



HOJA DE TRAMITE

Fecha Reporte: 05/10/2018
 Hora Reporte: 12:43:06 p.m.
 Pagina: 1 de 1

NRO. DE REGISTRO: **24446**



TIPO DCMTO: CARTA

REMITENTE: CARMEN BENITEZ HERNANDEZ

NRO. DCMTO: 0620-2018-GG-COPAM

CARGO: GERENTE GENERAL

FECHA: 05/10/2018

CLASE: CONCESIONARIOS- ENTIDADES PRESTADORAS

FOLIOS: 5

INSTITUCION: COPAM

TIPO CLASIF: SIN ESPECIFICAR

DIRIGIDO: QUESADA ORE LUIS RICARDO

CLASIFIC: SIN ESPECIFICAR

AREA: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

REFERENCIA:

ADJUNTOS: SIN ESPECIFICAR

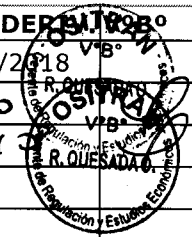
ASUNTO: PROCEDIMIENTO DE FIJACION TARIFARIA DE UN SEGUNDO GRUPO DE SERVICIOS ESPECIALES EN EL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS- NUEVA REFORMA (TPY-NR)

NOTAS:

ATENDIDO CON: _____

DERIVACIONES DE DOCUMENTO

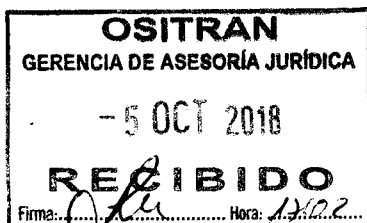
DERIVAR A (AREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERIVADO
GRE/QUESADA ORE LUIS RICARDO		05/10/2018
<i>Bas</i>	15	05/10
<i>Helina / Jové / Wilmer</i>	17	05/10



OBSERVACIONES: _____

- | | | |
|-------------------------------|----------------------------|---|
| 1. Archivar | 9. Conocimiento y fines | 17. Proceder según normatividad vigente |
| 2. Atención Urgente | 10. Devolución | 18. Publicar en la Página WEB |
| 3. Acción que corresponda | 11. Difusión | 19. Revisión e informe |
| 4. Atender directamente | 12. Elaborar Presentación | 20. Reformular |
| 5. Agregar a sus antecedentes | 13. Elaborar Ayuda Memoria | 21. Responder directamente |
| 6. Tomar Acción | 14. Opinión | 22. Su cumplimiento |
| 7. Copia Informativa | 15. Por corresponderle | 23. Trámite respectivo |
| 8. Conversemos | 16. Proyectar respuesta | 24. Tomar nota y devolver |

Todos los derechos reservados - OSITRAN 2015





Lima, 05 de octubre de 2018
Carta N° 0620-2018-GG-COPAM

Señores:

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN
Calle Los Negocios 182 Piso 2, Surquillo
Presente.-

Atención: **Sr. Ricardo Quesada Oré**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Asunto: **Procedimiento de Fijación Tarifaria de un Segundo Grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (TPY-NR)**

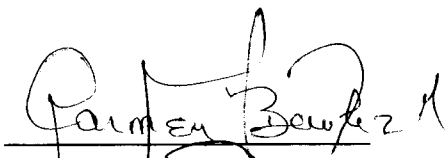
De mi consideración:

Me es grato dirigirme a usted en calidad de Concesionario del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (TPY-NR) y con respecto a lo señalado en el asunto, relativo al Procedimiento de Fijación Tarifaria para un Segundo Grupo de Servicios Especiales.

Al respecto, mediante el Oficio Circular N° 017-2018-SCD-OSITRAN, recepcionado por COPAM con fecha 5 de septiembre de 2018, la expedición de la Resolución N° 024-2018-CD-OSITRAN (la "Resolución"), referida al Procedimiento de Fijación Tarifaria de un Segundo Grupo de Servicios Especiales en el TPY-NR.

En ese sentido, considerando la mencionada Resolución, adjuntamos a la presente carta nuestros comentarios a la Propuesta Tarifaria del Segundo Grupo de Servicios Especiales en el TPY-NR, para su conocimiento y fines que estime pertinentes.

Atentamente,



Ing. Carmen Benítez Hernández
Gerente General
CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.

