



PROPUESTA DE FIJACIÓN TARIFARIA DE UN SEGUNDO GRUPO DE SERVICIOS ESPECIALES EN EL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, agosto de 2018

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. ANTECEDENTES	6
II. MARCO LEGAL APLICABLE	11
II.1 Marco legal establecido en el Contrato de Concesión	11
II.2 De las competencias de OSITRAN	12
II.3 Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN	13
III. OBJETIVO Y CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN	17
IV. SERVICIOS SUJETOS A FIJACIÓN TARIFARIA	19
V. METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS.....	23
VI. PROPUESTA DE COPAM	26
VII. CONDICIONES DE COMPETENCIA	28
VIII. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRAN	38
VIII.1 Estructura tarifaria	38
VIII.2 Unidad de cobro	38
VIII.3 Determinación del nivel tarifario	39
VIII.4 Verificación de condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión 63	
VIII.5 Tarifas propuestas.....	64
IX. REVISIÓN DE LAS TARIFAS.....	65
X. CONCLUSIONES	66
XI. RECOMENDACIÓN	68
XII. ANEXOS.....	69
Anexo 1: Carta S/N de Easy Port S.A.C el 19 de junio de 2018.	69
Anexo 2: Proforma del transformador (enviado el 18 de julio de 2018).....	70
Anexo 3: Descripción de los terminales portuarios considerados en el <i>benchmarking</i>	71
Anexo 4: Procedimiento de identificación de valores extremos en el <i>benchmarking</i>	73
Anexo 5: Cálculo de los costos operativos de los Servicios Especiales.....	74

RESUMEN EJECUTIVO

El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación +del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, COPAM o el Concesionario).

El 5 de enero de 2018, mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un segundo grupo de Servicios Especiales, para lo cual adjuntó el documento titulado “Propuesta de tarifas del segundo grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma TPY-NR”.

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN de fecha 21 de marzo de 2018, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes Servicios Especiales a ser brindados en el TPY-NR¹:

- Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario
- Suministro de energía eléctrica
- Consolidación/desconsolidación para contenedores *reefer*
- Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

Cabe precisar que el alcance de los Servicios Especiales sujetos a fijación tarifaria no corresponde con exactitud a lo solicitado por COPAM, en la medida que dichos servicios deben respetar lo establecido en el Contrato de Concesión; en particular en lo referido a la definición y alcance de los Servicios Estándar, contenida en la Cláusulas 1.26.90, y los alcances de tales servicios, desarrollados en la Cláusula 8.14. En tal sentido, de acuerdo con lo aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, el alcance de los Servicios Especiales materia del presente procedimiento de fijación tarifaria es el siguiente:

- a) Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías. Este servicio se brinda únicamente a solicitud del usuario y no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera. La tarifa se cobrará en función del equipamiento utilizado: (i) grúa celosía, (ii) montacargas, (iii) *reach stacker*, y (iv) grúa telescópica.

¹ Asimismo, mediante la mencionada resolución se declaró que los servicios “Suministro de agua” y “Suministro de combustible a la carga rodante” se brindan en condiciones de competencia, por lo que, para su prestación el Concesionario podrá cobrar un Precio. Por otro lado, se declaró improcedente la solicitud del Concesionario respecto de la fijación tarifaria de los servicios “Embarque y desembarque de carga mixta”, “Estadía en zona de espera”, “Suministro de combustible a la nave” y “Ensacado/enfundado o empaquetado”, en tanto que no se contaba con información que sustente la necesidad de realizar Inversiones Adicionales necesarias para brindar dichos servicios. Finalmente, se declaró improcedente el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria para los servicios “Provisión de equipo de trimado” y “Alquiler de espacios en zona administrativa”, toda vez que no califican como Servicio Especial y Servicio Portuario, respectivamente, a la luz de lo establecido en el Contrato de Concesión y en la Ley del Sistema Portuario Nacional.

- b) **Suministro de energía eléctrica:** Consiste en el suministro de energía a equipos menores y a la nave, utilizando las conexiones existentes para la provisión de energía para contenedores *reefer*. En particular, lo que se brinda es un punto de energía eléctrica para que, a partir de este, se pueda suministrar energía a las naves. Este servicio califica como Especial siempre y cuando no sea requerido para iluminar labores de estiba/desestiba de la carga.
- c) **Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada. El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo con el tipo de carga.
- d) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies:** Provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la Organización Marítima Internacional), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.

Respecto a la metodología a utilizar para la fijación tarifaria, en el Informe N° 003-2018-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, se recomendó el uso de la metodología de Costos Incrementales para los Servicios Especiales Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuarios, Suministro de energía eléctrica y Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente de los servicios. Asimismo, para el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies se recomendó la metodología de tarificación comparativa o benchmarking, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, ya que la tarifa del mismo servicio para contenedores de 20 pies había sido determinada previamente por el Regulador mediante dicha metodología.

Con relación al Servicio Especial **Suministro de energía eléctrica**, es importante mencionar que, en su Propuesta Tarifaria, el Concesionario indicó que su prestación involucra gastos administrativos y el costo de la energía eléctrica. Similar información fue brindada al Regulador como respuesta a un requerimiento de información de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con anterioridad a la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN. Sobre la base de dicha información, el Regulador determinó que, para la prestación de este servicio se utilizaría la metodología de Costos Incrementales, toda vez que existen costos claramente identificables para este servicio.

Sin embargo, con fecha 20 de junio de 2018 se realizó una visita de inspección al TPY-NR. En dicha oportunidad, funcionarios de COPAM señalaron que para la prestación del servicio sería necesario adquirir medidores. De manera posterior, el Concesionario manifestó que, adicionalmente a los medidores, requerirá un transformador de energía.

Considerando ello, se evidencia que, para efectos de ejecutar la adquisición de dichos equipos, COPAM requerirá ejecutar una Inversión Adicional, cuya aprobación requiere de la presentación de un informe al Concedente que justifique la necesidad de adquirir dichos equipos, así como un acuerdo en la forma de pago de dichas inversiones. Toda vez que, a la fecha, no se cuenta con dicha información, el Regulador no cuenta con la certeza para determinar el nivel tarifario del referido Servicio Especial. En ese sentido, considerando ello como una causa sobrevenida,

según lo indicado en el artículo 195.2 del TUO de la Ley de Procedimiento Administrativo General, debe declararse el fin del procedimiento de fijación tarifaria para este Servicio Especial.

Por otro lado, para la determinación de las tarifas de los Servicios Especiales **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario y Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer**, se calcularon los costos adicionales de brindar dichos servicios en el TPY-NR. En tal sentido, se tomaron en cuenta los costos operativos (mano de obra, combustible y equipos de protección portuaria para trabajos en frío) y el aporte por regulación.

Finalmente, en el caso del Servicio Especial **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies**, se calculó la tarifa como el promedio simple de los montos cobrados en una muestra de terminales portuarios comparables, similar a la utilizada para determinar la tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies en un procedimiento previo de fijación tarifaria. El cálculo incluyó la estandarización de las tarifas cobradas en dichos terminales portuarios, así como la aplicación del test estadístico de Tukey o recorrido intercuartílico.

Considerando lo anterior, se obtuvieron las siguientes Tarifas Propuestas:

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (S/)
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario		
Grúa de celosía	Tonelada/hora	8,92
Grúa telescópica	Tonelada/hora	8,15
<i>Reach stacker</i>	hora	160,66
Montacarga (a la nave)	hora	174,27
Montacarga (a almacenamiento)	hora	95,00
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer		
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90

Nota: Para la consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga paletizada se aplicará la Tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN.

Cabe precisar que se verificó que las Tarifas anteriores cumplan con la condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión referida a que las Tarifas propuestas no deberán ser menores, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.

Finalmente, es importante mencionar que, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, las Tarifas de los Servicios Especiales determinadas en el presente procedimiento tarifario podrán ser revisadas por el Regulador a partir del quinto año del inicio de la explotación del TPY-NR, esto es, a partir del 15 de diciembre de 2021. Asimismo, a partir del quinto Año de la Concesión, el Concesionario podrá reajustar anualmente sus Tarifas por inflación, siguiendo la fórmula establecida en la Cláusula 9.7 del Contrato de Concesión.

I. ANTECEDENTES

1. El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, COPAM o el Concesionario).
2. El 4 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 048-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI) en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR).
3. El 28 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en caso el Concesionario solicite la prestación de Servicios Especiales, es aplicable la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión², en virtud de la cual es el Regulador, y no INDECOPI, el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia.
4. El 26 de octubre de 2016, mediante Memorando N° 181-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales.
5. El 13 de diciembre de 2016, mediante Memorando N° 248-16-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en el caso de los Servicios Especiales, corresponde aplicar las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, el cual ha estipulado una regla específica para el procedimiento de fijación tarifaria, la cual no considera la participación del INDECOPI y la APN. Por tanto, el Regulador, luego de verificar la inexistencia de condiciones de competencia, deberá proceder a establecer el régimen tarifario respectivo.
6. Mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, recibida el 05 de enero de 2018, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un segundo grupo de Servicios Especiales. En la citada comunicación se adjunta el documento titulado “Propuesta de Tarifas del Segundo Grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma TPY – NR” (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Concesionario).

