multianual 2013-2015
Fuente: APMT
Elaboración: Gerencia de Regulación

38. De esta forma, el costo del personal adicional de atender una nave que solicita el servicio de re-estiba de carga rodante es de USD 365,54.⁷

IV. TARIFAS PROPUESTAS Y NIVELES DE CALIDAD

39. Para la determinación de las tarifas de cada una de las modalidades del servicio de re-estiba de carga rodante, es necesario se consideran los costos operativos entre las dos modalidades. Para ello, se utiliza el tiempo que toma re-estibar un vehículo vía nave frente al que toma re-estibar vía muelle.

⁵ El requerimiento de estibadores y capataces se realiza sobre la base del número de choferes que se requieren para movilizar los vehículos, siguiendo una relación de: por cada 15 choferes se requiere 4 estibadores y 1 capataz, propuesta por APMT.

⁶ De acuerdo, a lo señalado en su propuesta tarifaria, APMT asume que se requiere contratar, como mínimo, una cuadrilla adicional por 2 jornales. Al respecto, debe tenerse presente que, de acuerdo a la metodología de costos incrementales, sólo debe considerarse el costo adicional que incurre el Concesionario para descargar y luego embarcar la carga de tránsito; es decir, contratar una cuadrilla por un jornal adicional.

⁷ Cabe mencionar que, otra de las diferencias en torno a los costos de las remuneraciones del personal es que, en su propuesta tarifaria, APMT señala un costo de los choferes es de S/. 180 por jornal; en tanto que el costo que figura en el CUADRO N° proviene del sustento mediante boletas de pago que solicitó el Regulador a APMT.



40. Es decir, debe esperarse que el costo de re-estibar un vehículo vía nave sea el 57,14% del costo de re-estibario vía muelle (i.e. una relación de 4 a 7), y por ende las tarifas de ambas modalidades también debieran tener esta relación de 4 a 7.
41. De otro lado, de los 38 vehículos (equivalentes a 77,52 t) que, en promedio, solicitarán el servicio en cuestión, el 90% serán re-estibados vía muelle (69,77 t) mientras que el 10% lo serán vía nave (7,75 t).
42. Adicionalmente, a los ingresos del Concesionario se le está descontando, la tasa de regulación de 1% y el pago de la retribución al Estado Peruano de 3%, que realiza APMT.
43. Con esta información y la asignación de los costos operativos, se calculan las tarifas para ambas modalidades, de tal forma que los ingresos sean iguales a los costos de prestar el servicio de re-estiba de carga rodante (ver CUADRO N°).

**CUADRO N° 2
DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE
RE-ESTIBA DE CARGA RODANTE, AMBAS MODALIDADES**

	Re-estiba carga rodante			Total
	Unidad	Vía Muelle	Vía Nave	
Ingresos	USD	358,04	22,73	380,77
Vehículos re-estibados (Tm)	T	69,77	7,75	
Costos	USD	-232,62	-132,92	-365,54
Retribución a APN	USD	-10,74	-0,68	-11,42
OSITRAN	USD	-3,58	-0,23	-3,81
Beneficio Operativo	USD	-111,10	-111,10	0,00
Tarifa	USD port t	5,13	2,93	
Productividad	t por hora	80	80	

Elaboración: Gerencia de Regulación

44. Para la fijación de las tarifas del servicio re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades, se ha tomado como referencia un rendimiento promedio sobre la base de lo establecido en el Anexo 3 del contrato de concesión, toda vez que la carga re-estibada sigue siendo carga rodante.
45. En consecuencia, el servicio especial de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades, deberá ser prestado por APMT con un rendimiento no menor de 80 t/hora en promedio trimestral⁸.



⁸ Su incumplimiento será penalizado según lo establecido en el Anexo 17 del Contrato de Concesión.

V. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

46. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

(...)

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.

(...)

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).

(...)"

47. A partir de lo señalado en el numeral anterior, y considerando que los 3 nuevos servicios especiales se enmarcan dentro de los denominados Servicios Especiales con Tarifa, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el Concesionario por la prestación del servicio especial en cuestión; que permanecerá vigente hasta el quinto año de la Concesión, fecha en la que todas las Tarifas –de los Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa– serán revisadas aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".⁹
48. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI - X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros 5 años de la Concesión es igual a cero.¹⁰
49. El inicio de la explotación del Terminal Norte - Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI - X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

⁹ Cabe precisar que, las tarifas máximas fijadas en el presente procedimiento generan beneficios económicos iguales a cero para el Concesionario, los cuales persistirán cada vez que las tarifas se reajusten por el factor RPI - X (asumiendo razonablemente que la productividad de estos nuevos servicios es la misma que la productividad del terminal). Es decir, la presente fijación tarifaria es consistente con la metodología regularia "RPI - X", establecida en el Contrato de Concesión.

¹⁰ Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI - X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.



50. En consecuencia, la tarifa del servicio de re estiba de carga fraccionada se reajustará en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerarán los meses que la tarifa estará vigente.

VI. CONCLUSIONES

51. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, se inicia el procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes servicios especiales:
- i) Re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
 - ii) Re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
 - iii) Embarque/descarga de carga de proyecto.
52. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los 3 nuevos servicios especiales se utilizará la metodología de Costos Incrementales.
53. Considerando la metodología de fijación tarifaria antes mencionada, el Regulador fija las siguientes tarifas máximas:

CUADRO N° 3
TARIFA PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"RE-ESTIBA DE CARGA RODANTE, EN SUS DOS MODALIDADES"

Servicio	Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Nivel tarifario
Re-estiba carga rodante			
Vía nave	A la nave	tonelada métrica	USD 2,93
Vía muelle	A la nave	tonelada métrica	USD 5,13

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

54. El servicio especial de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades, deberá ser prestado cumpliendo los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
55. Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI - X y revisadas cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".



56. La tarifa del servicio de re-estiba de carga rodante se reajustará en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerará los meses que estará vigente.

B. FIJACIÓN DE TARIFA MÁXIMA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE EMBARQUE / DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CALLAO

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio s/n de fecha 14 de julio del 2011, la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT, la empresa concesionaria o el concesionario), solicitó a la Comisión de Libre Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI (en adelante, INDECOPI), en virtud de lo señalado en la Cláusula 8.23 de su Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante Contrato de Concesión o Contrato), se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio especial denominado "embarque/descarga de carga de proyecto".
2. Mediante oficios s/n de fecha 22 de julio del 2011, la empresa APMT, solicitó a la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI, se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los denominados servicios especiales: "reestiba de carga fraccionada" y "reestiba de carga rodante", ambos en sus dos modalidades: a bordo y vía muelle.
3. Mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, recibida con fecha 24 de octubre del 2011, el INDECOPI remite a OSITRAN las opiniones solicitadas por la empresa APMT sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los referidos 3 servicios especiales, entre otros servicios especiales. Dichas opiniones se encuentran contenidas en los informes 160, 161-2011/GEE de la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI, y en el Informe N° 043-2011/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI. En dichos informes, INDECOPI señala que los 3 servicios especiales antes mencionados no son prestados en condiciones de competencia.
4. Mediante Oficio N° 268-2012-APN/GG, recibido con fecha 06 de febrero de 2012, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) remite a OSITRAN el Informe N° 004-2012-APN/DIPLA/RGH que contiene su propuesta de tarifas máximas para los 3 servicios especiales que no son prestados en condiciones de competencia.
5. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN de fecha 30 de mayo de 2012, sustentada con el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria de los referidos 3 servicios especiales, y se otorga a la empresa APMT, 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.



6. Mediante Oficio N° 052-12-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de junio de 2012, notificado el mismo día, se corrió traslado a la empresa APMT de la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN.
7. Mediante Carta N° 083-2012 APMT/GC, recibida con fecha 17 de julio de 2012, la empresa APMT remite a OSITRAN su propuesta tarifaria. La tarifa propuesta por APMT para la prestación del servicio especial de "embarque/descarga de carga de proyecto" es de USD 32,63 por tonelada o metro cúbico, lo que sea mayor.
8. Mediante Oficio N° 069-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación solicita a APMT la sustentación de la información de costos de insumos contenidos en su propuesta tarifaria (mediante la presentación de facturas, boletas de venta, contratos, etc.), a fin de que la Gerencia de Regulación valide los costos en los que efectivamente incurre la empresa concesionaria para la prestación de los 3 servicios especiales.
9. Mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 08 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remite la documentación solicitada referida a la información de costos considerada por ésta en su propuesta tarifaria.
10. Mediante Oficio N° 073-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación reitera el requerimiento de información de costos respecto de algunos de los insumos no remitidos por APMT mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC. Asimismo, solicita que se precise otra información que no puede ser inferida a partir de la documentación remitida o no es legible.
11. Mediante Carta N° 087-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 21 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remite la documentación requerida por la Gerencia de Regulación.
12. Mediante Nota N° 029-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2012, se solicita la ampliación del plazo por 30 días adicionales, con la finalidad de analizar la información de costos remitida por APMT y elaborar la propuesta tarifaria.
13. Con Memorando N° 090-12-GG-OSITRAN, de fecha 29 de agosto de 2012, la Gerencia General aprueba la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación.
14. Mediante Oficio N° 079-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de setiembre de 2012, la Gerencia de Regulación comunica a APMT que, en virtud de lo establecido en el art. 56 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), se ha ampliado por 30 días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria.
15. Mediante Nota N° 038-12-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2012, la Gerencia de Regulación remite las propuestas de fijación tarifaria de los servicios especiales de "embarque/descarga de carga de proyecto", "re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades" y "re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades" a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao – Versiones 1.0, a la Gerencia General.



16. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2012-CD-OSITRAN de fecha 26 de diciembre de 2012, dispone la publicación en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en la web institucional de OSITRAN, de las propuestas tarifarias en el procedimiento de "Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales, prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: (i) servicio de re estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle), (ii) " servicio de re estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y (iii) servicio de embarque/descarga de carga de proyecto".
17. Mediante publicación en el Diario "El Peruano" de fecha 22 de enero de 2013, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), convoca a la Audiencia Pública para el martes 29 de enero de 2013, para la presentación de las "Propuestas Tarifarias en el Procedimiento de Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao : (i) servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle; (ii) servicio de re- estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y , (iii) servicio de embarque/ de carga de proyecto.
18. Mediante documento S/N, de fecha 30 de enero 2013, BBC Chartering, remitió sus comentarios en relación a la propuesta de fijación tarifaria de los tres Servicios Especiales a ser prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.
19. Mediante documento S/N, de fecha 20 de febrero 2013, Minera Chinalco Perú S.A., remitió su opinión respecto a la propuesta de alza de tarifas para el Servicio Especial por embarque/descarga de carga de proyecto, prestados por APM Terminals Callao S.A. en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.
1. Mediante Carta N° 008-2013-ASMARPE/P de fecha 24 de febrero 2013, la Asociación Marítima del Perú remitió sus comentarios, observaciones y sugerencias con relación a la propuesta de fijación tarifaria del servicio especial "embarque/descarga de carga de proyecto" a ser prestado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao al que se refiere la Resolución de Consejo Directivo N° 042-2012-CD-ODITRAN.