Adj:
- Anexo I. Comentarios a la Propuesta Tarifaria del Segundo Grupo de Servicios Especiales en el TPY-NR

Anexo I. Comentarios a la Propuesta Tarifaria

SEGUNDO GRUPO DE SERVICIOS ESPECIALES PARA EL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA

En primer lugar, es preciso mencionar que el Regulador, respecto a la Propuesta Tarifaria presentada por el Concesionario, ha diferenciado servicios especiales que no se encuentran en Condiciones de Competencia, y otros que sí; por lo tanto, ha determinado servicios especiales regulados y no regulados.

1 SOBRE LOS SERVICIOS ESPECIALES CON CONDICIONES DE COMPETENCIA

- De acuerdo a lo indicado en la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, se declaró que los servicios de “Suministros de agua” y “Suministro de combustible a la carga rodante” califican como un servicio especial¹ y se brindan en condiciones de competencia, por lo que, para su prestación el Concesionario podrá cobrar un precio, el mismo que se determinará en función de la demanda y la oferta.
- De acuerdo al Contrato de Concesión, los Servicios Especiales se definen como:

*“1.26.91. Servicios Especiales
 Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.
Corresponderá al REGULADOR fijar la Tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidos en el Reglamento de Tarifas vigente.
El REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial.
La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación.”*

[El subrayado es nuestro]

Es decir:

- Para los servicios especiales:
 - Aplica precio cuando existen condiciones de competencia.
 - Aplica tarifa cuando NO existen condiciones de competencia.
- Cuando NO existan condiciones de competencia, el Regulador fijará la TARIFA por el servicio, el cual no deberá ser menor al costo operativo (Retribución).
- El regulador definirá la Retribución Especial.
- A su vez, de acuerdo al Apéndice 3 del Anexo 19 del Contrato de Concesión, los fondos de recaudación están definidos para los servicios portuarios cuya contraprestación sea tarifa,

¹ Informe N° 003-2018-GRE-GAJ-OSITRAN, en el que indica lo siguiente:

Numeral 63 sobre el servicio “Suministro de agua”:
 “63. Dada la definición de este servicio, debe indicarse que este se encuentra vinculado a la nave. Al respecto, es preciso mencionar que el alcance del Servicio Estándar a la nave comprende tanto la utilización de los amarraderos como el servicio de amarre y desamarre; sin embargo, no considera el acceso a las instalaciones para el suministro de agua. En tal sentido, el servicio denominado Suministro de agua califica como Servicio Especial.”

[El subrayado es nuestro]

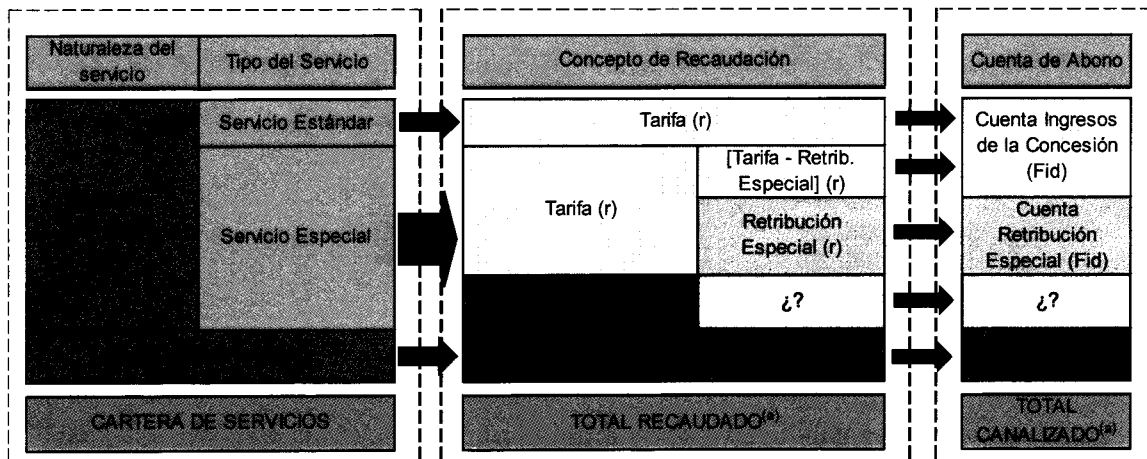
Numeral 80 sobre el servicio “Suministro de combustible”:
 “80. En consecuencia, el servicio Suministro de combustible califica como un Servicio Especial en la medida que sea brindado a la carga rodante que se moviliza a través del TPY-NR. En tal sentido, con el objetivo de brindar información completa a los usuarios, se considera necesario redefinir la denominación de este servicio a Suministro de combustible a la carga rodante.”