² “9.3 Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

*Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRAN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.
(...)”*

7. Luego de revisar la documentación adjunta a la Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, se evidenció que ella no contenía la base de datos utilizada para aquellos servicios en que se utiliza la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, aspecto que forma parte del contenido mínimo que debe incluir toda solicitud de fijación tarifaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 62 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Considerando ello, mediante Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN del 10 de enero de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario remitir la referida base de datos a fin de admitir a trámite su solicitud.
8. Mediante Carta N° 0027-2018-GG-COPAM, recibida el 16 de enero de 2018, el Concesionario remitió la base de datos solicitada en el Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN.
9. Con fecha 19 de enero de 2018, por medio de Oficio N° 005-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos convocó al Concesionario a una reunión con el objetivo de contar con mayores elementos de análisis respecto a la solicitud presentada por el Concesionario. Dicha reunión se llevó a cabo el 24 de enero de 2018 entre representantes del Concesionario y miembros de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
10. Mediante Oficio N° 010-18-GRE-OSITRAN, de fecha 29 de enero de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos formuló un requerimiento de información al Concesionario, el cual fue atendido mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM del 5 de febrero de 2018.
11. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, se resolvió lo siguiente:
 - a) Disponer el inicio de procedimiento de fijación tarifaria de los servicios “Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario”, “Suministro de energía eléctrica”, “Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*” y “Embarque/descarga de contenedores IMO 40 pies”, en tanto califican como servicios especiales y se evidencia la inexistencia de condiciones de competencia.
 - b) Declarar que los servicios “Suministro de agua” y “Suministro de combustible a la carga rodante” se brindan en condiciones de competencia, por lo que, para su prestación el Concesionario podrá cobrar un precio.
 - c) Declarar improcedente la solicitud de fijación tarifaria de los servicios “Embarque y desembarque de carga mixta”, “Estadía en zona de espera”, “Suministro de combustible a la nave”, “Ensacado/enfundado o empaquetado”, en la medida que, a dicha fecha, el Regulador no contaba con información que sustente la necesidad de realizar Inversiones Adicionales necesarias para brindar los referidos servicios.
 - d) Declarar improcedente la solicitud de fijación tarifaria del servicio “Provisión de equipo de trimado”, en tanto las actividades propuestas para este servicio se encuentran incluidas en el alcance del Servicio Estándar.
 - e) Declarar improcedente la solicitud de fijación tarifaria del servicio “Alquiler de espacios en zona administrativa”, en tanto no califica como servicio portuario de

acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y la Ley del Sistema Portuario Nacional.

12. Mediante Oficio Circular N° 007-18-SCD-OSITRAN, notificado el 26 de marzo de 2018, la Secretaría de Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN.
13. Con fecha 19 de abril de 2018, mediante Carta N° 0253-2018-GG-COPAM, el Concesionario manifestó su desacuerdo con lo dispuesto en la Resolución del Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, en el extremo que declaró improcedente la solicitud de fijación tarifaria de los servicios “Embarque y desembarque de carga mixta” y “Estadía en zona de espera”, adjuntando a la misma su recurso de reconsideración parcial contra la mencionada resolución del consejo directivo.
14. El 30 de mayo de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 012-2018-CD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración parcial interpuesto por el Concesionario, por los siguientes motivos:
 - a) La información presentada por el Concesionario no evidencia que se haya dado inicio al procedimiento contractual para la ejecución de las Inversiones Adicionales necesarias para la prestación de los servicios materia del recurso de reconsideración.
 - b) El Concesionario no ha presentado información relacionada al acuerdo entre las Partes sobre la forma de pago de las referidas inversiones. Ello resulta importante a efectos de determinar con precisión la Retribución del Servicio Especial.
 - c) Si bien se puede utilizar la metodología costo incremental para el cálculo de la tarifa como propone el Concesionario, ello no implica que debe excluirse los costos relacionados a la infraestructura, como sostiene el concesionario.
 - d) No existe certeza de que la remisión de información relacionada con las inversiones adicionales coincida con las etapas y plazos de un eventual procedimiento de fijación tarifaria.
 - e) Sobre el servicio denominado “Estadía en zona de espera”, el Concesionario no ha presentado un argumento técnico o económico que sustente la necesidad de iniciar un procedimiento de fijación tarifaria para referido servicio, limitándose a señalar que se trata de un correlato a la atención de naves de carga mixta y que sería incompleto pensar en la atención de este tipo de carga sin al mismo tiempo brindar el servicio Estadía en zona de espera a las naves que la transportan.
15. Mediante Oficio N° 008-18-SCD-OSITRAN, notificado el 01 de junio de 2018, la Secretaría de Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concesionario la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2018-CD-OSITRAN.
16. Mediante Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de junio de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó al Concesionario información sobre los flujogramas, cantidad y gastos de personal y cantidad y gastos en materiales de los servicios materia del procedimiento tarifario.
17. Por medio de Carta N° 0359-2018-GG-COPAM del 7 de junio de 2018, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo para presentar la información requerida en el Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN.

18. Mediante Oficio N° 048-18-GRE-OSITRAN del 12 de junio de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos otorgó la ampliación de plazo para la presentación de la información requerida en el Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN. Asimismo, le informó al Concesionario que, a fin de verificar *in situ* la infraestructura, equipamiento, operaciones y actividades requeridas para la prestación de los servicios materia del presente procedimiento tarifario, se llevará a cabo una visita de inspección en el terminal portuario.
19. Con fecha 19 de junio de 2018, mediante Nota N° 021-2018-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles adicionales al plazo otorgado inicialmente para remitir la propuesta tarifaria. Dicha solicitud fue aceptada por medio de Memorando N° 220-2018-GG-OSITRAN del 20 de junio de 2018.
20. Mediante Carta N° 0389-2018-GG-COPAM del 19 de junio de 2018, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información solicitado mediante Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN.
21. El 20 de junio de 2018, funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos realizaron una visita de inspección al TPY-NR. En dicha inspección se verificó la infraestructura, equipamiento y actividades requeridas para la prestación de servicios materia del presente procedimiento tarifario. Asimismo, mediante el Acta de Inspección³, se solicitó información adicional a la requerida en el Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN, la cual fue enviada por COPAM mediante comunicación electrónica del 26 de junio de 2018.
22. Por medio de Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN del 11 de julio de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos indicó al Concesionario que en su Carta N° 0389-2018-GG-COPAM no incluyó la totalidad de la información solicitada mediante Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN. Asimismo, a raíz de lo mencionado por funcionarios de COPAM en la visita de inspección del 20 de junio de 2018, se solicitó información relacionada al Servicio Especial de Suministro de Energía Eléctrica.
23. Mediante Carta N° 0440-2018-GG-COPAM, recibida el 11 de julio de 2018, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (5) días hábiles para la presentación de la información requerida en el Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN.
24. Con fecha 12 de julio de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos otorgó una ampliación de plazo de tres (3) días hábiles para la presentación de la información solicitada mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN, en tanto que la mayor parte de dicha información constituye un requerimiento reiterativo de la información solicitada en el Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN.
25. Mediante Carta N° 0458-2018-GG-COPAM del 18 de julio de 2018, COPAM envió la información solicitada mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN. Adicionalmente, por medio de la Carta N° 0459-2018-GG-COPAM del 19 de julio de 2018, remitió información complementaria a la enviada en su Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

³ Cabe mencionar que, en la citada Acta de Inspección, un representante de la Entidad Prestadora hizo un comentario con relación al “Servicio de combustible de carga rodante”; sin embargo, dicho servicio no es materia de la presente fijación tarifaria.

26. Mediante comunicación electrónica del 26 de julio de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó al Concesionario el envío de información relacionada a las funciones del personal que participa en la prestación de los servicios materia del presente procedimiento tarifario. Dicha solicitud fue atendida mediante comunicación electrónica del 30 de julio de 2018.

II. MARCO LEGAL APLICABLE

II.1 Marco legal establecido en el Contrato de Concesión

27. Respecto a la fijación tarifaria de servicios especiales el Contrato de Concesión del TPY-NR establece lo siguiente:

“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 del servicio”.

*“8.15. **SERVICIOS ESPECIALES***

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, el CONCESIONARIO está facultado a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos el(los) Usuario(s) que los soliciten”.

- “9.3. Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.*

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación (sic) cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRÁN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

En el caso que el REGULADOR considere que es necesario establecer una Tarifa como contra prestación por uno o más Servicios Especiales, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRÁN, determinando la obligación del CONCESIONARIO de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite.

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

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

28. En virtud de lo expuesto, podemos señalar lo siguiente:

- (i) El Concesionario está facultado a prestar adicionalmente a los Servicios Estándar, los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten (Cláusula 8.15).

- (ii) El Concesionario se encuentra obligado a prestar a los usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales (Cláusula 8.15).
 - (iii) Por los Servicios Especiales que brinde, el Concesionario tendrá derecho a cobrar un Precio o una Tarifa (Cláusula 1.23.91).
 - (iv) Antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar su propuesta tarifaria a OSITRAN, entidad que determinará si es necesario establecer una Tarifa o si el Concesionario puede cobrar un Precio (Cláusula 9.3).
29. En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, corresponde a OSITRAN determinar si existen o no condiciones de competencia de los Servicios Especiales que tenga a bien proponer el Concesionario. Una vez determinado ello, OSITRAN, de corresponder, iniciará un procedimiento de fijación tarifaria.
30. Como se puede apreciar, el Contrato de Concesión reconoce a OSITRAN como la entidad competente para el proceso de fijación tarifaria de servicios especiales. Esto es concordante con la Cláusula 14.7 del Contrato de Concesión que reconoce que el Regulador *“... está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen”*.
31. De lo expuesto, el Contrato de Concesión establece el procedimiento para la fijación de las Tarifas de los Servicios Especiales. Asimismo, reconoce que es el OSITRAN el encargado de fijarlas, en concordancia con las funciones asignadas por el marco normativo.

II.2 De las competencias de OSITRAN

32. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
33. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
34. Asimismo, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un Contrato de Concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.
35. El artículo 20 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios.