II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

20. La carga de proyecto, a diferencia de la carga fraccionada, se caracteriza por tener grandes dimensiones y/o pesos, lo cual implica un tratamiento especial a través de la utilización de un mayor número de estibadores y equipamiento complementario.
21. La carga de proyecto en el Terminal Norte - Callao queda definida como aquella carga cuyo peso sea superior a 35 t o su volumen sea más de 50 m³.



22. El servicio de embarque/descarga de carga de proyecto incluye:
- ✓ El servicio estándar a la carga para carga fraccionada: estiba/desestiba, tracción o transferencia, manipuleo, tarja y su transmisión electrónica, pesaje y otros vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables (cláusula 8.19), así como su almacenamiento.
 - ✓ El uso del equipamiento y personal adicional necesario para la movilización de la carga de proyecto (cadenas, estrobos, grilletes y *spreader*, entre otros).

III. ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA TARIFARIO

23. Según el art. 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyan las reglas de aplicación de las tarifas.
24. De acuerdo con lo que establece el art. 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado.

(i) Estructura tarifaria

25. Los servicios portuarios son prestados a dos grandes grupos de usuarios: las naves y los dueños de las cargas. El contrato de concesión del Terminal Norte – Callao así lo recoge al señalar que tanto los servicios estándar como los servicios especiales son prestados a la nave o a la carga.
26. El servicio de embarque/descarga de carga de proyecto es prestado a aquella carga fraccionada que se caracteriza por tener grandes volúmenes o dimensiones. Incluye el servicio estándar para carga fraccionada, así como la utilización de equipamiento y personal adicional que permita la movilización de este tipo de carga sobredimensionada.
27. Respecto de la prestación de un servicio estándar en función a la carga, la cláusula 8.19 del contrato de concesión establece que:

"La Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque."

28. Esto significa que ante un contrato de transporte bajo la modalidad 'gancho a gancho' (*linerterms*)¹¹, la nave debe asumir los costos de la estiba/desestiba de la carga que están incluidos en la tarifa del servicio estándar en función a la carga. Debido a ello, es que APMT presenta en respectivo Tarifario un desglose de la tarifa del servicio estándar en

¹¹ Es decir que la responsabilidad del transportador se limita entre el gancho de la grúa en el puerto de embarque y el gancho de la grúa en el puerto de desembarque.



función a la carga en: "porción nave" y "porción tierra"; entendiéndose que la porción nave corresponde a los costos por la estiba/desestiba de la carga que debe asumir la nave.

29. Para determinar la estructura tarifaria de la tarifa a la carga de proyecto hay que determinar qué parte del incremento de los costos corresponde a la "porción nave" y a la "porción tierra".
30. APMT precisa en su propuesta tarifaria, que el equipamiento y personal adicional¹² para atender la carga de proyecto son utilizados únicamente en las actividades de estiba/desestiba. Según lo manifestado por APMT en su propuesta tarifaria, para la atención a la carga de proyecto no se incurre en otros costos adicionales.
31. En ese sentido, teniendo en cuenta lo antes mencionado, el costo correspondiente al equipamiento y personal adicional requerido para la movilización de la carga de proyecto (cálculo que es materia del presente procedimiento) correspondería a la "porción nave" de la tarifa.

$$C = TSCF + TECP$$

donde:

C : Costo para la Nave por la atención de la carga de proyecto
TSCF : Porción Nave de la tarifa estándar a la carga fraccionada
TECP : Tarifa especial por embarque y descarga de carga de proyecto

32. La "porción carga" involucraría las actividades correspondientes al servicio estándar a la carga fraccionada, lo cual debe incluir las actividades de tracción o transferencia, manipuleo, tarja y su transmisión electrónica, pesaje y otros vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, así como el almacenaje de la misma. Recuérdese que APMT manifiesta que, por lo general, la carga de proyecto es retirada inmediatamente del terminal una vez descargada.
33. Cabe mencionar que, finalmente la aplicación de la tarifa del servicio de desembarque (o embarque) de carga de proyecto dependerá de los términos acordados en el contrato de transporte marítimo.
34. Finalmente, se establecerán dos tarifas para el servicio de desembarque (o embarque) de carga proyecto: "con grúa móvil" y "sin grúa móvil". La razón es que las naves que arriban al Muelle Norte utilizan sus propias grúas para desembarcar la carga de proyecto. En ese sentido, no requieren del utilizar grúas móviles.

(ii) Unidad de cobro

35. Se ha definido a la carga de proyecto como aquella que se caracteriza por tener grandes dimensiones y/o pesos, en comparación con una carga fraccionada. Las dimensiones y/o

¹² Los costos incrementales se deben a la adquisición y reposición de cadenas, estrobos, grilletes, uso adicional de la grúa móvil, su traslado hasta el costado de la nave y requerimiento de estibadores adicionales. Estos costos corresponden a la actividad de estiba/desestiba.



pesos que determinan el límite entre una carga fraccionada y una carga de proyecto, han sido definidas en: mayor a 35 t o más de 50 m³.

36. Para efectos del presente procedimiento de fijación tarifaria y del cobro por la prestación de este servicio, la unidad de cobro será: toneladas métricas (t) o metros cúbicos (m³), lo que sea mayor.

(iii) **Determinación del Nivel Tarifario**

37. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, las tarifas por la prestación de los 3 servicios especiales deberían ser equivalentes a los costos adicionales que implica su prestación; es decir, se calcularán utilizando la metodología de costos incrementales y flujo de caja descontado, de tal manera que el Valor Actual Neto (VAN) sea igual a cero. De esta forma, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios en cuestión.

IV. DETERMINACIÓN DE LA TARIFA

38. En los acápite siguientes, se desarrolla el análisis realizado por el Regulador para el cálculo de la tarifa del servicio especial de embarque/descarga de carga de proyecto.

V. DEMANDA POR EL SERVICIO

39. Para la determinación de los ingresos, se realiza una proyección de la demanda de la carga de proyecto a ser atendida en el Terminal Norte – Callao, para el periodo 2012-2022⁴³.
40. Para la proyección de demanda se utiliza la información de Carga de Proyecto proveniente de la Superintendencia de Administración Tributaria (SUNAT) para el periodo 2000-2011, accediéndose a información de 5 partidas arancelarias para el Área Marítima del Callao.
41. Estas partidas arancelarias están relacionadas con los principales productos que han sido desembarcados como carga de proyecto (i.e. cuyo peso sea mayor a 35 t o su volumen superior a 50 m³) y que arribaron con mayor frecuencia al puerto del Callao⁴⁴. Entre estas cargas se tiene: excavadoras, tractores, grúas y volquetes.
42. Con la información obtenida se aplica una regresión por el método de mínimos cuadrados ordinarios (MCO), en la que las respectivas variables dependientes son las cantidades de excavadoras, tractores, grúas y volquetes; y como variables explicativas, el índice de construcción para las tres primeras cargas, y el índice de minería e hidrocarburos para la

⁴³ Se proyecta la demanda a 10 años debido a que será el periodo de tiempo considerado para el cálculo de la tarifa del servicio de embarque/descarga de carga de proyecto.

⁴⁴ Se tomó como referencia los principales productos considerados como carga de proyecto que arribaron en las siguientes líneas navieras (tienen naves tipo Cargo): BBC, Seaboard Marine, TBS y Trinity.



última³⁵, obteniéndose los parámetros necesarios a partir de los cuales se realizan la proyección de la demanda para cada uno de estos productos..

43. Cabe mencionar que estos productos arriban al Terminal Norte - Callao, principalmente, en 2 tipos de naves: Cargo y Ro-Ro. Sin embargo, para efectos de calcular la proyección de demanda de carga de proyecto, sólo se considerará las naves tipo Cargo; pues las cargas que arriban en éstas requieren de una operación de embarque/descarga como la definida en la sección II. Los productos que arriban en naves tipo Ro-Ro serán descargadas como carga rodante y no como carga de proyecto.
44. En ese sentido, con la finalidad de obtener las proyecciones de demanda de estos productos para efectos de los cálculos tarifarios, es necesario conocer las proporciones de excavadoras, tractores, volquetes y grúas que arriban en naves tipo Cargo. Estos porcentajes se calcularon a partir de la información histórica proporcionada por APMT, y fueron el 24,8%, 86,4%, 100% y 48,4%, respectivamente.
45. Adicionalmente, se identifica el peso y volumen de estos productos con la finalidad de definir la forma en que se cobrará la descarga de dichos productos (i.e. expresado en unidades facturables: tonelada o metro cúbico, lo que sea mayor). Así, sobre la base de la información presentada en el CUADRO N° , se identifica que el embarque/descarga de tractores, volquetes, excavadores y grúas serán facturados por metro cúbico, pues sus volúmenes son mayores que sus respectivos tonelajes; mientras que embarque/descarga de las otras cargas sobredimensionadas serán facturadas por tonelada. De esta forma, se obtiene la proyección de las unidades facturables por la atención de la carga de proyecto.

CUADRO N° 1
DIMENSIONES PROMEDIO DE PRINCIPALES TIPOS DE CARGA PROYECTO

Característica	Tractor	Volquete	Excavadora	Grúa	Otras cargas
Peso Promedio (t)	38,41	40,00	41,07	44,10	46,00
Largo	7,80	7,47	5,50	14,34	n.d.
Ancho	3,00	5,20	3,40	3,32	n.d.
Alto	3,45	3,70	3,63	3,98	n.d.
Volumen (m ³)	80,73	143,72	67,88	189,48	32,00
Aplica para facturación	m ³	m ³	m ³	m ³	t

n.d.: No disponible

Fuente: Caterpillar y APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

46. El siguiente cuadro muestra las proyecciones de las cargas de proyecto estimadas y su respectiva conversión a toneladas.

³⁵ Estas variables explicativas son las que mejor explican el comportamiento de las importaciones de estos productos. Cabe mencionar que también se realizaron regresiones con otras variables (índices de otros sectores: comercio y manufactura, y el PIB global), pero no fueron estadísticamente significativas.