[El subrayado es nuestro]

siendo sus destinos de canalización la Cuenta Ingresos de la Concesión y la Cuenta Retribución Especial.

- En consideración del punto anterior, y de las cláusulas 1.26.89 (Definición de *Servicios*), 1.26.90 (Definición de *Servicios Estándar*), 1.26.91 (Definición de *Servicios Especiales*), 1.26.92 (Definición de *Servicios No Portuarios*), 1.26.66 (Definición de *Inversiones Complementarias*), 1.26.83 (Definición de *Precio*), y 1.26.95 (Definición de *Tarifa*), en resumen se puede identificar que los Servicios Especiales cuya contraprestación sea un Precio, no tiene actualmente una cuenta destino de canalización, lo cual se puede apreciar a detalle en el siguiente cuadro adjunto:

Cuadro 1. Servicios, Recaudación y Canalización



Fuente: Elaboración Propia

Notas:

- (a) : El total de fondos recaudados (sin IGV) deberá ser igual al Total de fondos canalizados.
- (r) : Determinado por el regulador
- ¿? : No hay un destino definido de estos fondos recaudados.

- Por lo tanto, respecto a los servicios especiales cuya contraprestación son precios, los cuales serán determinado por interacción de la oferta y demanda en el mercado, no se tiene claridad el destino de los fondos. En ese sentido, se sugiere al regulador aclare y especifique el destino de estos fondos y su tratamiento respectivo.

2 SOBRE LOS SERVICIOS ESPECIALES SIN CONDICIONES DE COMPETENCIA

- Los servicios especiales que, de acuerdo al análisis del regulador, se encuentran en un mercado con condiciones de competencia inexistentes, y son materia del presente procedimiento: (2.1) Provisión de Equipamiento para Movimiento Adicional de carga a solicitud del usuario, (2.2) Embarque/Descarga de Contenedores IMO de 40 pies, y (2.3) Consolidación/Desconsolidación de Contenedores *Reefer*.
- Es preciso indicar que, las tarifas de los servicios 2.1 y 2.3 han sido determinados bajo la metodología de *Costos Incrementales*, y el servicio 2.2 con la metodología del Benchmarking.

- El Concesionario solicita, en referencia a lo indicado en el Anexo 5 de la propuesta², que el Regulador aclare si efectivamente para los servicios 2.1 y 2.3, las tarifas a cobrarse corresponden a la Retribución Especial, y su destino en 100% será la cuenta Retribución Especial del Fideicomiso.

2.1 SOBRE EL SERVICIO DE PROVISIÓN DE EQUIPAMIENTO PARA MOVIMIENTO ADICIONAL DE CARGA A SOLICITUD DEL USUARIO

a) Respecto a la unidad de medida

- (i) El cálculo del costo del servicio propuesto se realizó asumiendo que la operación tenía una duración aproximada de 1 hora, es decir, el servicio incluye costos de personal, de combustible y otros costos que se prestarán por un periodo de una hora;
- (ii) para ambos equipos se toma en cuenta el rendimiento mínimo exigido en el contrato de concesión, es decir, un rendimiento promedio trimestral de 20 toneladas/hora.

De esta manera, al dividir el componente (i) y (ii) se obtendrá un costo cuya unidad de medida es “tonelada” y no un costo por “tonelada/hora”. Se sugiere revisar la unidad de medida.

- (iii) Es necesario precisar, además, que los equipos: Grúa de celosía y Grúa telescópica, no están equipados con un sistema capaz de generar registros de tonelajes por movimientos, por lo que no es posible conocer el total de toneladas movilizadas por los equipos y a solicitud del usuario en un tiempo determinado (toneladas por hora).

El rendimiento tiene dos componentes: **peso y tiempo**. A la fecha, **el peso** es considerado en función a lo indicado por el cliente, y validado por Báscula, al momento del ingreso y/o salida del camión con la mercancía, y **el tiempo** es registrado por bahía, el cliente y representantes de la APN, de esta manera es como se lleva a cabo la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad en el TPY-NR. Por esta razón, el Concesionario, en su propuesta tarifaria precisó como unidad de medida la variable “hora”.