36. Por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora OSITRAN fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
37. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la Institución. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios y de la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
38. Asimismo, es pertinente señalar que el numeral 21.1 del Artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), señala que le corresponde a OSITRAN:
- (i) Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
 - (ii) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo con las leyes aplicables.
39. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el Artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
- (i) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN.
 - (ii) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.
40. Como puede observarse, tanto el marco normativo de OSITRAN como la Ley del SPN le reconocen competencia para fijar tarifas, en especial en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia.

II.3 Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

41. OSITRAN ejerce su función regulatoria siguiendo lo establecido por su Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, RETA). En efecto, de acuerdo con lo establecido por el RETA podemos señalar que:
- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas (art. 5).
 - El régimen tarifario regulado, es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN (art. 10 y 11).

- Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios que presten, derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se opongan (art. 9 y 24⁴).
 - El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión si este no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos (art. 9 y 24⁵).
 - Como regla, corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (art. 17).
42. De conformidad con lo dispuesto por el RETA, el procedimiento de fijación tarifaria a iniciativa de parte debe seguir las siguientes etapas:
- a) Inicio del procedimiento a instancia de parte**
43. El artículo 61 del RETA establece que la Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Asimismo, señala que mediante Resolución de Consejo Directivo se da el inicio al procedimiento de fijación tarifaria.
44. Sobre el particular, en el presente caso, observamos lo siguiente:
- El 5 de enero de 2018, mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales.
 - Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes servicios especiales:
 - Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
 - Suministro de energía eléctrica.
 - Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*.
 - Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.

⁴ Modificado por el Artículo Primero de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicado el 01 de febrero de 2012.

⁵ *Ídem*.

b) Requerimientos de información

45. El artículo 55 del RETA establece que OSITRAN está facultado para requerir a la Entidad Prestadora, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora.
46. Al respecto, observamos lo siguiente en el presente procedimiento:
- Mediante Oficios N° 002, 010, 045 y 057-18-GRE-OSITRAN, del 10 de enero, 29 de enero, 5 de junio y 11 de julio de 2018, respectivamente, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizó requerimientos de información al Concesionario. Asimismo, mediante Acta de Inspección del 20 de junio de 2018, así como por medio de una comunicación electrónica del 26 de julio de 2018, se solicitó información complementaria a la remitida en los mencionados oficios.
 - El Concesionario dio respuesta a los requerimientos a través de la siguiente documentación:
 - El 16 de enero de 2018 se recibió la Carta N° 0027-2018-GG-COPAM, a través de la cual el Concesionario remitió la información solicitada mediante Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN.
 - El 5 de febrero de 2018 se recibió la Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, a través de la cual el Concesionario da respuesta a lo solicitado mediante Oficio N° 010-18-GRE-OSITRAN.
 - El 19 de junio de 2018 se recibió la Carta N° 0389-2018-GG-COPAM, a través de la cual el Concesionario da respuesta a lo solicitado mediante Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN.
 - El 26 de junio de 2018 se recibió el correo electrónico a través del cual el Concesionario da respuesta a lo solicitado en Acta de Visita de Inspección.
 - El 18 y 19 de julio de 2018 se recibieron las cartas N° 0458-2018-GG-COPAM y 0459-2018-GG-COPAM, respectivamente, a través de las cuales el Concesionario da respuesta a lo solicitado mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN.
 - Con fecha 30 de julio de 2018 se recibió una comunicación electrónica del Concesionario, en la cual adjuntó la información solicitada mediante correo electrónico del 26 de julio de 2018.

c) Cumplimiento de los plazos

47. Conforme a lo señalado por el artículo 56 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles, excepcionalmente prorrogables por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles adicionales, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando los requisitos establecidos por el artículo 43 para la publicación de dicha propuesta tarifaria⁶.

⁶ Conforme a lo señalado por el Art. 43 del RETA, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

- (i) Proyecto de Resolución que apruebe la fijación.
- (ii) Exposición de motivos.
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.

48. Sobre el particular, debemos señalar lo siguiente:
- Con fecha 19 de junio de 2018, mediante Nota N° 021-2018-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles adicionales a los otorgados inicialmente para la presentación de la propuesta tarifaria, de acuerdo con lo previsto en el artículo 56 del RETA.
 - Mediante Memorando N° 220-2018-GG-OSITRAN del 20 de junio de 2018, la Gerencia General concedió la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
49. Por su parte, la Gerencia General contará con cinco (5) días hábiles para evaluar el referido informe y, en caso de considerarlo conforme, someterlo a consideración del Consejo Directivo, para que dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento, proceda a aprobar, de ser el caso, a efectuar la publicación de la propuesta tarifaria.
50. En consecuencia, podemos concluir que el trámite del presente procedimiento de fijación tarifaria ha observado los plazos establecidos por el RETA de OSITRAN.

-
- (iv) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación tarifaria.
 - (v) Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes.

III. OBJETIVO Y CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

51. En el Plan de Promoción de la Inversión Privada llevado a cabo por PROINVERSIÓN⁷, se plantearon los siguientes objetivos para esta concesión:
- Satisfacer la demanda del comercio interior y del comercio exterior.
 - Incrementar la eficiencia de los servicios y actividades portuarias.
 - Alcanzar y mantener la capacidad necesaria para atender la demanda derivada de las mejoras de la navegabilidad de la Hidrovía Amazónica.
 - Reducir los costos y sobrecostos portuarios.
 - Mejorar la calidad de los servicios prestados y optimizar la intermodalidad y cadena logística.
 - Promover el empleo directo e indirecto en la zona de influencia.
52. Respecto a las principales características de la concesión tenemos las siguientes:
- La modalidad del contrato es del tipo DBFOT, mediante esta modalidad el Concesionario diseña, construye, financia, conserva y explota el TPY-NR, debiendo revertir los Bienes de la Concesión al Concedente al término de la concesión.
 - El plazo de duración de la concesión es de 30 años, contados desde la fecha de suscripción del contrato.
 - El Concesionario tiene derecho a la prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del TPY-NR a partir de la toma de posición.
 - La concesión es de tipo cofinanciada. El Estado, en su calidad de Concedente, pagará al Concesionario por los siguientes conceptos, cuyos montos fueron determinados en la oferta económica del Concesionario:
 - i) Pago por Obra (PPO), cuyo fin es retribuir la inversión en que incurre el Concesionario para la ejecución de obras, y
 - ii) Pago anual por mantenimiento y operaciones (PAMO), que tiene como finalidad retribuir todos los costos de explotación, conservación y reposición.⁸
53. El monto de inversión referencial, según se encuentra establecido en el Anexo 9 del Contrato de Concesión, asciende a USD 37 058 304,00 (treinta y siete millones cincuenta y ocho mil trescientos cuatro y 00/100, Dólares de los Estados Unidos), los cuales se ejecutarán en dos fases:
- Fase I: USD 25 487 496,00
 - Fase II: USD 11 570 808,00

⁷ PROINVERSIÓN (2009). *Plan de Promoción de la Inversión Privada Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma*.

⁸ COPAM hizo la siguiente oferta económica: un PPO de USD 6 739 217,00 (sin IGV) y un PAMO de USD 2 712 145,00 (sin IGV). De acuerdo con el Contrato de Concesión, el PPO y el PAMO serán pagados a través del Fideicomiso de Administración de acuerdo a las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.

54. Las obras iniciales de la Fase I fueron recibidas (con observaciones) el 15 de diciembre de 2016⁹, representando dicha fecha el inicio de operaciones del TPY-NR. De acuerdo con el Anexo 9 del Contrato de Concesión, dicha fase comprende las siguientes obras y adquisición de equipos:
- Construcción de un muelle, con dos amarraderos, de 120 metros de longitud y 12 metros de ancho.
 - Construcción del atracadero para pasajeros de 10 metros de longitud.
 - Construcción de áreas de almacenamiento: (i) almacén techado para carga general, (ii) almacén techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles, (iii) patio para el almacenamiento de contenedores.
 - Construcción de una estructura de retención aguas arriba del muelle.
 - Equipamiento portuario:
 - Una grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía,
 - Una grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria,
 - Un *reach stacker*,
 - Dos tractores de tiro,
 - Seis elevadores,
 - Cuatro vagonetas, entre otros.
55. Las inversiones de la Fase II empezarán cuando el TPY-NR alcance una demanda de 600 mil toneladas anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.

⁹ Según consta en el Acta de recepción de obras con observaciones firmada por representantes de la Autoridad Portuaria Nacional, el Concesionario y OSITRAN.

IV. SERVICIOS SUJETOS A FIJACIÓN TARIFARIA

56. De acuerdo con lo dispuesto mediante Resolución de Consejo Directivo N°008-2018-CD-OSITRAN, corresponde realizar la fijación tarifaria de los siguientes Servicios Especiales a ser brindados en el TPY-NR:
- a) Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
 - b) Suministro de energía eléctrica.
 - c) Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*.
 - d) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
57. Es importante precisar que el alcance de los Servicios Especiales que se evalúan en el presente informe no necesariamente concuerda con lo solicitado por COPAM mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM. Ello, en la medida que los servicios prestados por el Concesionario deben respetar lo establecido en el Contrato de Concesión; en particular en lo referido a la definición de Servicios Estándar, contenida en la Cláusulas 1.26.90, y los alcances de tales servicios, desarrollados en la Cláusula 8.14:

“1.26.90. Servicios Estándar

Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará la(s) Tarifa(s) correspondiente(s). Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato.”