**CUADRO N° 2
PROYECCIONES DE LAS CARGAS DE PROYECTO**

Año	Unidades*	Toneladas métricas**	Unidades facturables***	Naves con carga de proyecto****
2012	243	9 909	25 176	133
2013	275	11 165	28 789	150
2014	310	12 558	32 755	169
2015	335	13 562	35 598	182
2016	362	14 626	38 613	197
2017	390	15 756	41 816	212
2018	420	16 955	45 213	228
2019	452	18 226	48 813	245
2020	486	19 573	52 630	263
2021	502	20 208	54 428	272
2022	518	20 859	56 273	281

* Expresadas como la suma de tractores, volquetes, excavadores, grúas y otras cargas sobredimensionadas
 ** Este total está considerando los pesos promedios presentados en el Cuadro 1 del Anexo 1, para cada tipo de carga.
 *** Considerando que la unidad de cobro es tonelada o metro cúbico, lo que sea mayor.
 **** Considerando que una nave, en promedio, arriba con 74,35 t de carga de proyecto
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

47. También se proyectó el número de naves con carga de proyecto a partir de las proyecciones de demanda. Esta información será utilizada para efectos del cálculo de los costos de traslado de equipamiento adicional (grilletes, estrobos, etc.).
48. Para proyectar el número de naves a partir de las proyecciones de carga de proyecto, es necesario conocer cuántos bultos de carga sobredimensionada (i.e. superior a 35 t o mayor a 50 m³) en promedio arriban en una nave. De acuerdo a la información remitida por APMT, una nave tipo Cargo arriba al Terminal Norte - Callao con más de una unidad de carga sobredimensionada: en el 72% de los casos una nave trajo 1 bulto que superó los 35 t; en el 20% de los casos trajo 2 bultos; y, en el 8% de los casos trajo tres bultos. De esta forma, en una nave tipo arriban, en promedio, 1,4 bultos (0,72 x 1 bulto + 0,20 x 2 bultos + 0,08 x 3 bultos) considerados como carga de proyecto.
49. Con relación al peso promedio de cada bulto de carga de proyecto, de acuerdo a información de SUNAT utilizada para la estimación de la demanda de carga de proyecto, éste asciende a 53,11 t¹⁶. Esto significa que en una nave con carga de proyecto, en promedio, arriban bultos con un peso total de 74,35 t (i.e. 53,11 t/bulto x 1,4 bultos) que requieren ser desembarcadas en el Terminal Norte - Callao. Sobre la base de esta información se proyecta el número de naves con carga de proyecto que arribarán al terminal.

26

Recuérdese que, a partir de la información de SUNAT, se consideró como carga de proyectos aquellos productos que son desembarcados como bultos con peso mayor a 35 t. En ese sentido, sobre la base de esa data seleccionada como carga de proyecto, se calculó un peso promedio de un bulto que es desembarcado como carga de proyecto, el cual asciende a 53,11 t.



VI. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

50. Para la determinación de los costos operativos en la prestación del servicio especial de embarque/descarga de carga de proyecto, el Regulador considerará el uso de los siguientes recursos: personal, una grúa móvil y otros equipos.

(ii).1 REMUNERACIÓN DEL PERSONAL

51. En el caso de las remuneraciones de personal, se asumirán las características de una nave tipo Cargo que arriba al Terminal Norte - Callao con carga de proyecto (mayor a 35 t o a 50 m³) y sobre la base de este tipo de nave se dimensionará el personal que se requiere para prestar el servicio en cuestión.
52. En esta nave tipo, como se ha mencionado anteriormente, arriban, en promedio, bultos con un peso total de 74,35 t (i.e. 53,11 t/bulto x 1,4 bultos) que requieren ser desembarcadas en el Terminal Norte - Callao.
53. Ahora bien, debido al peso y/o volumen de la carga de proyecto, aunado a la seguridad que debe tenerse en cuenta para su descarga (es una carga de mucho valor, que además es específica para algún proyecto), se asume que un bulto de 53,11 t puede ser desembarcado en una hora. Así, la descarga de las 74,35 t puede tomar aproximadamente 1,4 horas.
54. Para desembarcar estas 74,35 t en 1,4 horas, se requiere contratar una cuadrilla de: 8 estibadores, 2 gueros, 1 capataz y 1 tarjador¹⁷; los cuales, debido a requerimientos sindicales, deben ser contratados por un jornal de 8 horas como mínimo, a pesar que desembarcar la carga de proyecto tome 1,4 horas.¹⁸ Es decir, el costo incremental es el jornal adicional que se debe contratar para prestar este servicio

¹⁷ Los estibadores se encargan, en el caso de la descarga, de las operaciones de destriaca de la carga a bordo de la nave, del aseguramiento de la carga antes de su descarga y de su posterior posicionamiento en la cama baja (y viceversa en el caso del embarque); los gueros se encargan de operar la grúa móvil, quienes trabajan como máximo 4 horas (las otras 4 horas hacen las labores de portalonero); el capataz de dirigir y supervisar las operaciones; mientras que el tarjador revisa el estado de las cargas desembarcadas.

¹⁸ Cabe mencionar que APMT, en su propuesta tarifaria, incluye el costo de un personal de seguridad, asignándole un costo de USD 41. por operación (o nave atendida). Al respecto, debemos precisar que la seguridad al interior del terminal es una responsabilidad del Concesionario para asegurar la integridad de las cargas movilizadas. En ese sentido, el Regulador no reconoce dicho costo como un costo incremental para la prestación de este servicio.



**CUADRO N° 3
REMUNERACIÓN DEL PERSONAL POR OPERACIÓN
DE EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO**

Personal	Cantidad	Costo por jornal (S/.)	Costo total (S/.)
Estibadores	8	140,93	1 127,41
Guero	2	199,47	398,94
Capataz	1	325,37	325,37
Tarjador	1	136,69	136,69
COSTO TOTAL POR OPERACIÓN			1 988,72

Fuente: APMT
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

55. Para proyectar los costos de las remuneraciones, se multiplico el costo total de la remuneración de personal por el número de naves (o operaciones) de carga fraccionada que se iban a realizar durante el año (Ver CUADRO N°4).

**CUADRO N° 4
GASTO EN REMUNERACIONES
(USD)**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N° naves de proyecto	150	169	182	197	212	228	245	263	272	281
Gasto en Remuneraciones	113,098	128,183	139,489	150,433	162,064	174,394	187,465	201,324	207,848	214,547

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

(ii.2) MANTENIMIENTO DE GRÚA MÓVIL

56. Actualmente, APMT posee 2 grúas móviles que no sólo se utilizan para atender la carga de proyecto, sino que también pueden emplearse para otros tipos de carga (p.ej. carga fraccionada, carga en contenedores, carga a granel sólida)¹⁹. Esto significa que los costos de mantenimiento deberán ser asignados a cada tipo de carga que las grúas móviles atiendan.
57. No obstante, para el caso del servicio de embarque/descarga de proyecto se asumirá que una de las dos grúas móviles será destinada para atender la carga de proyecto y carga fraccionada. En ese sentido, solo se consideraran los costos de mantenimiento de una grúa que sean asignados a la carga de proyecto.
58. Teniendo en cuenta lo anterior, el Regulador ha calculado los costos de mantenimiento asociados al servicio de embarque/descarga de carga de proyecto con una grúa móvil, a partir de la información entregada por APMT respecto de la cotización de servicios de mantenimiento de una grúa móvil LMH-550 marca Liebherr, con capacidad para 144 t.



¹⁹ Debe precisarse que las 2 grúas móviles son inversiones en equipamiento portuario establecidas en el contrato de concesión.

59. De acuerdo a la información proporcionada, la grúa móvil requiere servicios de mantenimiento preventivo con intervalos de 500 horas, en los cuales se realizan actividades de mantenimiento en los sistemas de rotación, sistema eléctrico, motor, aceites, filtros, entre otros (Ver CUADRO N°5).

**CUADRO N° 5
COSTOS DE MANTENIMIENTO DE UNA GRÚA MÓVIL**

Horas de Mantenimiento*	Costo unitario (€ Euros)
500	1 714
1 000	2 495
1 500	1 714
2 000	3 009

* A partir de las 2 500 horas los costos de mantenimiento se repiten.
Fuente: Cotización Liebherr presentada por APMT
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

60. Para determinar el costo del servicio de mantenimiento de la grúa móvil asociado al servicio de embarque/descarga de carga de proyecto se estimó el número de horas que la grúa móvil debía estar en funcionamiento durante el año. Para ello, multiplico el número de naves por el número de bultos promedio por nave (1,4) por el tiempo promedio de descarga de cada bulto (1,96 horas)

**CUADRO N° 6
PROYECCIÓN DE LOS COSTOS DEL SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE UNA GRÚA MÓVIL
PARA EL SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO
(En USD)**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Número de Bultos	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tiempo	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hora Anuales	412	463	500	540	581	626	673	722	746	770
Horas Acumuladas	778	1 241	1 741	2 281	2 863	3 488	4 161	4 883	5 629	6 399
Total	2 394	3 484	2 394	4 262	2 394	3 484	4 262	2 394	2 394	4 262

Fuente: APMT y Liebherr
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

61. Adicionalmente, dentro de los costos de mantenimiento, también se consideran los costos del cambio de 2 baterías y de 15 llantas, por año, y de un operador de mantenimiento de la grúa móvil. No obstante, estos costos no se aplican en el flujo del proyecto porque no son incrementales, es decir, no se generan a raíz de que se brinde el servicio de desembarque de carga de proyecto, sino que provienen del uso que se le da para los diferentes tipos de carga fraccionada.
62. Al realizarse las operaciones de embarque o descarga de carga de proyecto con la grúa móvil, también debe considerarse un operador de mantenimiento de la grúa móvil. El



suelo mensual de este operador asciende a S/. 2 251 más beneficios sociales, lo que significa un costo de S/. 36 980 al año²⁰.

(ii).3 GASTO EN COMBUSTIBLE

63. El uso de grúa móvil para la prestación del servicio de embarque/descarga de carga de proyecto, también requiere del consumo combustible de tipo Diesel-2.
64. De acuerdo a la información proporcionada por el proveedor de la grúa móvil, la empresa Liebherr, una grúa móvil LHM 550 consume, aproximadamente, 9,25 galones de combustible por hora de trabajo. De acuerdo a las facturas remitidas por APMT, el costo por galón de Diesel-2 es de S/. 12,56.
65. A partir del número de toneladas métricas de carga de proyecto y del supuesto de rendimiento de 53,11 t/hora, se calcula el número de horas de uso de la grúa móvil para atender la carga de proyecto. Con este dato, el consumo de galones de combustible por hora y el costo por galón de Diesel-2, se obtiene el gasto en combustible de la grúa móvil asociado al servicio de embarque/ descarga de carga de proyecto. En el siguiente cuadro se presenta dicho gasto.²¹

CUADRO N° 7
GASTO EN COMBUSTIBLE DE UNA GRÚA MÓVIL PARA EL SERVICIO DE
EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO
(En USD)

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gasto en combustible	9 244	10 477	11 401	12 295	13 246	14 254	15 322	16 455	16 988	17 536

Fuente: Liebherr y APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

(ii).4 GASTO EN OTROS EQUIPOS

66. Para el aseguramiento de la carga durante el embarque o descarga de la carga de proyecto, adicionalmente, se requiere el siguiente equipamiento:
- i) *Estrobos*: sirven para sujetar el *spreader* al gancho de la grúa. Así, se requiere 5 juegos de cables de 8 metros que permiten sujetar al *spreader* (para sujetar un *spreader* es necesario contar con 4 cables). Asimismo, debe tomarse en consideración que, debido a los diferentes pesos y volúmenes de las cargas, es necesario tener juegos de cadenas de distintas capacidades de resistencia. De esta forma, se requerirán estrobos con capacidades para 15, 30 y 40 t.