² Anexo 5 de la Propuesta de Fijación Tarifaria de un Segundo Grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma:

“(…)

Considerando ello, tal y como se indicó en literal b) de la sección VIII.3 del presente informe, la metodología utilizada para el cálculo de los Servicios Especiales Provisión de Equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario es la de Costos Incrementales. Dicha metodología, permite obtener los costos adicionales de prestación de dichos servicios, esto es, no se consideran aquellos costos que ya se encuentran reconocidos mediante PAMO (tal como el costo del personal de seguridad, insumos y materiales diversos) y/o por la tarifa o precio de otro Servicio Especial.

Estando en ello, debe señalarse que, para el cálculo de los niveles tarifarios de los referidos servicios se ha considerado los costos de mano de obra, combustible, equipos de protección personal (únicamente para el caso del servicio de Consolidación/Desconsolidación de contenedores *reefer*) y el aporte por regulación. Dichos conceptos representan costos operativos, a excepción del aporte por regulación, el cual tiene naturaleza de una contribución mas no de costo operativo.

De ello, se verifica que los niveles tarifarios calculados para los Servicios Especiales de Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario y Consolidación o Desconsolidación de contenedores *reefer* incluyen los costos operativos no incluidos en el PAMO (costos adicionales) y el aporte por regulación. En tal sentido, los costos operativos se encuentran inmersos en la tarifa de dichos Servicios Especiales, por lo que se verifica el cumplimiento de la prestación de los servicios.”

b) Tarifa

El regulador señala que se debe establecer un mecanismo relacionado al rendimiento, el mismo que debe evitar que el concesionario tenga incentivos para prestar el servicio en el mayor tiempo posible. Con lo cual, el regulador propone una fórmula para el pago del mencionado servicio. A continuación, se hacen las siguientes observaciones a este mecanismo:

- Del comentario anterior se desprende que la tarifa de S/ 8.92 y S/ 8.15 es por tonelada movilizada y no corresponde la unidad de medida de tonelada/hora. En cuyo caso, la variable tiempo resulta ser irrelevante para el análisis. De este modo, se debe considerar que la tarifa calculada ya incorpora el rendimiento mínimo exigido en el contrato de concesión. En tanto, la tarifa que pagará el usuario que solicite el mencionado servicio deberá pagar por tonelada movilizada, sin tomar en cuenta el tiempo que demore dicha movilización. En ese sentido, establecer un mecanismo de cobro no sería relevante, e incluso podría generar distorsiones en el cobro por el servicio.
- La fórmula establecida no se ajusta a los supuestos bajo los cuales ha sido planteada, incluso da resultados incoherentes en ciertos casos. Por ejemplo, en el caso de que el concesionario cumpla con realizar la operación en una hora y que, además cumpla con el rendimiento requerido por la operación (20 toneladas por hora). El concesionario debe cobrar un monto igual a S/. 178.33. Sin embargo, se advierte que para un tonelaje mayor y a pesar de cumplir con el mínimo exigido (20 toneladas por hora), el concesionario cobrará el mismo monto³. En este caso particular se tienen dos implicancias:
 - (i) En el esquema planteado se exigiría un rendimiento mayor al requerido en el contrato de concesión, dado que si el concesionario quisiera cobrar más por la operación deberá prestar el servicio en un tiempo menor a 5 horas⁴;
 - (ii) El concesionario no recuperaría el costo por la prestación del servicio, aun cuando cumpla con el rendimiento mínimo requerido en el contrato de concesión.
- Adicionalmente a lo expuesto, se debe considerar que las tarifas y los mecanismos de cobro de los servicios deben estar claramente expuestos en el tarifario del terminal portuario. Esta información debe ser directa y clara de entender para los usuarios del terminal. El esquema propuesto de cobro por el referido servicio puede generar confusión en los usuarios respecto a lo que realmente deben pagar.
- En ese sentido, se sugiere que el regulador revise la formulación del mecanismo de cobro por el servicio de provisión de equipamiento, y que su evaluación tome en cuenta estas observaciones.

³ Se ilustra el ejemplo en el caso de que se movilicen 100 toneladas. Es así como, dado el rendimiento exigido, se movilizarían estas toneladas en aproximadamente 5 horas.

⁴ Por ejemplo, si el servicio se presta, hipotéticamente, en dos horas el concesionario deberá cobrar S/. 446 por movilizar las 100 toneladas. En cuyo caso, el rendimiento promedio de la operación sería de 50 toneladas/hora, lo que representa el 250% del rendimiento exigido.