“8.14. SERVICIOS ESTÁNDAR

Son aquellos servicios portuarios que, durante el período de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

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

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

- a) Servicios a la nave: comprende la utilización de los amarraderos y el servicio de amarre y desamarre.*
- b) Servicios a la carga: comprende los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario.*

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

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

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

La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

El cobro de la tarifa será independiente de la prestación efectiva de uno o más de los servicios que forman parte de los servicios estándar, siempre que su no utilización sea una decisión del usuario.

Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.”

58. En efecto, tal como se encuentra fundamentado en el Informe N° 003-2018-GRE-GAJ-OSITRAN, el Regulador procedió a verificar si el alcance de los servicios propuestos respetaba lo señalado en las cláusulas anteriores, y si se cumplía con la definición de Servicios Especiales contenida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión:

“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 del servicio.”

59. En tal sentido, de acuerdo con lo aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, el alcance de los Servicios Especiales materia del presente procedimiento de fijación tarifaria es el siguiente:

- e) Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías. Este servicio se brinda únicamente a solicitud del usuario y no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera. La tarifa se cobrará en función del equipamiento utilizado: (i) grúa celosía, (ii) montacargas, (iii) *reach stacker*, y (iv) grúa telescópica.
- f) Suministro de energía eléctrica:** Consiste en el suministro de energía a equipos menores y a la nave, utilizando las conexiones existentes para la provisión de energía para contenedores *reefer*. En particular, lo que se brinda es un punto de energía eléctrica para que, a partir de este, se pueda suministrar energía a las naves. Este servicio califica como especial siempre y cuando no sea requerido para iluminar labores de estiba/desestiba de la carga.

- g) Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada.¹⁰ El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo al tipo de carga.
- h) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies:** Provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la Organización Marítima Internacional, ver Cuadro N° 1), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.

¹⁰ Es preciso mencionar que, tal como se explica en el Informe N° 020-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, este servicio no incluye las actividades de embarque y/o descarga de contenedores *reefer*.

Cuadro N° 1

Clasificación de mercancías peligrosas

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
1	Explosivos	1.1	Riesgo de explosión de toda la masa
		1.2	Riesgo de proyección
		1.3	Riesgo de incendio
		1.4	Bajo riesgo
		1.5	Sustancias muy insensibles que presentan riesgo de explosión de toda la masa
		1.6	Objetos sumamente insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa
2	Gases	2.1	Gases inflamables
		2.2	Gases no inflamables, no tóxicos
		2.3	Gases tóxicos
3	Líquidos inflamables		
4	Sólidos inflamables	4.1	Sólidos inflamables, sustancias que reaccionan espontáneamente y explosivos sólidos insensibilizados
		4.2	Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea
		4.3	Sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables
5	Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos	5.1	Sustancias comburentes
		5.2	Peróxidos orgánicos
6	Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas	6.1	Sustancias tóxicas
		6.2	Sustancias infecciosas
7	Material radioactivo		
8	Sustancias corrosivas		
9	Sustancias y objetos peligrosos varios		

Fuente: OMI (2012). Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

V. METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS

60. Respecto a la metodología a utilizar para la fijación tarifaria, es preciso señalar que en la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión se establece que, en caso el Regulador considere necesario el establecimiento de una Tarifa, dicho procedimiento se llevará a cabo de acuerdo con las disposiciones del RETA:

“9.3 Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRÁN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

En el caso que el REGULADOR considere que es necesario establecer una Tarifa como contra prestación por uno o más Servicios Especiales, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRÁN, determinando la obligación del CONCESIONARIO de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite.

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

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

[El subrayado es nuestro.]

61. Similar disposición se encuentra contenida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión. Es preciso mencionar que en esta cláusula se establece además que la Tarifa no podrá ser menor que los costos operativos que demande la prestación del servicio.

“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 del servicio”.

[El subrayado es nuestro.]

62. De acuerdo con lo señalado en el Informe N° 003-2018-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustenta la Resolución N° 008-2018-CD-OSITRAN, la metodología que se utilizará para la determinación de las tarifas que cobrará el Concesionario por los Servicios Especiales Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario,

Consolidación/desconsolidación para contenedores *reefer* y Suministro de energía eléctrica es la de costos incrementales. Dicha metodología se encuentra definida en el Anexo I del RETA de la siguiente manera:

“1.1. Principales Metodologías de Fijación Tarifaria Costos Incrementales

Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos que se derivan de proveer un servicio adicional. El costo incremental se refiere a los costos creados por cambios discretos en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento y de gastos de capital. Si el servicio deja de prestarse, no se producen efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios. Esta metodología puede ser utilizada, cuando los costos adicionales que impone la provisión de un servicio nuevo o la atención de un usuario adicional, son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa; o existen drivers que permiten objetivamente asignarle costos a dicho servicio.”

63. Es importante indicar que la elección de dicha metodología para los referidos servicios especiales se sustentó en que es posible identificar con claridad los costos asociados directamente a su prestación. Por ejemplo, de la información remitida en la Propuesta Tarifaria del Concesionario fue posible obtener la cantidad y gastos por operación de mano de obra, energía eléctrica, combustible entre otros costos operativos adicionales.
64. Por otro lado, en el informe que sustentó el inicio del presente procedimiento tarifario también se indicó que la metodología que se utilizará para determinar la tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies es la de tarificación comparativa o *benchmarking*, la misma que se encuentra definida en el Anexo I del RETA de la siguiente manera:

“Tarificación comparativa (benchmarking)

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarificar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”

[El subrayado es nuestro.]

65. Cabe señalar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN se determinó la tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies, utilizando la metodología de *benchmarking*. En tal sentido, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el artículo 18 del RETA¹¹, se

¹¹ “Artículo 18. Principios
(...)”

eligió la misma metodología para determinar la tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.

8. Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.

9. Consistencia. En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras, así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario.”

VI. PROPUESTA DE COPAM

66. De acuerdo con lo señalado previamente, COPAM presentó su propuesta tarifaria mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM y consideró que, para los servicios Suministro de energía eléctrica y Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, la metodología de cálculo de tarifas a aplicar debe ser tarificación comparativa o *benchmarking*; mientras que para los servicios Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* y Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, la metodología es la de costos incrementales.
67. Para aquellos servicios en los que se eligió la metodología de costos incrementales, el Concesionario consideró los costos que se derivan de la prestación de los servicios, es decir, mano de obra (personal administrativo y operativo), combustible, equipos de protección personal, entre otros. Adicionalmente, a dichos costos, el Concesionario incluyó en su cálculo tarifario el pago por aporte por regulación, el cual representa el 1% de la tarifa.
68. Por otra parte, para el caso del cálculo de tarifas bajo la metodología de *benchmarking* el Concesionario tomó en cuenta la muestra de terminales portuarios nacionales e internacionales que se presenta en el Cuadro N° 2. Considerando dicha muestra, la tarifa propuesta por COPAM es calculada como el promedio simple de los montos cobrados en cada terminal.

Cuadro N° 2

Muestra de terminales portuarios comparables seleccionados por COPAM

Terminal Portuario/Servicio Especial	Suministro de energía <i>reefer</i>	Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies
Terminal Portuario de Paita		X
Terminal Portuario General San Martín		X
Terminal Portuario de Iquitos (ENAPU)	X	
Sociedad Portuaria Michellmar (Colombia)		X
Sociedad Portuaria Buena Vista (Colombia)		X
Palermo Sociedad Portuaria (Colombia)		X
Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (Colombia)	X	
Puerto Berrio (Colombia)	X	

Fuente: Carta N° 0769-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

69. En el Cuadro N° 3 se muestran las tarifas propuestas por el Concesionario como resultado de aplicar las metodologías antes señaladas.

Cuadro N° 3
Tarifas propuestas por COPAM

Servicio Especial	Unidad de Cobro	Tarifa (S/)
Provisión de equipo		
<i>Grúa de celosía</i>	Hora	122,08
<i>Grúa telescópica</i>	Hora	104,81
<i>Reach Stacker</i>	Hora	128,89
<i>Montacargas</i>	Hora	77,08
Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer		
<i>Contenedores de 20 pies con carga paletizada</i>	Contenedor	529,25
<i>Contenedores de 20 pies con carga suelta</i>	Contenedor	729,25
<i>Contenedores de 40 pies con carga paletizada</i>	Contenedor	723,43
<i>Contenedores de 40 pies con carga suelta</i>	Contenedor	900,63
Suministro de energía eléctrica	Kwh	Tarifa+15%
Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies	Contenedor	522,64

Fuente: Carta 0769-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VII. CONDICIONES DE COMPETENCIA

70. La Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión regula el procedimiento que debe seguirse para iniciar la prestación de Servicios Especiales en el TPY-NR:

“9.3 Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRAN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

En el caso que el REGULADOR considere que es necesario establecer una Tarifa como contraprestación por uno o más Servicios Especiales, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, determinando la obligación del CONCESIONARIO de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite.
(...)”

[El subrayado es nuestro.]

71. De conformidad con lo establecido en la cláusula citada y tomando en consideración el análisis de la Gerencia de Asesoría Jurídica contenido en el Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, en la medida que el Regulador es competente para determinar si por los Servicios Especiales el Concesionario debe cobrar una Tarifa o un Precio, es OSITRAN el que previamente debe determinar si existen o no condiciones de competencia para los referidos servicios.
72. En tal sentido, corresponde al Regulador determinar si los Servicios Especiales propuestos por el Concesionario se sujetarán o no a un régimen regulado, esto es, si por su prestación se cobrará una Tarifa o un Precio. Lo anterior guarda concordancia con lo establecido en el artículo 11 del RETA, en el que se establece que ello dependerá de la evaluación de las condiciones de competencia en los respectivos mercados:

“Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria

En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.”

[El subrayado es nuestro.]