²⁰ Se consideran 14 sueldos al año más los aportes de Ley (Essalud y CTS).

²¹ Recuérdese que APMT, en su propuesta tarifaria, asume un consumo anual de 76 608 galones de Diesel-2 para la grúa móvil, asignando un gasto en combustible por operación (o nave atendida), aproximado, de S/. 890,58 (asumiendo que la grúa móvil opera 6 horas al día y que su uso para atender una nave con carga de proyecto es de 2 horas).



- ii) *Cadenas*: sirven para sujetar la carga al *spreader*. Se requiere 32 metros de cadenas, las cuales también deberán tener capacidades de carga de 15, 30 y 40 t.

67. El siguiente cuadro resume los costos de los estrobos y cadenas.

**CUADRO N° 8
COSTOS DE ESTROBOS Y CADENAS**

Equipo	Unidad de medida	Cantidad anual	Costo unitario (USD)
Estrobos			
Capacidad 15 t	De 8 metros	40	649,00
Capacidad 30 t	De 8 metros	40	1 484,44
Capacidad 40 t	De 8 metros	40	2 444,96
Cadenas			
Capacidad 15 t	Metro	64	67,93
Capacidad 30 t	Metro	64	416,54
Capacidad 40 t	Metro	64	1 558,78

Fuente: Suema S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

68. Para minimizar el riesgo de ruptura de una cadena o estrobo durante la operación de embarque o descarga de la carga de proyecto, se asume que los estrobos y las cadenas serán reemplazados a los 6 meses. Debido a que su vida útil es menor a un año, se considera este equipamiento adicional como un costo operativo anual.
69. De otro lado, hay que considerar que este equipamiento, así como el *spreader* y los grilletes, se encuentran en alguna zona de almacenamiento. Por tal motivo, antes de atender una nave con carga de proyecto, debe transportarse todo este equipamiento adicional desde la zona de almacenamiento hasta el costado de la nave, y viceversa, una vez culminada la atención de la nave.
70. Para el transporte de este equipamiento adicional, se requiere del uso de elevadores en la zona de almacenamiento y muelle, así como de camiones para su traslado. Es decir, implícitamente, se estaría realizando una operación de manipulación y una transferencia de una carga fraccionada. Siguiendo el Tarifario de APMT, estas operaciones tendrían un costo de 5,63 USD/t, equivalente al servicio estándar en función a la carga fraccionada - porción tierra.
71. En consecuencia, considerando que, según APMT, el peso aproximado de este equipamiento es de 7 t y que debe trasladarse ida y vuelta, se tiene que el costo de traslado del equipamiento adicional asciende a USD 78,82 por nave con carga de proyecto atendida (7t por 5,63 USD/t por 2 trayectos).²²

²²

APMT considera para este servicio USD 116 por operación en su propuesta tarifaria.



VII. INVERSIONES

72. Para la prestación de este nuevo servicio, según lo mencionado por APMT, no es necesario realizar adecuaciones a la infraestructura, por lo que no existen costos incrementales respecto de la actual. Sin embargo, es necesario adquirir nuevo equipamiento que permita movilizar la carga sobredimensionada con la debida seguridad, desde la nave hasta el muelle.
73. Entre el equipamiento adicional que se requerirá (activos tangibles), se tiene:
- i) *Spreader*: es uno de los accesorios utilizados por debajo del gancho de la grúa para aparejar y distribuir el peso de la carga y su manipulación, así como para reducir la fuerza horizontal en las cadenas. No obstante, este equipo es utilizado para desembarcar otros tipos de carga, además de la carga de proyecto. En ese sentido, la adquisición del *spreader* no se debió a la necesidad de implementar el servicio de desembarque y embarque de carga fraccionada. Por consiguiente, no puede ser considerado como un costo incremental.
 - ii) *Grilletes*: sujetador de metal utilizado para conectar eslabones de las cadenas. Para ello se requiere 4 grilletes de 2" y 3". El costo unitario de los mismos asciende a USD 316,24 y USD 2 450,75; respectivamente.²³
74. Cabe mencionar que, de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, APMT está obligado a adquirir grúas móviles para prestar servicios portuarios a todos los tipos de carga. En ese sentido, a diferencia de lo señalado por APMT en su propuesta tarifaria, y siguiendo la metodología de costos incrementales, el Regulador no considera en su propuesta tarifaria, el costo de adquisición de una nueva grúa móvil de uso exclusivo para prestar el servicio de embarque/descarga de carga de proyecto.²⁴
75. De otro lado, los estudios de la empresa GB Consulting Group S.A.C., por un monto de USD 16 520, no son considerados como parte de la inversión porque no son insumos que se utilicen en la provisión del servicio de embarque/descarga de carga de proyecto. Es decir, los estudios tarifarios no contribuyen a prestar directamente el servicio en cuestión, en el sentido de que su no elaboración no impediría la prestación del servicio. Por estas razones, no pueden ser considerados en la estimación de los costos incrementales.
76. Finalmente, debemos precisar que, siguiendo la metodología de costos incrementales, el Regulador no considera en su propuesta tarifaria, el costo de los estudios de impacto ambiental de USD 72 000 (equivalente al 30% del costo de estudio de impacto ambiental

²³ Cabe mencionar que APMT, en su propuesta tarifaria, incluye el costo de los grilletes como un costo operativo, cuando en realidad son equipos que tienen una vida útil de 10 años, en comparación de las cadenas y estrobos que tienen una vida útil de 6 meses.

²⁴ Recuérdese que APMT, en su propuesta tarifaria, asume un costo de adquisición de la grúa móvil de USD 6 516 453, asignando para este nuevo servicio un monto de inversión de USD 622 204 en el año 2012 y USD 914 751 en el año 2028 (debido a que APMT asume un horizonte del flujo de caja de 28 años). Para esta asignación, APMT asume que la grúa móvil opera 6 horas al día y que su uso para atender una nave con carga de proyecto es de 2 horas, obteniéndose un costo de adquisición equivalente a USD 201 por operación, que multiplicado por el número de operaciones que atiende en los primeros 15 años (1 547 operaciones) y los siguientes 13 años (2 142 operaciones), se obtienen los montos antes mencionados.



etapas I y II); pues este costo forma parte del proyecto inicial de modernización del Terminal Norte - Callao, el cual de todas maneras debe ser incurrido por el Concesionario, aún en el caso que hubiese decidido no prestar este nuevo servicio especial.

VIII. DEPRECIACIÓN, AMORTIZACIÓN E IMPUESTOS

77. Para la depreciación de los activos tangibles y la amortización de los intangibles, se utilizará el método de línea recta, el cual permite distribuir la pérdida estimada en la adquisición de estos activos de manera uniforme durante la vida útil del activo. De esta forma, para el cálculo del flujo de caja se asume que el equipamiento portuario adicional se deprecia en un periodo de 10 años. Dicho periodo también aplica para la amortización del intangible.
78. Respecto de los impuestos, se considera el Impuesto a la Renta de 30%. Asimismo, debe tenerse en cuenta que por Ley, los trabajadores tienen derecho al 5% de los beneficios de la empresa. Así, el porcentaje total de impuestos asciende a 33,5%.

IX. FLUJO DE CAJA

79. El cálculo del flujo de caja se realiza sobre la base de los siguientes supuestos²⁵:
- Horizonte de flujo de caja de efectivo: 10 años
 - Unidad de cobro: por tonelada o metro cúbico, lo que sea mayor
 - Retribución al Estado de 3%.
 - Pago a ENAPU de 17,01% de sus utilidades netas
 - Aporte por Regulación a OSITRAN de 1%
 - Costos operativos en función a la remuneración del personal, gastos de mantenimiento y de consumo de combustible de la grúa móvil y gastos en equipamiento adicional.
 - Inversiones en activos tangibles: grilletes
 - Depreciación de activos tangibles: 10 años
 - Tasa de impuesto a la renta: 33,5% (incluye participación de trabajadores)
 - Tasa de descuento: 8,17%
80. Respecto al tipo de cambio del nuevo sol por dólar se utilizó la información del Marco Macroeconómico Multianual 2013-2015, mientras que para el tipo de cambio de nuevo sol por euro se utilizó la información del Banco Central de Reserva del Perú (BCRP). Para el caso del tipo de cambio de nuevo sol por euro se proyectó utilizando la misma tasa de variación del nuevo sol con respecto al dólar. En ambos casos, se asume que a partir del año 2015, el tipo de cambio permanece constante.

²⁵ Cabe mencionar que, los costos operativos y de inversión, en aquellos que corresponda, incluyen el Impuesto General a las Ventas (IGV).



**CUADRO N° 9
PROYECCIONES DEL TIPO DE CAMBIO**

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
S/. por USD	2,64	2,62	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60
S/. por €	3,69	3,66	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63

Fuente: BCRP y Marco Macroeconómico Multianual 2013-2015
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

81. Del flujo de caja económico para el servicio especial de embarque/descarga de carga de proyecto con asistencia de grúa móvil descontado a una tasa de 8,17% se obtiene una tarifa de USD 13,59 (VER CUADRO N°10).

**CUADRO N° 10
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO PARA EL SERVICIO DE
EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO CON ASISTENCIA DE GRUA MOVIL
(En USD)**

	Tarifa USD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos	13,59		391,126	445,012	483,632	524,589	568,113	614,255	663,172	715,033	739,449	764,518
Tm.m ² de carga de proyecto			28,789	32,755	35,596	38,613	41,816	45,213	48,813	52,630	54,428	56,273
Retribuciones			-15,645	-17,800	-19,345	-20,984	-22,725	-24,570	-26,527	-28,601	-29,578	-30,581
Retribución a APN			-11,734	-13,950	-14,509	-15,758	-17,043	-18,428	-19,895	-21,451	-22,183	-22,996
OSITRAN			-3,911	-4,450	-4,836	-5,246	-5,681	-6,143	-6,632	-7,150	-7,394	-7,645
Costos operación y mantenimiento			-464,483	-483,474	-495,787	-510,562	-527,539	-538,232	-554,437	-569,048	-576,778	-586,524
Remuneraciones trabajadores			-51,035	-58,509	-64,076	-69,502	-75,269	-81,382	-87,863	-94,734	-97,969	-101,290
Mantenimiento grúa móvil			-16,401	-17,598	-18,817	-19,425	-19,617	-17,707	-18,425	-16,617	-16,617	-18,425
Combustible grúa móvil			-9,244	-10,477	-11,401	-12,295	-13,246	-14,254	-15,322	-16,455	-16,988	-17,536
Traslado equipos			-11,836	-13,313	-14,376	-15,504	-16,703	-17,974	-19,321	-20,749	-21,421	-22,112
Otros equipos			-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904
Inversiones		-11,070										
Grilletes		-11,070										
Depreciación y amortización			-1,107									
Spreader			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grilletes			-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107
Estudio			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utilidad operativa			-90,109	-57,370	-32,607	-8,063	21,748	50,346	81,101	116,276	131,986	146,307
ENAPU			-	-	-	-	-	-3,699	-8,564	-13,795	-19,779	-22,451
Impuesto a la renta			0	0	0	0	-7,286	-15,625	-24,300	-34,331	-37,589	-41,492
UN			-90,109	-57,370	-32,607	-8,063	14,462	31,020	48,237	68,150	74,618	82,364
Flujo de caja económico (USD)		-11,070	-89,002	-56,263	-31,500	-6,956	15,569	32,127	49,344	69,257	75,725	83,471

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

82. Si existe la opción, que la carga de proyecto se desembarque (o embarque) exclusivamente con la grúa de la nave, en ese caso, la tarifa por este servicio será de USD 12,80 (VER CUADRO N°11).