73. Siendo así, a continuación, se analizan las condiciones de competencia para los servicios propuestos por el Concesionario que han sido calificados como Servicios Especiales en la sección precedente, con el objetivo de determinar si existen condiciones de competencia que limiten el poder de mercado de COPAM.
74. Es importante mencionar que, a fin de determinar si existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios sujetos a revisión tarifaria, es necesario definir de manera previa los mercados relevantes de cada uno de estos servicios. Al respecto, existe un consenso amplio respecto de los conceptos económicos que subyacen a la

definición del mercado relevante¹². Esta se realiza identificando dos dimensiones: el mercado de producto o servicio relevante y el mercado geográfico relevante.

- (i) El mercado de producto o servicio relevante incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.
- (ii) El mercado geográfico relevante considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.

75. Ambas dimensiones determinan el mercado relevante sobre el cual se estimará la tenencia o no de posición de dominio por parte del Concesionario.
76. La legislación peruana recoge estos conceptos en el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, de la manera siguiente:

“Artículo 6.- El mercado relevante.-

6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.

6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.”

77. Además, es importante tomar en cuenta que la literatura económica recomienda que, en la medida que existan altos niveles de complementariedad por parte de la demanda, el análisis de mercado relevante de un determinado bien o servicio debe analizarse de manera empaquetada y no individual. En otras palabras, es importante determinar si para la prestación de un servicio se requiere únicamente el servicio bajo análisis o si también se necesitan servicios adicionales que posibiliten o complementen su prestación.

¹² Ver, por ejemplo:

- U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>. Último acceso: 21 de noviembre de 2016.
- EUROPEAN COMMISSION (1997). *Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia*. Disponible en: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN). Último acceso: 21 de noviembre de 2016.

78. Así, por ejemplo, Gual (2004) ha propuesto analizar el empaquetamiento de los servicios teniendo en cuenta la existencia de fuertes complementariedades por el lado de la demanda¹³. Del mismo modo, en sectores como el bancario, se ha considerado que el servicio relevante debe ser analizado como un conjunto de servicios financieros y no como un servicio financiero individual¹⁴. Finalmente, OPTA (2007)¹⁵ recomienda criterios para determinar los casos en los que un servicio relevante puede definirse como un servicio empaquetado. Para ello, aplica el test del monopolista hipotético al servicio empaquetado y analiza si, ante un incremento de su precio, una parte significativa de la demanda sigue prefiriendo adquirir el servicio empaquetado en lugar de adquirir los servicios que forman parte del paquete de manera individual. En ese caso, el mercado relevante estaría definido por el paquete¹⁶.
79. La consideración anterior es de singular importancia cuando se analizan servicios relacionados al transporte marítimo/fluvial de mercancías. Ello debido a que algunos de estos servicios son demandados de manera agregada, formando un conjunto de servicios que se complementan entre sí para poder transportar un producto de un lugar a otro. Asimismo, los usuarios tienen incentivos para contratar varios servicios con una sola empresa en la medida que ello reduce sus costos de transacción; mientras que las empresas tienen el incentivo de prestar algunos servicios de manera empaquetada considerando la existencia de economías de escala, de especialización y de ámbito.
80. El análisis presentado a continuación aplica el marco normativo y las consideraciones teóricas descritos anteriormente para la definición del mercado relevante de cada uno de los servicios propuestos por el Concesionario que califican como Servicios Especiales. Una vez determinados los mercados relevantes, se procederá a determinar si existen condiciones de competencia al interior de cada uno de ellos o si, por el contrario, existe poder de mercado de parte del alguno de los agentes participantes. Sobre el particular, es importante partir de la definición de poder de mercado. De acuerdo con Motta (2004):

“El poder de mercado es un concepto crucial en el razonamiento económico de las leyes de competencia. Se refiere a la habilidad de una firma para incrementar sus precios por encima de algún nivel competitivo – el precio de referencia – de manera rentable.”¹⁷

¹³ Gual J. (2004), *Market Definition in the Telecoms Industry*. En: The Economics of Antitrust and Regulation in Telecommunications, edited by P. Rey and P. Bulgues, E. Elgar Publishing.

¹⁴ Adams, W. J. y J. L. Yellen (1976). “Commodity Bundling and the Burden of Monopoly”. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 90, N° 3, pp. 475 – 498.
Nalebuff, B. (2005). “Exclusionary Bundling”. *The Antitrust Bulletin*, Vol. 50, N° 3.
Motta, M. (2004) *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge Books, Cambridge University Press, ISBN 0-521-81663-7.

¹⁵ Autoridad Independiente de Correo y Telecomunicaciones de Países Bajos (*Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit*). Cabe señalar que en 2013 dicha autoridad se ha integrado con otras autoridades del mismo país para formar la Autoridad para Consumidores y Mercado.

¹⁶ OPTA (2007). *The Bundle the Market?* Regulatory Policy Note N° 5.

¹⁷ Motta (2004), pp. 40-41. Traducción libre de: “Market power is a crucial concept in the economics of competition law. It refers to the ability of a firm to raise price above some competitive level – the benchmark price – in a profitable way.”

81. Asimismo, se tomará en consideración los resultados del análisis de condiciones de competencia en la prestación de Servicios Estándar en el TPY-NR, el cual fue llevado a cabo por el INDECOPI y está contenido en el Informe N° 069-2015/GEE.¹⁸

a) Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario

82. De acuerdo con lo desarrollado en la sección anterior, este servicio se define como:

***“Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías. Este servicio se brinda únicamente a solicitud del usuario y no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera. La tarifa se cobrará en función del equipamiento utilizado: (i) Grúa celosía, (ii) montacargas, (iii) Reach Stacker, y (iv) grúa telescópica.”*

[El subrayado es nuestro.]

83. Como se desprende de la definición, el servicio propuesto incluye actividades que se prestan de manera previa al embarque o posterior a la descarga de la mercancía. En tal sentido, el servicio es demandado por los consignatarios de la carga y se prestará de manera complementaria a la prestación del Servicio Estándar.
84. El servicio propuesto se brinda como parte de la cadena logística que posibilita el tráfico de carga y sustituirlo implicaría sustituir un conjunto de servicios, los cuales suelen brindarse en almacenes extraportuarios (por ejemplo, pesaje adicional, almacenamiento, segregación de mercancías, colocación/remoción de etiquetas, etc.) y, eventualmente, en la planta de los embarcadores/consignatarios de carga.
85. En tal sentido, el mercado de servicio relevante se define como el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
86. En cuanto al mercado geográfico relevante (que está definido como los lugares geográficos en los que existen alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante), se debe considerar que, de acuerdo con lo mencionado previamente, el servicio propuesto se puede brindar en almacenes extraportuarios. Sin embargo, según la autoridad aduanera en las zonas geográficas cercanas al TPY-NR no existe un almacén aduanero fluvial autorizado. De hecho, el único almacén aduanero fluvial autorizado se ubica en el Terminal Portuario Iquitos que es administrado por ENAPU S.A.¹⁹
87. En consecuencia, si los demandantes presentan la necesidad de solicitar el servicio propuesto y movilizan la carga a través del TPY-NR, no tendrían otra alternativa distinta a la del Concesionario (competencia interportuaria). Por tanto, el mercado geográfico relevante queda definido por el área de Concesión del TPY-NR.

¹⁸ INDECOPI (2015). *Análisis de condiciones de competencia en la prestación de servicios portuarios fluviales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma*. Informe N° 069-2015/GEE. Remitido el 4 de noviembre de 2015 mediante Carta N° 644-2015/PRE-INDECOPI.

¹⁹ Ver: <http://www.aduanet.gob.pe/servlet/CGAlma>

88. De lo anterior, el mercado relevante está conformado por el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario en el área de la concesión del TPY-NR.
89. Dado el mercado relevante antes definido, corresponde analizar si existen o no condiciones de competencia. Al respecto, en la virtud de lo establecido en el literal (iii) de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión²⁰, el Concesionario cuenta con exclusividad para la prestación de servicios en el área de la concesión, con lo cual no existiría competencia intraportuaria.
90. Por lo tanto, existe evidencia que el paquete de servicios conformado por el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario no se prestaría en condiciones de competencia. En consecuencia, el referido servicio no se prestaría en condiciones de competencia y corresponde fijar una tarifa.

b) Suministro de energía eléctrica

91. Según manifiesta el Concesionario, este servicio consiste en suministrar energía a equipos menores y para la nave, utilizando las conexiones existentes para la provisión de energía para contenedores *reefer*. En particular, lo que va a ofrecer el Concesionario es un punto de energía eléctrica para que a partir de este se pueda suministrar energía a las naves.
92. De lo anterior, se desprende que los demandantes del servicio propuesto son las naves, y lo demandan para el suministro de energía eléctrica para cubrir sus necesidades básicas en horas de la noche y para el uso de equipos dentro de la nave.²¹
93. Una de las características de los servicios portuarios es la complementariedad que existe entre servicios. Observar esta cualidad es importante dentro de la definición del mercado relevante, toda vez que produce una mejor definición del servicio relevante. En efecto, en la medida que existe un alto nivel de complementariedad entre el servicio bajo análisis y otros servicios, el servicio relevante debe ser definido de manera conjunta.

²⁰ "(iii) El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaquas - Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y el Acuerdo N° 909-201/15/10/2010/D adoptado por el Directorio de la APN en sesión de fecha 15 de octubre de 2010, el mismo que forma parte integrante del presente Contrato como Anexo (23).

Sin perjuicio de lo anterior, para la ejecución y/o prestación de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en el presente Contrato, conforme resulte aplicable.