CUADRO N° 11
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO PARA EL SERVICIO DE
EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO SIN ASISTENCIA DE GRUA MÓVIL
 (En USD)

Tarifa USD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos	12,80	368,475	419,241	455,524	494,209	535,212	578,683	624,766	673,624	696,626	720,243
Tm o m ³ de carga de proyecto		28,789	32,755	35,598	38,613	41,816	45,213	48,813	52,630	54,428	56,273
Retribuciones		-14,739	-16,770	-18,225	-19,708	-21,408	-23,147	-24,990	-26,945	-27,865	-28,810
Retribución a APN		-11,054	-12,577	-13,669	-14,826	-16,056	-17,360	-18,743	-20,209	-20,899	-21,607
OSITRAN		-3,685	-4,192	-4,556	-4,942	-5,352	-5,787	-6,248	-6,736	-6,966	-7,202
Costos operación y mantenimiento		-438,838	-455,400	-467,769	-478,842	-492,671	-506,273	-520,690	-535,977	-543,174	-550,563
Remuneraciones trabajadores		-51,035	-58,509	-64,076	-69,522	-75,269	-81,382	-87,863	-94,734	-97,969	-101,290
Mantenimiento grúa móvil		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Combustible grúa móvil		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Traslado de equipos		-11,836	-13,313	-14,376	-15,504	-16,703	-17,974	-19,321	-20,749	-21,421	-22,112
Otros equipos		-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904	-313,904
Inversiones		-11,070									
Grilletes		-11,070									
Depreciación y amortización		-1,107									
Spreader		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grillistas		-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107	-1,107
Estudio		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utilidad operativa		-86,209	-54,036	-31,477	-6,508	20,026	48,156	77,978	109,595	124,480	139,763
ENAFU		-	-	-	-	-	-3,406	-8,191	-13,764	-18,642	-21,174
Impuesto a la renta		0	0	0	0	-6,709	-14,993	-23,379	-32,271	-35,456	-39,727
UN		-86,209	-54,036	-31,477	-6,508	13,317	29,759	46,408	64,060	70,382	78,862
Flujo de caja económico (USD)		-11,070	-85,302	-52,928	-30,370	-5,401	14,424	30,886	47,515	65,167	79,969

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

(i) **TARIFA**

83. Sobre la base de lo antes mencionado, la tarifa para el servicio especial de embarque/descarga de carga de proyecto, se calcula de tal forma que el VAN Económico sea igual a cero. El siguiente cuadro resume dichos cálculos.

CUADRO N° 12
TARIFA PARA EL SERVICIO DE
EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO

Concepto	Unidad de cobro	Tarifa (Sin IGV)
Con Grúa Móvil	t o m ³	USD 13,59
Sin Grúa Móvil	t o m ³	USD 12,80

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

84. Finalmente, debemos mencionar que para la prestación de este servicio no es necesario establecer un rendimiento mínimo que deba cumplir el Concesionario. Las cargas de proyecto se caracterizan por tener elevadas magnitudes de peso (mayor a 35 t) o



volúmenes (mayor a 50 m³), así como estrictos requerimientos de seguridad, que hacen que las operaciones de embarque o descarga de este tipo de carga sean muy variables.

X. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

85. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del contrato de concesión establece lo siguiente:

*"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.
(...)*

*Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.
(...)*

*Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).
(...)"*

86. El embarque/descarga de carga de proyecto es uno de los servicios especiales que se enmarcan dentro de los denominados Servicios Especiales con Tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el Concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", cada cinco años²⁶.
87. Asimismo, el contrato de concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI - X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros 5 años de la concesión es igual a cero.²⁷

²⁶ Cabe precisar que, las tarifas máximas fijadas en el presente procedimiento generan beneficios económicos iguales a cero para el Concesionario, los cuales persistirán cada vez que las tarifas se reajusten por el factor RPI - X (asumiendo razonablemente que la productividad de estos nuevos servicios es la misma que la productividad del terminal). Es decir, la presente fijación tarifaria es consistente con la metodología regularia "RPI - X", establecida en el contrato de concesión.

²⁷ Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI - X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.



88. El inicio de la explotación del Terminal Norte - Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI – X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.
89. En consecuencia, la tarifa del servicio de re estiba de carga fraccionada se reajustará en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerarán los meses que la tarifa estará vigente.

XI. CONCLUSIONES

90. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, se inicia el procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes servicios especiales:
- iv) Re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
 - v) Re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
 - vi) Embarque/descarga de carga de proyecto.
91. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los 3 nuevos servicios especiales se utilizará la metodología de Costos Incrementales.
92. Considerando la metodología de fijación tarifaria antes mencionada, el Regulador fija la siguiente tarifa máxima para el servicio especial "embarque/descarga de carga de proyecto":

**CUADRO N° 13
TARIFA PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"EMBARQUE/DESCARGA DE CARGA DE PROYECTO"**

Servicio	Unidad de cobro	Tarifa (Sin IGV)
Servicio especial 'recargo' por embarque/ descarga de carga de proyecto con grúa móvil	tonelada o metro cúbico	USD 13,59
Servicio especial 'recargo' por embarque/ descarga de carga de proyecto sin grúa móvil	tonelada o metro cúbico	USD 12,80

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

93. Cabe resaltar que, la tarifa por el servicio especial de "embarque/descarga de carga de proyecto" (no incluye IGV), en principio, debe ser una tarifa adicional que se pague a la "porción nave" de la tarifa estándar del servicio de carga fraccionada.



94. La tarifa por el servicio de desembarque (o embarque) de carga fraccionada podrá ser cobrada a la Nave o al Dueño o Consignatario de la Carga, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo.
95. Para la prestación del servicio especial de embarque/descarga de carga de proyecto, no se establece un nivel mínimo de rendimiento que debe cumplir el Concesionario, toda vez que las operaciones de embarque o descarga de este tipo de carga son muy variables.
96. Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI - X y revisadas cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".
97. La tarifa del servicio de re-estiba de carga fraccionada se reajustará en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerará los meses que estará vigente.



C. FIJACIÓN DE TARIFA MÁXIMA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE RE-ESTIBA DE CARGA FRACCIONADA EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CALLAO

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio s/n de fecha 14 de julio del 2011, la empresa APM Terminals Callao S.A. (a continuación, APMT, la empresa concesionaria o el concesionario), solicitó a la Comisión de Libre Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI (en adelante, INDECOPI), en virtud de lo señalado en la Cláusula 8.23 de su Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante Contrato de Concesión o Contrato), se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio especial denominado "embarque/descarga de carga de proyecto".
2. Mediante oficios s/n de fecha 22 de julio del 2011, la empresa APMT, solicitó a la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI, se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los denominados servicios especiales: "reestiba de carga fraccionada" y "reestiba de carga rodante", ambos en sus dos modalidades: a bordo y vía muelle.
3. Mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, recibida con fecha 24 de octubre del 2011, el INDECOPI remite a OSITRAN las opiniones solicitadas por la empresa APMT sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación de los referidos 3 servicios especiales, entre otros servicios especiales. Dichas opiniones se encuentran contenidas en los informes 160, 161-2011/GEE de la Gerencia de Estudios Económicos del INDECOPI, y en el Informe N° 043-2011/ST-CLC-INDECOPI de la Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI.
4. En dichos informes, INDECOPI señala que los 3 servicios especiales antes mencionados no son prestados en condiciones de competencia.
5. Mediante Oficio N° 268-2012-APN/GG, recibido con fecha 06 de febrero de 2012, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) remite a OSITRAN el Informe N° 004-2012-APN/DIPLA/RGH que contiene su propuesta de tarifas máximas para los 3 servicios especiales que no son prestados en condiciones de competencia.
6. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN de fecha 30 de mayo de 2012, sustentada con el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación tarifaria de los referidos 3 servicios especiales, y se otorga a la empresa APMT, 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.



7. Mediante Oficio N° 052-12-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de junio de 2012, notificado el mismo día, se corrió traslado a la empresa APMT de la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN.
8. Mediante Carta N° 083-2012 APMT/GC, recibida con fecha 17 de julio de 2012, la empresa APMT remite a OSITRAN su propuesta tarifaria.
9. Las tarifas propuestas por APMT para la prestación del servicio especial de "re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades es de US\$ 8,94 y US\$ 14,79 por Tm para las modalidades vía nave y vía muelle, respectivamente.
10. Mediante Oficio N° 069-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación solicita a APMT la sustentación de la información de costos de insumos contenidos en su propuesta tarifaria (mediante la presentación de facturas, boletas de venta, contratos, etc.), a fin de que la Gerencia de Regulación valide los costos en los que efectivamente incurre la empresa concesionaria para la prestación de los 3 servicios especiales.
11. Mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 08 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remite la documentación que solicitada referida a la información de costos remitida por ésta en su propuesta tarifaria.
12. Mediante Oficio N° 073-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de agosto de 2012, la Gerencia de Regulación reitera el requerimiento de información de costos respecto de algunos de los insumos no remitidos por APMT mediante Carta N° 086-2012-APMTC/GC, así como precise otra información que no puede ser inferida a partir de la documentación remitida o no es legible.
13. Mediante Carta N° 087-2012-APMTC/GC, recibida con fecha 21 de agosto de 2012, la empresa concesionaria remite la documentación requerida por la Gerencia de Regulación.
14. Mediante Nota N° 029-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2012, se solicita la ampliación del plazo por 30 días adicionales, con la finalidad de analizar la información de costos remitida por APMT y elaborar la propuesta tarifaria.
15. Con Memorando N° 090-GG-OSITRAN, de fecha 29 de agosto de 2012, la Gerencia General aprueba la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación.
16. Mediante Oficio N° 079-2012-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de setiembre de 2012, la Gerencia de Regulación comunica a APMT que, en virtud de de lo establecido en el Art. 56 del RETA, se ha ampliado por 30 días hábiles adicionales el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria.
17. Mediante Nota N° 038-12-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de noviembre de 2012, la Gerencia de Regulación presenta las propuestas de fijación tarifaria de los servicios especiales de "embarque/descarga de carga de proyecto", "re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades" y "re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades" a ser prestados en



el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao – Versiones 1.0, a la Gerencia General.

18. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2012-CD-OSITRAN de fecha 26 de diciembre de 2012, dispone la publicación en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en la web institucional de OSITRAN, de las propuestas tarifarias en el procedimiento de "Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales, prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: (i) servicio de re estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle), (ii) " servicio de re estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y (iii) servicio de embarque/descarga de carga de proyecto".
19. Mediante publicación en el Diario "El Peruano" de fecha 22 de enero de 2013, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), convoca a la Audiencia Pública para el martes 29 de enero de 2013, para la presentación de las "Propuestas Tarifarias en el Procedimiento de Fijación de Tarifas Máximas de 03 Servicios Especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao : (i) servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle; (ii) servicio de re- estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y , (iii) servicio de embarque/ de carga de proyecto.
20. Mediante carta N°010-2013-APMTC/GG, APM Terminals remite su comentarios a las Propuestas Tarifarias de los tres servicios especiales que acompañan la Resolución N°042-2012-CD-OSITRAN.

II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

21. La carga fraccionada o general es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, pacas, piezas, maquinaria, etc. y que además forma pequeños lotes para distintos destinatarios.
22. El servicio de re-estiba de carga fraccionada incluye:
 - ✓ La trinca y destrinca
 - ✓ La estiba o desestiba utilizando la infraestructura y equipamiento necesario
 - ✓ El manipuleo, en el muelle o la nave
 - ✓ La transferencia entre la nave y el muelle, y viceversa (modalidad vía muelle)
 - ✓ La tarja de la carga, de ser el caso

III. ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA TARIFARIO

23. Según el artículo 5° del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyan las reglas de aplicación de las tarifas.



24. De acuerdo con lo que establece el artículo 3º del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) estructura tarifaria (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado.

(i) Estructura tarifaria

25. Los servicios portuarios son prestados a dos grandes grupos de usuarios: las naves y los dueños de las cargas. El contrato de concesión del Terminal Norte – Callao así lo recoge al señalar que tanto los servicios estándar como los servicios especiales son prestados a la nave o a la carga.
26. El servicio de re-estiba de cualquier tipo de carga es solicitada por la nave, toda vez que ella es la responsable de dicha carga hasta el puerto de destino y es quien demanda la movilización de la misma, ya sea dentro de la propia nave (modalidad vía nave) o hacia el muelle para luego ser re-embarcada en la nave (modalidad vía muelle).
27. En ese sentido, el servicio especial de re-estiba de carga fraccionada es prestado a la nave y por ende este usuario deberá ser quien asuma los costos por la prestación de estos servicios. Es decir, este servicio especial deberá ser facturado a la nave, en sus dos modalidades.

(ii) Unidad de cobro

28. El Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que para el embarque o descarga de carga fraccionada debe cobrarse por tonelada métrica (t). Por consiguiente, para el servicio de re-estiba de carga fraccionada se utilizará la misma unidad de cobro.

(iii) Determinación del Nivel Tarifario

29. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, las tarifas por la prestación de los 3 nuevos servicios especiales deberían ser equivalentes a los costos adicionales que implica su prestación; es decir, se calcularán utilizando la metodología de costos incrementales y flujo de caja descontado, de tal manera que el Valor Actual Neto (VAN) sea igual a cero. De esta forma, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios en cuestión.
30. Sobre la base de esta metodología, el nivel tarifario a calcularse deberá tomar en consideración únicamente los costos adicionales en los que incurrirá APMT para prestar los servicios especiales en cuestión.
31. Debe tenerse presente que, si para la prestación de un nuevo servicio resulta necesario que APMT adecue la actual infraestructura portuaria, entonces el costo de dicha adecuación deberá ser considerado como inversión adicional (costo incremental) y reconocérsele para el cálculo del nivel tarifario. Similar situación ocurre con el equipamiento portuario, en tanto la adquisición de un nuevo equipo sea necesaria para la prestación del nuevo servicio.



32. Cabe mencionar que el costo de la actual infraestructura y equipamiento portuario no debe ser considerado para efectos de la presente fijación tarifaria, pues éstos ya son remunerados por los demás servicios portuarios prestados por APMT en el Terminal Norte - Callao.

IV. DETERMINACIÓN DE TARIFA DE OSITRAN

33. En los acápite siguientes, se desarrolla el análisis realizado por el Regulador para el cálculo de las tarifas del servicio especial de re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades.

IV.1. DEMANDA POR EL SERVICIO

34. La proyección de demanda realizada por el Regulador emplea la información de importación de carga fraccionada (piezas sueltas, embaladas) que arribó al Terminal Norte - Callao, a partir de las estadísticas de ENAPU para el periodo 2000 - junio 2011, y de APMT para el periodo julio - diciembre 2011, descontada de la importación de carga de proyecto²⁸, para luego proyectar efectivamente la carga fraccionada (neta) que será atendida por el Terminal Norte - Callao (ver Anexo N° 1).
35. Para la proyección de la carga fraccionada de importación para el periodo 2012 - 2022²⁹, se efectúa una regresión por el método de Mínimo Cuadrados Ordinarios (MCO). En la regresión, la variable dependiente es la carga fraccionada importada, y las variables explicativas son el PBI del Perú y una variable dicotómica (*dummy*), que toma el valor 1 para los años 2004 y 2009 (en los que hubo crisis financiera) y cero, de otro modo.
36. Cabe mencionar que la denominación de carga fraccionada incluye una diversidad de productos (relacionados con todos o casi todos los sectores productivos), por lo que una proyección por tipo de producto –considerado como carga fraccionada– requiere de información histórica muy detallada (por producto) y de la identificación de variables explicativas muy específicas. Por esta razón, se proyecta el total de carga fraccionada importada sobre la base del PBI del Perú, asumiendo que el uso de esta variable macroeconómica recoge, de manera agregada, los efectos microeconómicos de cada sector.
37. Posteriormente, utilizando los coeficientes estimados en la regresión, se proyecta la demanda de carga fraccionada de importación, la cual tiene como destino final el Terminal Norte - Callao (ver Cuadro N° 4 del Anexo N° 1).
38. Sin embargo, para estimar la demanda del servicio de re-estiba de carga fraccionada se asume que sólo el 25% de las naves que arriban con carga fraccionada de importación, requieren el servicio de re-estiba³⁰.

²⁸ Recuérdese que las estadísticas de ENAPU no diferencian entre carga fraccionada y carga de proyecto, pues esta empresa facturaba los servicios portuarios a ambos tipos de carga como una sola: carga fraccionada.

²⁹ Se proyecta la demanda a 10 años debido a que será el periodo de tiempo considerado para el cálculo de la tarifa del servicio de re-estiba de carga fraccionada.

Dato tomado de la propuesta tarifaria de APMT.



39. Para determinar el número de naves que solicitarán el servicio de re-estiba de carga fraccionada, se asume que una nave con carga fraccionada de importación arriba el Terminal Norte del Callao con un promedio de 4 975,70 t. Este supuesto se sustenta en la información estadística trimestral proporcionada por APMT para el periodo Julio 2011 - Junio 2012.
40. Para proyectar el número de naves que requerirán el servicio de re-estiba de carga fraccionada, se divide el total de la carga fraccionada entre el promedio de carga fraccionada que transporta cada nave que arriba al Terminal Norte - Callao (4 975,70 t). El resultado de esta división se multiplica por el porcentaje de naves que usaran el servicio de re-estiba (25%) (ver CUADRO N° 1).

**CUADRO N° 1
PROYECCIÓN DE LA IMPORTACIÓN DE CARGA FRACCIONADA**

Año	Carga fraccionada (t)	Re-estiba carga fraccionada		Naves que requieren re-estiba *
		Vía nave (t)	Vía Muelle (t)	
2012	1 326 299	333	16 660	67
2013	1 433 388	360	18 005	72
2014	1 546 553	389	19 427	78
2015	1 661 996	418	20 877	84
2016	1 764 528	443	22 165	89
2017	1 868 579	469	23 472	94
2018	1 973 390	496	24 788	99
2019	2 079 719	522	26 124	104
2020	2 186 049	549	27 460	110
2021	2 293 897	576	28 814	115
2022	2 402 505	604	30 179	121

(*) En promedio, cada nave moviliza 4 975,70 t de carga fraccionada y el 25% de las naves con carga fraccionada requiere el servicio de re-estiba. Entonces: N° de naves que requieren re-estiba = (Carga fraccionada / 4 975,70) * 25%.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

IV.2. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

41. Para la determinación de los costos operativos en la prestación del servicio especial de re-estiba de carga fraccionada, el Regulador considerará el uso de los siguientes recursos: personal, un *forklift* (para la modalidad vía muelle) y una grúa móvil.

IV.3. REMUNERACIÓN DEL PERSONAL

42. Como se ha mencionado, una nave con carga fraccionada de importación arriba al Terminal Norte - Callao con una carga promedio de 4 975,70 t. Sin embargo, no todas las naves que arriban al puerto del Callao demandan el servicio de re-estiba de carga fraccionada (el 25% de las naves que arriban solicitan este servicio). En ese sentido, sobre la base de lo mencionado por APMT, se asume que aquellas naves que soliciten este



servicio especial, re-estibarán el 5,13% de sus cargas, en promedio. De esta forma, una nave que solicita el servicio de re-estiba, en promedio, requiere re-estibar 255 t (4 975 t x 5,13%).

43. Sí se considera, el rendimiento de 120 t/hora³¹, se tiene que la re-estiba de 255 t tomaría, aproximadamente, 4,3 horas (2,15 horas para la descarga y luego 2,15 horas para el embarque). Esto equivale a contratar una cuadrilla de trabajadores por un jornal completo para completar la re-estiba de la carga fraccionada³². Según APMT, el 98,04% de la carga a ser re-estibada se realiza vía muelle.
44. En cuanto a la cuadrilla de trabajadores, para ambas modalidades, se requiere: estibadores (6), grueros (2), capataz (1) y tarjador³³(1); los cuales, debido a requerimientos sindicales, deben ser contratados por un jornal de 8 horas como mínimo, a pesar que la re-estiba de carga fraccionada tome 4,3 horas³⁴.
45. Sólo en el caso de la re-estiba vía muelle –la cual requiere de la movilización de la carga en el muelle– se considera el costo de contratación de un operador del *forklift*³⁵ (ver CUADRO N° 2).