En tal sentido, los servicios a cargo del CONCESIONARIO se prestarán a todo Usuario que los solicite bajo los principios de libre competencia, no-discriminación e igualdad ante la Ley, neutralidad, prohibición de transferencias de precios, contabilidad separada y libre elección."

[El subrayado es nuestro.]

²¹ De acuerdo con las declaraciones tomadas vía telefónica, los días 16 de febrero y 1 de marzo de 2018, a Luis Escobero de la empresa Servicios Mineros Amazonía, Alan Saavedra de la empresa Inversiones Don Pancho S.A.C, Juan Carlos Castro de la empresa Negocios y Servicios Carlos Antonio S.A.C.

94. En particular, para solicitar el servicio de Suministro de energía eléctrica, la nave debe demandar, en primer lugar, el Servicio Estándar a la Nave. En tal sentido, los solicitantes del servicio bajo análisis no lo demandan de manera individual, sino que lo realizan como parte de un conjunto de servicios entre los que se destaca, por su obligatoriedad, el Servicio Estándar antes mencionado. En efecto, para que una nave atraque en el TPY-NR, esta debe solicitar dicho servicio; luego, en función de otras necesidades que se presenten, puede demandar prestaciones complementarias. En consecuencia, puede concluirse que existe un alto nivel de complementariedad entre el servicio bajo análisis (Suministro de energía eléctrica) y el Servicio Estándar a la Nave.
95. Por tanto, el análisis de sustitución se debe dar a nivel del paquete de servicios, el cual estaría formado, inicialmente, por el Suministro de energía eléctrica y el Servicio Estándar a la Nave.
96. De otro lado, en el análisis de sustituibilidad de dicho paquete de servicios, debe analizarse cómo las naves se vienen proveyendo de energía eléctrica en la actualidad. Al respecto, los usuarios consultados mencionan que la alternativa que utilizan actualmente es la de generadores de energía eléctrica, lo cual implica costos de combustible. Asimismo, usan energía que les genera el propio motor de la nave. Por lo tanto, el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el auto suministro de energía podría considerarse sustituto del servicio propuesto.
97. Sobre el particular, cabe mencionar que las autoridades de competencia han considerado que en mercados en los que existe poca competencia o mercados altamente concentrados, puede ocurrir que se consideren productos o servicios como parte del mercado relevante, pero que en realidad no deberían considerarse. A este tipo de razonamiento se le conoce como “la falacia del celofán” ²².
98. La literatura económica señala que cuando un mercado se encuentra altamente concentrado, las empresas que poseen poder de mercado pueden incrementar sus precios (operan en la parte inelástica de la curva de la demanda). En este contexto, para algunos usuarios un producto o servicio puede ser considerado un sustituto, situación que no se presentaría si las empresas operaran en un mercado competitivo (cuando las

²² “La “falacia del celofán” está relacionada a la decisión adoptada por la Corte Suprema de los Estados Unidos de América contra la empresa E.I. du Pont de Nemours & Co., sobre un presunto abuso de posición de dominio en el mercado de papel celofán. Dicha Corte afirmó que existía un grado razonable de sustitución entre el celofán y diversos materiales de envoltura flexibles (papel, aluminio, láminas de metal, películas flexibles, etc.).

Sin embargo, la referida Corte no tomó en cuenta que la empresa investigada era monopolista en la fabricación de papel celofán y, por lo tanto, los niveles de precios vigentes en el mercado eran tan altos que los consumidores incluirían como sustitutos a productos que por características y usos no serían naturales sustitutos del celofán. Mientras más se eleve el precio de un producto resulta lógico que la demanda de éste se torne más elástica. La lección que se extrae de la “falacia del celofán” es que la sustituibilidad debería ser calculada suponiendo un precio competitivo del bien analizado y no ampliando el mercado en función de los altos niveles de precios impuestos por un monopolista”

Figari, H., Gómez H. y Zúñiga M. (2005) Hacia una metodología para la definición del mercado relevante y la determinación de la existencia de posición de dominio.

empresas operan en la parte elástica de la curva). En casos como este, se puede estar cometiendo “la falacia del celofán” al considerar dentro de la definición del mercado relevante, productos que no deberían ser incluidos.

99. Considerar como un posible sustituto del servicio propuesto al auto suministro de energía eléctrica, sea mediante un generador o a través del motor de la nave, podría ampliar el mercado relevante más de lo que realmente necesario. En particular, de acuerdo con las declaraciones de los usuarios, auto suministrarse energía eléctrica a través de un generador o el motor de la nave les genera importantes costos, en particular, costos de combustible.
100. En consecuencia, el paquete del servicio conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el auto suministro de energía no puede considerar como un servicio sustituto al paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el servicio Suministro de energía eléctrica. Por tanto, el servicio relevante queda definido como el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el Suministro de energía eléctrica.
101. En cuanto al mercado geográfico relevante, existen otros terminales portuarios como el de Terminal Portuario de Iquitos, administrado por ENAPU SA, que brinda el servicio relevante. Pero como se ha mencionado, la energía eléctrica es demandada cuando la nave permanece pernoctando en el terminal, por lo que la ubicación e inmediatez son características que debe presentar ese servicio. En tal sentido, es razonable que ningún otro terminal portuario pueda ser una alternativa razonable cuando las naves se encuentren atracadas en el TPY-NR, por lo que no existe competencia interportuaria.
102. Por consiguiente, el mercado relevante queda definido por el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el servicio de Suministro de energía (servicio relevante) en el TPY-NR (mercado geográfico relevante).
103. Al respecto, cabe mencionar que en la virtud de lo establecido en el literal (iii) de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión²³, el Concesionario cuenta con exclusividad para la prestación de servicios en el área de la concesión, con lo cual no existiría competencia intraportuaria.

²³ “(iii) El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaquas - Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y el Acuerdo N° 909-201/15/10/2010/D adoptado por el Directorio de la APN en sesión de fecha 15 de octubre de 2010, el mismo que forma parte integrante del presente Contrato como Anexo (23).

Sin perjuicio de lo anterior, para la ejecución y/o prestación de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en el presente Contrato, conforme resulte aplicable.

En tal sentido, los servicios a cargo del CONCESIONARIO se prestarán a todo Usuario que los solicite bajo los principios de libre competencia, no-discriminación e igualdad ante la Ley, neutralidad, prohibición de transferencias de precios, contabilidad separada y libre elección.”

[El subrayado es nuestro.]

104. Por lo tanto, existe evidencia que el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el servicio Suministro de energía eléctrica no se prestaría en condiciones de competencia. Por lo tanto, el Servicio Especial solicitado por el Concesionario no se prestaría en condiciones de competencia y corresponde fijar una tarifa.

c) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

105. Como se argumentó en la sección IV.1, el alcance del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies comprende la provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.
106. Considerando el alcance antes definido, se deriva que COPAM prestaría el servicio bajo análisis durante la prestación del Servicio Estándar a la carga en contenedores, el cual consiste en el embarque y/o descarga de contenedores mediante el uso de equipamiento portuario en el TPY-NR e incluye la estiba, desestiba, trinca, destrinca, tracción, manipulación, elaboración de la tarja, almacenamiento portuario por tres días, pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que se requieran según la legislación vigente. En particular, el servicio Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies consiste en los cuidados especiales que serían necesarios para la prestación del Servicio Estándar a contenedores de 40 pies cuando estos contengan mercancías peligrosas (según clasificación de la OMI).
107. En línea con ello, entre el Servicio Estándar a la carga en contenedores y el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies existe una relación de complementariedad, por lo que ambos forman parte de un paquete que será demandado de manera conjunta por los consignatarios de la carga. En tal sentido, si el precio de uno se incrementa, la demanda de ambos se reducirá.
108. La definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, entonces, no debe realizarse respecto de este servicio individual, sino respecto del paquete. Por consiguiente, la existencia de condiciones de competencia en la prestación del mencionado servicio dependerá de la existencia de condiciones de competencia en el paquete de servicios.
109. En la medida que no existe otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer las mismas necesidades del consignatario para la movilización de contenedores de 40 pies que contienen mercancías peligrosas, el paquete de servicios no tendría sustitutos. En consecuencia, el mercado de servicio relevante comprende el paquete de servicios que demandan los consignatarios de carga para la movilización de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI) y que está constituido por el Servicio Estándar a la carga en contenedores y el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
110. Corresponde entonces determinar el mercado geográfico relevante, para lo cual es necesario determinar si existen alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante antes definido. Considerando que el servicio relevante solo puede ser prestado en terminales portuarios, es preciso evaluar si existen terminales portuarios distintos al TPY-NR que puedan calificar como fuentes alternativas de aprovisionamiento.

111. De acuerdo con INDECOPI (2015), en la actualidad, el único operador formal que brinda servicios portuarios en Yurimaguas es TPY-ENAPU. Por tanto, el mercado relevante estaría definido como el paquete de servicios que demandan los consignatarios de carga para la movilización de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI), y que está constituido por el Servicio Estándar a la carga en contenedores y el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies en el TPY-NR. Ahora bien, en virtud de lo establecido en el literal (iii) de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión²⁴, el Concesionario cuenta con exclusividad para la prestación de servicios en el área de la concesión, con lo cual no existiría competencia intraportuaria.
112. En tal sentido, no se espera que existan condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, por lo que corresponde fijar una tarifa.

d) Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer

113. Este servicio está referido al proceso de llenado o vaciado de contenedores *reefer* con carga proveniente de uno o varios embarcadores o consignatarios²⁵.
114. La consolidación (desconsolidación) de contenedores *reefer* se demanda ante la necesidad de agrupar (o desagrupar) cargas de uno o varios consignatarios, para ser transportada (que fue transportada) en un solo contenedor. En tal sentido, los potenciales demandantes del servicio son los embarcadores y consignatarios de carga.
115. El servicio se brinda como parte de la cadena logística que posibilita el tráfico de carga en contenedores y sustituirlo implicaría sustituir un conjunto de servicios que suelen brindarse en almacenes extraportuarios (por ejemplo, pesaje adicional, almacenamiento, segregación de mercancías, colocación/remoción de etiquetas, etc.) y, eventualmente, en la planta de los embarcadores/consignatarios de carga. Considerando lo anterior, el mercado de servicio relevante se define como el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio de consolidación/desconsolidación de contenedores.