**CUADRO N° 2
REMUNERACIÓN DEL PERSONAL POR OPERACIÓN
DE RE-ESTIBA DE CARGA FRACCIONADA**

Personal	Cantidad	Costo por jornal (S/.)	Costo total (S/.)
Estibadores	6	140,93	845,56
Gruero	2	199,47	398,94
Capataz	1	325,37	325,37
Tarjador	1	136,69	136,69
Operador <i>forklift</i> *	1	275,05	275,05
COSTO TOTAL POR OPERACIÓN			1 981,61

* Aplica sólo para la re-estiba de carga fraccionada, en su modalidad vía muelle.

Fuente: APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

³¹ Este dato proviene de un promedio del rendimiento establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión: 100 t/hora desde el inicio de la Concesión hasta que se ejecuten las obras de las Etapas 1 y 2 y se requiera de un rendimiento de 15 movimientos por hora por grúa móvil.

³² Recuérdese que la re-estiba de cualquier tipo de carga se presta a aquella que no tiene como destino final el puerto del Callao, pero que debe ser re-acomodada en la nave debido a un mal embarque en el puerto de origen.

³³ Los estibadores se encargan de las operaciones de estiba/desestiba; los grueros se encargan de operar la grúa móvil, quienes trabajan como máximo 4 horas (las otras 4 horas hacen las labores de portalonero); el capataz de dirigir y supervisar las operaciones; mientras que el tarjador revisa el estado de las cargas desembarcadas.

³⁴ De acuerdo, a lo señalado en su propuesta tarifaria, APMT asume que se requiere contratar, como mínimo, una cuadrilla adicional por 3 jornales. Al respecto, debe tenerse presente que, de acuerdo a la metodología de costos incrementales, sólo debe considerarse el costo adicional que incurre el Concesionario para descargar y luego embarcar la carga de tránsito; es decir, contratar una cuadrilla por un jornal adicional.

³⁵ Cabe mencionar que APMT, en su propuesta tarifaria, también incluye el costo de un personal de seguridad, asignándole un costo de USD 41 por operación (o nave atendida). Al respecto, debemos precisar que la seguridad al interior del terminal es una responsabilidad del Concesionario para asegurar la integridad de las cargas movilizadas. En ese sentido, el Regulador no reconoce dicho costo como un costo incremental para la prestación de este servicio.



46. En consecuencia, el costo de la cuadrilla para atender una nave que solicita el servicio de re-estiba de carga fraccionada es de S/. 1 981,61. En ese sentido para proyectar los gastos de remuneraciones, se estimará el número de jornadas que demandará este servicio vía nave y vía muelle, para ello se reparten las horas en función de los volúmenes de carga que se procesan vía muelle y vía nave. Posteriormente, el número de jornadas estimado se multiplicará por costo por jornada para valorizar (VER CUADRO N°3)

**CUADRO N°3
GASTOS EN REMUNERACIONES
(En USD)**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Costo medio por Cuadrilla Muelle	2,95	2,97	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Costo medio por Cuadrilla Nave	2,53	2,55	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57
Carga Via muelle (Tm)	18 005	19 427	20 877	22 165	23 472	24 788	26 124	27 460	28 814	30 179
Carga Via nave (Tm)	360	389	418	443	469	496	522	549	576	604
Total Via Muelle	53 146	57 779	62 570	66 430	70 347	74 293	78 296	82 299	86 359	90 448
Total Via Nave	913	992	1 075	1 141	1 208	1 276	1 345	1 414	1 483	1 554

IV.3.1. MANTENIMIENTO DE FORKLIFT Y GRÚA MÓVIL

47. APMT posee grúas móviles que además de atender carga fraccionada, también pueden emplearse para otros tipos de carga, como son la carga de proyecto, la carga en contenedores y la carga a granel sólida. Similar situación ocurre con los *forklifts*, los cuales pueden ser utilizados para cualquier tipo de carga general.
48. Por consiguiente, los costos de mantenimiento de los *forklifts* y las grúas móviles deberán ser considerados en función al tipo de carga que atienden.
49. Según la información proporcionada por la empresa proveedora de este tipo de equipos, los costos de mantenimiento de un *forklift* varían entre USD 1 344 y USD 3 964, dependiendo de las horas de uso del equipo (ver CUADRO N° 4).

**CUADRO N° 4
COSTOS DE MANTENIMIENTO DE UN FORKLIFT**

Horas de mantenimiento *	Costo unitario (USD)
500	1 344
1 000	2 098
1 500	1 344
2 000	3 964

(*) A partir de las 2 500 horas los costos de mantenimiento se repiten
Fuente: UnimaqCat
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.



50. Cabe mencionar que los costos de mantenimiento del *forklift* no se utilizan en el servicio de re-estiba de carga fraccionada, en su modalidad vía nave (movilización de la carga dentro de la propia nave); toda vez que para la prestación de este servicio bajo esta modalidad sólo es necesario el uso de la grúa móvil.
51. De esta forma, para estimar los costos de mantenimiento de *forklift*, se estima el tiempo efectivo de uso de este equipo en el servicio de re-estiba de carga fraccionada vía muelle. Una vez determinado este número de horas, se procede a asignarle los costos de mantenimiento en función de las especificaciones técnicas referidas por la empresa proveedora (VER CUADRO N°5)

**CUADRO N°5
GASTOS DE MANTENIMIENTO DE FORKLIFT
USD**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N°de Horas Vía Muelle	304	328	352	374	396	418	441	463	486	509
Acumulado de Horas	304	631	983	1 357	1 753	2 171	2 611	3 074	3 560	4 069
Total Costo	0	1 344	2 344	2 098	1 344	3 964	2 344	2 098	1 344	3 964

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

52. En cuanto a la grúa móvil, ésta requiere de servicios de mantenimiento preventivo con intervalos de 500 horas, cuyos costos varían entre € 1 714 y € 3 009, dependiendo de las horas de uso de la grúa al año (ver CUADRO N° 6).

**CUADRO N° 6
COSTOS DE MANTENIMIENTO DE UNA GRÚA MÓVIL**

Horas de Mantenimiento*	Costo unitario (€ Euros)
500	1 714
1 000	2 495
1 500	1 714
2 000	3 009

(*) A partir de las 1 500 horas los costos de mantenimiento se repiten.

Fuente: Cotización Liebherr presentada por APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

53. Para determinar los costos de mantenimiento de la grúa móvil, se siguió un procedimiento similar al *forklift*, es decir, se calculó las horas efectivas de uso de la grúa móvil en la re-estiba de carga fraccionada vía muelle y vía nave (ver CUADRO N°7)

**CUADRO N°7
GASTOS DE MANTENIMIENTO DE GRÚA MÓVIL
USD**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N° de Horas Vía Muelle	304	328	352	374	396	418	441	463	486	509
N° de Horas Vía Muelle Acumulada	304	631	983	1 357	1 753	2 171	2 611	3 074	3 560	4 069
Costo mantenimiento Vía Muelle	0	2 394	2 394	3 484	2 394	4 202	2 394	3 484	2 394	4 202
N° de Horas Vía Nave	6	7	7	7	8	8	9	9	10	10
N° de Horas Vía Nave Acumulada	6	13	20	27	35	43	52	61	71	81
Costo mantenimiento Vía Nave	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.



IV.3.2. GASTO EN COMBUSTIBLE PARA FORKLIFT Y GRÚA MÓVIL

54. El *forklift* y la grúa móvil para su operación requieren combustible de tipo Diesel-2. Para estimar el gasto en combustible de estos equipos, se multiplica su tiempo de uso por su consumo promedio de combustible y por el costo por galón de diesel-2, que es de \$/ 12,56.³⁶
55. Para estimar el número de horas de uso de ambos equipos, se divide el número de toneladas métricas anuales que serán re-estibadas por cada modalidad y se divide entre el rendimiento promedio (120 Tm/hora).
56. Con respecto al consumo de combustible, según la información proporcionada por proveedores, el *forklift* consume aproximadamente 2,91 galones de combustible por hora de trabajo³⁷ y la grúa móvil LHM 550 consume aproximadamente, 9,25 galones de combustible por hora trabajada.
57. Se debe considerar que el *forklift* sólo se utiliza para prestar este servicio en su modalidad vía muelle, mientras que la grúa móvil es utilizada para su prestación en ambas modalidades. Las horas de uso de la grúa móvil vía muelle y vía nave se reparten en función de los volúmenes de carga que se procesan en cada modalidad. Teniendo en cuenta estos parámetros se estima los gastos combustible para ambos equipos (ver CUADRO N°)

CUADRO N° 8
GASTO EN COMBUSTIBLE DE UN FORKLIFT Y UNA GRÚA MÓVIL PARA EL SERVICIO DE
PARA EL SERVICIO DE RE-ESTIBA DE CARGA FRACCIONADA,
VÍA NAVE Y VÍA MUELLE
(En USD)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gasto combustible <i>forklift</i> *										
Vía muelle	2 074	2 254	2 441	2 592	2 745	2 899	3 055	3 211	3 369	3 529
Gasto combustible grúa móvil										
Vía muelle	6 598	7 173	7 768	8 247	8 733	9 223	9 720	10 217	10 721	11 229
Vía nave	132	143	155	165	175	184	194	204	214	225
Gasto total en combustible asociado al servicio	8 803	9 571	10 364	11 004	11 652	12 306	12 969	13 632	14 305	14 982

(*) El *forklift* sólo se utiliza para prestar el servicio de re-estiba vía muelle

Fuente: Lindhe, Liebherr y APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

³⁶ Información remitida por APMT mediante facturas.

³⁷ Debe mencionarse que, en su propuesta tarifaria, APMT sólo asume un consumo anual de 3 961 galones de Diesel-2 para el *forklift*, asignando un gasto en combustible por operación (o nave atendida), aproximado, de \$/ 414,43 (asumiendo que el *forklift* opera durante los 3 jornales que dura la atención de una nave que solicita el servicio de re-estiba de carga fraccionada, vía muelle).



IV.4. INVERSIONES

58. Para la prestación del servicio de re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades, no se requiere efectuar inversiones en infraestructura ni equipamiento. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, APMT está obligado a adquirir tanto *forklifts* como grúas móviles para prestar servicios portuarios a otros tipos de cargas, activos que vienen siendo remuneradas por las tarifas de los servicios estándar. En ese sentido, los *forklifts* y los repuestos que demande este equipamiento no pueden ser considerados en un flujo incremental, debido a que los requerimientos de este equipo no provienen de la prestación del servicio de re-estiba de carga fraccionada.
59. Asimismo, los estudios de la empresa GB Consulting Group S.A.C., por un monto de USD 7 670, no son considerados como parte de la inversión porque no son insumos que se utilicen en la provisión del servicio de re-estiba de carga fraccionada. Es decir, los estudios tarifarios no contribuyen a prestar directamente el servicio en cuestión, en el sentido de que su no elaboración no impediría la prestación del servicio. Por estas razones, no pueden ser considerados en la estimación de los costos incrementales.