²⁴ "(iii) El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y el Acuerdo N° 909-201/15/10/2010/D adoptado por el Directorio de la APN en sesión de fecha 15 de octubre de 2010, el mismo que forma parte integrante del presente Contrato como Anexo (23).

Sin perjuicio de lo anterior, para la ejecución y/o prestación de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en el presente Contrato, conforme resulte aplicable.

En tal sentido, los servicios a cargo del CONCESIONARIO se prestarán a todo Usuario que los solicite bajo los principios de libre competencia, no-discriminación e igualdad ante la Ley, neutralidad, prohibición de transferencias de precios, contabilidad separada y libre elección."

[El subrayado es nuestro.]

²⁵ Tal como se especificó en la sección IV.1, el servicio no incluye movimientos de embarque y/o descarga de contenedores.

116. Con relación al mercado geográfico relevante, es necesario determinar si existen alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante antes definido. Dado que el servicio relevante suele brindarse en almacenes extraportuarios y/o en las plantas de los embarcadores/consignatarios de carga, es posible definir el mercado geográfico relevante como el área de la concesión y el área de influencia del TPY-NR.
117. En consecuencia, el mercado relevante está conformado por el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio de consolidación/desconsolidación de contenedores en el área de la concesión y el área de influencia del TPY-NR.
118. Dado el mercado relevante antes definido, corresponde analizar si existen o no condiciones de competencia. Tal como se mencionó anteriormente, las actividades de consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer* (así como las actividades complementarias a dicho servicio) suelen llevarse a cabo en almacenes extraportuarios y/o en las plantas de los embarcadores/consignatarios de carga. En efecto, en los terminales portuarios que tienen un alto movimiento de contenedores y ofrecen el servicio, la frecuencia con la que este es demandado es bastante baja. En tal sentido, este servicio no suele encontrarse bajo régimen de regulación tarifaria.²⁶
119. No obstante, en los alrededores del TPY-NR no existen terminales extraportuarios autorizados que puedan ofrecer este servicio relevante. En efecto, de acuerdo con la Autoridad Aduanera, existe solo un terminal fluvial autorizado el cual corresponde al Terminal Portuario de Iquitos que es administrado por ENAPU S.A.²⁷ Por tanto, si los usuarios necesitan consolidar o desconsolidar carga que ha sido o será movilizada por el TPY-NR no tendrían otra opción que solicitarlo al Concesionario.
120. Asimismo, se debe tener en cuenta que el volumen de contenedores *reefer* que se moviliza a través del TPY-NR es muy bajo en comparación con otros terminales en los que se brinda el servicio, por lo que no existirían incentivos para el ingreso de potenciales competidores.
121. Por lo tanto, no se espera que existan condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* y corresponde fijar una tarifaria.

²⁶ El Servicio Especial “Consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer*” se encuentra entre los Servicios Especiales con Precio (no regulado) que el concesionario del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, APM Terminals Callao S.A., puede brindar.

²⁷ Ver: <http://www.aduanet.gob.pe/servlet/CGAlma>

VIII. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRAN

122. 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 incluyen las reglas de aplicación de las Tarifas.
123. De acuerdo con lo que establece el artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel tarifario máximo que debe ser considerado. Estos tres componentes forman parte de la presente propuesta Tarifaria de OSITRAN.

VIII.1 Estructura tarifaria

124. Para la determinación de la estructura tarifaria es necesario considerar el alcance de cada servicio. En particular, es necesario tener en cuenta a qué tipo de carga va dirigido el servicio, así como las actividades necesarias para su prestación. En el Cuadro N° 4 se presenta la estructura tarifaria para cada Servicio Especial materia del presente procedimiento de fijación tarifaria.

Cuadro N° 4
Estructura tarifaria de los Servicios Especiales

Servicio Especial
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario
Grúa de celosía
Grúa telescópica
<i>Reach stacker</i>
Montacarga
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer
Suministro de energía eléctrica
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VIII.2 Unidad de cobro

125. Una vez definida la estructura tarifaria, corresponde determinar la unidad de cobro por la prestación de cada servicio. Al respecto, es necesario tener en cuenta el principio de consistencia que se enuncia en el artículo 18 del RETA:

“Artículo 18. Principios

El ejercicio de la función reguladora por parte de OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:

(...)

9. Consistencia. En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario”.

[El subrayado es nuestro.]

126. En tal sentido, las unidades de cobro se determinan con la finalidad de no alterar la estructura del sistema tarifario de la concesión. Asimismo, se buscar mantener una misma

unidad de cobro en los terminales portuarios nacionales y favorecer la competencia, especialmente considerando que el TPY-NR fue concebido como parte del corredor logístico integrado por el Terminal Portuario de Paita, la carretera IIRSA-Norte. En consecuencia, las unidades de cobro para los servicios materia del presente procedimiento de fijación tarifaria son las presentadas en el Cuadro N° 5.

Cuadro N° 5
Unidades de cobro para los Servicios Especiales

Servicio Especial	Unidad de cobro
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario	
Grúa de celosía	Tonelada/hora
Grúa telescópica	Tonelada/hora
<i>Reach stacker</i>	Hora
Montacarga	Hora
Consolidación/desconsolidación de contenedores <i>reefer</i>	Contenedor
Suministro de energía eléctrica	Kwh
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

127. Como se observa en el Cuadro N° 5, existe una diferencia en la unidad de cobro propuesta por el Concesionario y la planteada por el Regulador para el servicio de Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario. Mientras el Concesionario propone el cobro por hora del equipo provisto, el Regulador considera que una unidad de cobro más adecuada para dicho servicio es la tonelada por hora. En efecto, aceptar la propuesta del cobro por hora generaría en el Concesionario el incentivo a emplear un mayor tiempo del necesario en cada operación, con la finalidad de recaudar mayores ingresos. En tal sentido, la propuesta de OSITRAN consiste en establecer una tarifa en función del rendimiento del equipo; de esta manera, a mayor rendimiento mayor será la tarifa (y viceversa).
128. Sin embargo, y tal como se muestra en el Cuadro N° 5, el Regulador plantea la unidad de cobro de tonelada por hora a los equipos Grúa de Celosía y Grúa Telescópica; mientras que en el caso de los equipos *Reach Stacker* y Montacarga, la unidad de cobro es la hora. Tal como se explicará con mayor detalle en secciones posteriores del documento, de la información que obra en el expediente con relación a estos dos equipos, no es posible calcular de manera certera las tarifas considerando como unidad de cobro toneladas por hora.

VIII.3 Determinación del nivel tarifario

(i) Cuestión previa

129. De manera previa a determinar el nivel tarifario de los Servicios Especiales materia del presente procedimiento tarifario, es importante mencionar que la información de la que dispone el Regulador para llevar a cabo la determinación del nivel tarifario en el presente procedimiento presenta algunas limitaciones.
130. En primer lugar, con relación a la información de costos de mano de obra, el Regulador detectó algunas inconsistencias en la documentación remitida por COPAM, por lo que

requirió que el Concesionario sustente dichos costos mediante boletas, contratos, entre otros, de todo el personal que participa en la prestación de los Servicios Especiales. No obstante, el Concesionario no remitió información que permita acreditar fehacientemente los mencionados costos. En tal sentido, se optó por utilizar únicamente la información sustentada en boletas de pago de un grupo de trabajadores de COPAM, las cuales fueron presentadas durante el presente procedimiento tarifario. Para los demás trabajadores, de manera complementaria, se consideró información presentada durante el procedimiento de Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales (Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, de fecha 9 de octubre de 2017). Ello se describe con mayor detalle en el literal b) de la presente sección.

131. En segundo lugar, en el caso del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, el Concesionario indicó que no cuenta con información del tiempo de operación de cada actividad comprendida dentro de su alcance, puesto que, a la fecha, no había brindado similar servicio para contenedores secos; en consecuencia, COPAM optó por enviar únicamente información de costos por hora de operación. Dado ello, en el presente informe tarifario se consideró como supuesto que el tiempo de operación de cada actividad es similar a aquel considerado en el procedimiento de Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales para el servicio de Consolidación/desconsolidación de contenedores secos.

(ii) Con relación al Servicio Especial Suministro de energía eléctrica

132. Con relación al Servicio Especial Suministro de energía eléctrica, es importante mencionar lo siguiente:
- En su Propuesta Tarifa, el Concesionario señala que este servicio consiste en suministrar energía eléctrica a los usuarios que lo requieran. Para determinar la tarifa de dicho servicio propone utilizar la metodología de *benchmarking*, para lo cual considera como estructura tarifaria: (i) promedio del costo de kilowatt por hora de la zona amazónica, y (ii) un porcentaje por concepto de costos administrativos.
 - Mediante Oficio N° 010-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó al Concesionario que remita, entre otros, el flujograma detallado que contenga las actividades necesarias para la prestación del servicio de suministro de energía eléctrica, incluyendo tiempos, personal y equipos requeridos por cada una de las referidas actividades.
 - Mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, el Concesionario presentó el flujograma solicitado, en el cual se detalla las actividades y recursos necesarios para la prestación del referido servicio. Entre ellos, COPAM manifiesta que requerirá de personal operativo (un Operador y un Prevencionista) e insumos (papel e impresora) para la prestación del servicio.
133. Considerando ello, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, se estableció que, toda vez que los costos para la prestación del Servicio Especial de Suministro de Energía Eléctrica eran claramente identificables (energía eléctrica, mano de obra e insumos), la metodología para determinar la tarifa de este servicio sería la de costos incrementales.