IV.5. DEPRECIACIÓN, AMORTIZACIÓN E IMPUESTOS

60. Para la depreciación de los activos tangibles y la amortización de los intangibles, se utilizará el método de lineal, el cual permite distribuir la pérdida estimada en la adquisición de estos activos de manera uniforme durante la vida útil del activo.
61. De esta forma, para el cálculo del flujo de caja se asume que el *forklift* (contablemente considerado como vehículo) se deprecia en un periodo de 5 años. Este equipo también incluye el motor cambiado, el cual se deprecia en función al número de horas utilizadas³⁸.
62. Respecto de los impuestos, se considera el Impuesto a la Renta de 30%. Asimismo, debe tenerse en cuenta que por Ley los trabajadores tienen derecho al 5% de los beneficios de la empresa. Así, el porcentaje total de impuesto asciende a 33,5%.

IV.6. FLUJO DE CAJA

63. El cálculo del flujo de caja se realiza sobre la base de los siguientes supuestos³⁹:
- Horizonte de flujo de caja de efectivo: 10 años
 - Unidad de cobro: por tonelada métrica
 - Retribución al Estado de 3%.
 - Pago a ENAPU de 17,01% de sus utilidades netas
 - Aporte por Regulación a OSITRAN de 1%
 - Costos operativos en función a la remuneración del personal, costo de mantenimiento del *forklift* y la grúa móvil.

³⁸

Operando 5 840 horas al año, las 20 mil horas de operación se alcanzarán en el año 4. Sin embargo, una vez cambiado el motor, éste operará 3 360 horas durante el año 4 y 5 840 horas durante el año 5, fecha en que el *forklift* será liquidado. La depreciación del motor se realiza en teniendo en cuenta estos cálculos.

Cabe mencionar que, los costos operativos y de inversión, en aquellos que corresponda, incluyen el Impuesto General a las Ventas (IGV).



- Tasa de impuesto a la renta: 33,5% (incluye participación de trabajadores)
 - Tasa de descuento: 8,17%
64. Respecto al tipo de cambio del nuevo sol por dólar se utilizó la información del Marco Macroeconómico Multianual 2013-2015, mientras que para el tipo de cambio de nuevo sol por euro se utilizó la información del Banco Central de Reserva del Perú (BCRP). Para el caso del tipo de cambio de nuevo sol por euro se proyectó utilizando la misma tasa de variación del nuevo sol con respecto al dólar. En ambos casos, se asume que a partir del año 2015, el tipo de cambio permanece constante.

**CUADRO N° 9
PROYECCIONES DEL TIPO DE CAMBIO**

Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
S/. por USD	2,64	2,62	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60
S/. por €	3,69	3,66	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63

Fuente: BCRP y Marco Macroeconómico Multianual 2013-2015
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

65. Con relación al nivel de productividad asumido, debemos mencionar que el Anexo 3 del Contrato de Concesión establece un rendimiento mínimo de 100 t/hora que debe cumplir el Concesionario para la prestación del servicio de embarque/descarga de carga fraccionada.
66. Sin embargo, este rendimiento debe aumentar a 15 movimientos por hora por grúa móvil⁴⁰ una vez que se ejecuten las obras de las Etapas 1 y 2. Por esta razón, para calcular la tarifa se asume un rendimiento promedio entre estos dos niveles de rendimiento requeridos por el Contrato (i.e. 120 t/hora).
67. Descontando el flujo de caja a una tasa de descuento de 8,17%, las tarifas que hacen el VAN igual a cero son USD 4,08 y USD 3,18 por tonelada métrica, para los servicios de restiba de carga fraccionada en sus modalidades vía muelle y vía nave, respectivamente (ver CUADRO N° 1).



De acuerdo a las especificaciones técnicas de la grúa móvil LMH-550, marca Liebherr, ésta puede cargar, aproximadamente, 14,4 Tm por movimiento.

CUADRO N° 10
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO PARA EL SERVICIO DE
RE-ESTIBA DE CARGA FRACCIONADA
(En USD)

	Tarifa	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos		74 602	80 492	86 501	92 857	97 252	102 707	108 242	113 775	119 309	125 042
Vía muelle	4,08	73 456	79 255	85 171	90 426	95 758	101 129	106 578	112 027	117 554	123 120
Vía nave	3,28	1 146	1 237	1 329	1 431	1 495	1 578	1 663	1 748	1 835	1 922
Retribuciones		-2 984	-3 200	-3 460	-3 673	-3 890	-4 108	-4 330	-4 552	-4 776	-5 002
Vía muelle		-2 938	-3 170	-3 407	-3 617	-3 820	-4 045	-4 263	-4 481	-4 702	-4 925
Retribución a APN OSITRAN		-2 204	-2 378	-2 555	-2 713	-2 873	-3 034	-3 197	-3 361	-3 527	-3 694
Vía nave		-735	-793	-852	-904	-968	-1 011	-1 066	-1 120	-1 176	-1 231
Retribución a APN OSITRAN		-46	-49	-53	-56	-60	-63	-67	-70	-73	-77
Retribución a APN OSITRAN		-34	-37	-40	-42	-45	-47	-50	-52	-55	-58
Retribución a APN OSITRAN		-11	-12	-13	-14	-15	-16	-17	-17	-18	-19
Costos operación y mantenimiento		-67 033	-76 645	-82 658	-89 369	-92 467	-101 872	-102 493	-109 385	-112 663	-112 248
Vía muelle		-65 947	-75 435	-81 379	-88 012	-93 030	-100 354	-100 894	-107 704	-110 899	-120 401
Remuneraciones trabajadores		-53 146	-57 779	-62 570	-66 430	-70 147	-74 283	-78 296	-82 299	-86 359	-90 448
Mantenimiento forklift y grúa móvil		-4 230	-8 228	-8 601	-10 744	-9 205	-13 940	-9 823	-11 377	-10 449	-15 195
Combustible forklift y grúa móvil		-8 671	-9 427	-10 209	-10 839	-11 478	-12 122	-12 775	-13 428	-14 090	-14 757
Vía nave		-1 086	-1 180	-1 278	-1 357	-1 437	-1 528	-1 599	-1 681	-1 764	-1 848
Remuneraciones trabajadores		-923	-992	-1 075	-1 142	-1 208	-1 276	-1 345	-1 414	-1 483	-1 554
Mantenimiento grúa móvil		-42	-44	-48	-51	-54	-57	-60	-63	-66	-70
Combustible grúa móvil		-132	-143	-155	-165	-175	-184	-194	-204	-214	-225
Utilidad operativa		4 585	657	383	-1 206	895	-3 273	1 429	-161	1 950	-2 209
Vía muelle		4 574	650	385	-1 204	890	-3 270	1 421	-158	1 953	-2 206
Vía nave		15	7	-2	-2	-2	-2	-3	-3	-3	-3
ENAPU		-	-780	-112	-65	-	-153	-	-242	-	-332
Vía muelle		-	-777	-111	-65	-	-153	-	-242	-	-332
Vía nave		-	-3	-1	-	-	-	-	-	-	-
Utilizantes de Intereses e impuestos		4 585	-123	271	-1 271	895	-3 425	1 429	-403	1 950	-2 541
Vía muelle		4 574	-127	274	-1 269	898	-3 423	1 421	-400	1 953	-2 538
Vía nave		15	5	-3	-2	-2	-2	-3	-3	-3	-3
Impuesto a la renta		-1 536	-	-92	-	-301	-	-476	-	-654	-
Vía muelle		-1 531	-	-92	-	-301	-	-476	-	-654	-
Vía nave		-5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flujo de caja económico		3 049	-123	179	-1 271	595	-3 425	943	-403	1 298	-1 541
Vía muelle		3 039	-127	183	-1 269	597	-3 423	945	-400	1 298	-1 538
Vía nave		10	5	-3	-2	-2	-2	-3	-3	-3	-3

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

IV.7. TARIFAS Y NIVELES DE CALIDAD

68. Para la fijación de las tarifas del servicio re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades, se ha tomado como referencia un rendimiento promedio sobre la base de lo establecido en el Anexo 3 del contrato de concesión, toda vez que la carga re-estibada sigue siendo carga fraccionada.
69. En consecuencia, el servicio especial de re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades, deberá ser prestado por APMT con un rendimiento no menor de 100 Tm/hora en promedio trimestral, y de 15 movimientos por hora por grúa móvil una vez ejecutadas las obras de las Etapas 1 y 2 (ver Cuadro N°11)⁴¹.



Su incumplimiento será penalizado según lo establecido en el Anexo 17 del Contrato de Concesión.

CUADRO N° 11
TARIFAS Y NIVEL DE CALIDAD PARA
RE-ESTIBA DE CARGA FRACCIONADA, AMBAS MODALIDADES

Concepto	Unidad de cobro	Re-estiba	
		Vía Muelle	Vía Nave
Tarifa	USD por t	4,08	3,18
Productividad	t / hora	100	100
	Movimientos por hora	15*	15*

* Aplica una vez que se hayan ejecutado las Etapas 1 y 2
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

V. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

70. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

(...)

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.

(...)

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).

(...)"

71. La re-estiba de carga fraccionada es uno de los nuevos servicios especiales que se enmarcan dentro de los denominados Servicios Especiales con Tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el Concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", cada cinco años⁴².

⁴²

Cabe precisar que, las tarifas máximas fijadas en el presente procedimiento generan beneficios económicos iguales a cero para el Concesionario, los cuales persistirán cada vez que las tarifas se reajusten por el factor RPI - X (asumiendo razonablemente que la productividad de estos nuevos servicios es la misma que la productividad del terminal). Es decir, la presente fijación tarifaria es consistente con la metodología regularia "RPI - X", establecida en el contrato de concesión.



72. Asimismo, el contrato de concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI - X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, éstas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros 5 años de la concesión es igual a cero.⁴³
73. El inicio de la explotación del Terminal Norte - Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI - X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.
74. En consecuencia, la tarifa del servicio de re estiba de carga fraccionada se reajustará en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerarán los meses que la tarifa estará vigente.

VI. CONCLUSIONES

75. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, se inicia el procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes servicios especiales:
- vii) Re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
 - viii) Re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
 - ix) Embarque/descarga de carga de proyecto.
76. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2012-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los 3 nuevos servicios especiales se utilizará la metodología de Costos Incrementales.
77. Considerando la metodología de fijación tarifaria antes mencionada, el Regulador fija las siguientes tarifas máximas:

⁴³

Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI - X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.



**CUADRO N° 12
TARIFAS PARA EL SERVICIO ESPECIAL
"RE-ESTIBA DE CARGA FRACCIONADA"**

Servicio	Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Nivel Tarifario (sin IGV)
Vía nave	A la nave	tonelada métrica	USD 3,18
Vía muelle	A la nave	tonelada métrica	USD 4,08

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

78. El servicio especial de re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades, deberá ser prestado cumpliendo los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
79. La tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV), siendo ésta reajustada anualmente por el factor RPI - X y revisadas cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".
80. La tarifa del servicio de re-estiba de carga fraccionada se reajustará en julio del año 2013 por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se considerará los meses que estará vigente.