134. No obstante, con el objetivo de verificar *in situ* la infraestructura, equipamiento y actividades que involucran la prestación de los Servicios Especiales propuestos por el Concesionario, el 20 de junio de 2018 funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN realizaron una visita de inspección al TPY-NR. Durante la referida visita, funcionarios de COPAM manifestaron que, para la prestación del Servicio Especial Suministro de Energía Eléctrica, será necesario adquirir, además de lo indicado en su solicitud de fijación tarifaria, un instrumento de medición de la energía consumida durante su prestación. Debido a ello, mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó al Concesionario la siguiente información: (i) copia de las proformas, facturas, boletas u otro documento que sustente el costo del instrumento, (ii) vida útil del instrumento, y (iii) proyección de demanda que permita calcular el costo por operación de este servicio.
135. Sobre ello, mediante Carta N° 0458-2018-GG-COPAM del 18 de julio de 2018, el Concesionario remitió el Informe N° 064-2018-OOSPMA-COPAM de fecha 14 de julio de 2018, en el cual se señala lo siguiente respecto de los equipos necesarios para prestar el servicio especial de Suministro de Energía Eléctrica:

“III. PROBLEMÁTICA Y EQUIPOS NECESARIOS

El TPY – NR, fue diseñado y construido para la prestación de servicios a la nave, a la carga y a los pasajeros. Entre los servicios del Segundo Grupo de Servicios Especiales, se encuentra el servicio de suministro de energía eléctrica.

Las embarcaciones que realizan la ruta Yurimaquas, Iquitos y viceversa, todas las naves fluviales cuentan con sistemas eléctricos de 220V; lo cual no coincide con las características del diseño actual del TPY – NR, el cual cuenta con TOMACORRIENTES TRIFASICOS, de los cuales arrojan energía en 380V – 60HZ.

En las pruebas realizadas entre el 9 de octubre y el 20 de octubre de 2017 se recibieron solicitudes verbales y telefónicas de brindarles el servicio de energía eléctrica y agua potable (ver Anexo 1), de este requerimiento se evaluó y concluyó que para poder brindar este servicio es necesario contar con medidores que controlen el consumo de las naves con las especificaciones presentadas en el Anexo 2.

Por otro lado, de esta evaluación se observó que las naves requieren una alimentación de 220V, pero nuestro suministro es de 380V por lo que es necesaria la adquisición de un transformador monofásico de las siguientes características y de los accesorios necesario para el cambio de tensión (ver Anexo 3).

IV. CONCLUSIONES

Se recomienda adquirir medidores multifunción monofásicos y un transformador para bajar la tensión a la requerida por los usuarios y poder brindar este servicio.”

136. De acuerdo con lo indicado en dicho informe, se infiere que, previo a la solicitud de inicio de fijación tarifaria del segundo grupo de Servicios Especiales²⁸, el Concesionario ya contaba con la información respecto de la necesidad de adquirir medidores y un

²⁸ Dicha solicitud fue presentada por el Concesionario mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM del 5 de enero de 2018, mientras que las solicitudes del Servicio Especial Suministro de Energía Eléctrica fueron efectuadas, de acuerdo con el Informe N° 064-2018-OOSPMA-COPAM, entre el 9 y 20 de octubre de 2017.

transformador para la prestación del servicio Suministro de energía eléctrica; sin embargo, dicha situación no fue advertida por el Concesionario al Regulador en la solicitud de inicio de fijación ni en la Carta N° 0077-2018-GG-COPAM (que incluye un flujograma detallado del servicio).

137. Por otro lado, es importante mencionar que en la Carta N° 0458-2018-GG-COPAM, posterior al inicio de procedimiento de fijación tarifaria, el Concesionario también envió una proforma del costo de los equipos antes mencionados (Ver Anexo N° 1). Sobre ello, se observa que dichos equipos tienen un costo de S/ 30 185,19.

138. Considerando ello y tomando en cuenta que dicho equipamiento no forma parte de las obras obligatorias que debe ejecutar el Concesionario, el Contrato de Concesión prevé las siguientes alternativas para la adquisición de dicho equipamiento:

“1.26.65. Inversiones Adicionales (IA)

Son aquellas inversiones, destinadas para la ejecución de servicios portuarios, que no se encuentran como obligaciones del presente Contrato, que requieren un nuevo Cofinanciamiento, cuya aprobación se sujetará a lo dispuesto en las Cláusulas 6.34 a la 6.38.

1.26.66. Inversiones Complementarias

Son las inversiones que se realizan para prestar servicios no portuarios que el CONCESIONARIO realizará de estimarlo conveniente en el transcurso del plazo de la Concesión y que no se encuentran contempladas dentro de las inversiones correspondientes a las Obras Mínimas ni Obras IA.

Las Obras a ejecutarse con el monto de las Inversiones Complementarias deberán contar con la previa aprobación de la APN, en tal sentido, será de aplicación para tales Obras las disposiciones contenidas en la Sección VI del presente Contrato.

Las Inversiones Complementarias así como el mantenimiento y operación de las mismas serán desarrolladas a cuenta y riesgo del CONCESIONARIO; en tal sentido, por este concepto no corresponde el reconocimiento del PPO ni de PAMO alguno.

Los ingresos generados por las Inversiones Complementarias no serán considerados para la determinación del Cofinanciamiento.”

[El subrayado es nuestro.]

139. Sobre el particular, debe indicarse que el Servicio Especial Suministro de Energía Eléctrica califica como servicio portuario, en tanto que cumple con la definición especificada en la vigésimo sexta disposición transitoria y final de la Ley del SPN²⁹, tal y como ha sido reconocido en la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN. En tal sentido, se estima que, para la adquisición del referido equipamiento, el Concesionario requerirá efectuar Inversiones Adicionales y, para lo cual deberá seguir el procedimiento indicado en las Cláusulas 6.34 a la 6.38 del Contrato de Concesión:

“INVERSIONES ADICIONALES

²⁹ **“Vigésimo sexta.- Glosario de Términos**
(...)”

19. SERVICIOS PORTUARIO: Los que se prestan en las zonas portuarias, para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas.”

6.34. Si durante la vigencia de la Concesión el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO determinaran la necesidad de realizar Inversiones Adicionales, resultará de aplicación el procedimiento previsto en las Cláusulas de la presente Sección.

6.35. En este caso, la Parte que solicita las Inversiones Adicionales deberá presentar un informe a la otra Parte, con copia al REGULADOR, que sustente la necesidad de realizar dichas inversiones, así como también los estudios técnicos donde se detallen dichas Inversiones Adicionales. El monto de las Inversiones Adicionales debe considerar todos los costos necesarios para la ejecución, mantenimiento y operación de dichas inversiones.

Asimismo, en el caso que las Inversiones Adicionales sean solicitadas por el CONCESIONARIO, las Partes se pondrán de acuerdo en la forma de pago. El CONCESIONARIO deberá requerir al CONCEDENTE la determinación del monto máximo de cofinanciamiento para dichas inversiones. La determinación del monto deberá realizarse en el marco de la normativa del SNIP.

El CONCEDENTE evaluará la necesidad de ejecución de dichas Inversiones Adicionales en el marco del SNIP, debiendo contar con la declaración de viabilidad respectiva y, con la opinión previa favorable de la APN y el REGULADOR, para la comunicación de su aprobación al CONCESIONARIO.

6.36. Las Inversiones Adicionales serán asumidas por el CONCESIONARIO, con cargo a los recursos del CONCEDENTE, en función al mecanismo que acuerden las Partes.

6.37. El CONCEDENTE o el CONCESIONARIO podrán solicitar dichas Inversiones Adicionales hasta dos (02) años antes del término del Plazo de la Concesión. La duración de dichas inversiones no deberá exceder el Plazo de la Concesión.

6.38. El detalle de las Inversiones Adicionales y su forma de pago, serán determinados de común acuerdo entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE.

Antes de la ejecución de las referidas Inversiones Adicionales dichos componentes deberán haber quedado establecidos de común acuerdo o conforme a los mecanismos establecidos en la Sección XVI.”

[El subrayado es nuestro.]

140. De acuerdo con lo indicado en las citadas cláusulas, el procedimiento para la aprobación de Inversiones Adicionales establece que una de las partes del Contrato de Concesión sustente la necesidad de dichas inversiones, asimismo, establece que el detalle de las Inversiones Adicionales y su forma de pago serán determinados de acuerdo común entre el Concesionario y el Concedente.

141. Al respecto, debe señalarse que, de la documentación presentada por el Concesionario con posterioridad al inicio del procedimiento de fijación tarifaria, no se evidencia que COPAM haya presentado al Concedente el informe que sustente la necesidad de realizar inversiones adicionales para la adquisición de los equipos necesarios para la prestación del Servicio Especial Suministro de energía eléctrica, ni los estudios técnicos donde se detallen dichas inversiones. Asimismo, tampoco se evidencia de que las Partes se hayan puesto de acuerdo en la forma de pago de las mismas.

142. Tal y como se indicó en el Informe N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN para los servicios denominados “Embarque/descarga de carga mixta”, “Estadía en zona de espera”, “Suministro de combustible a la nave” y “Ensacado/enfundado o empaquetado”, la

procedencia de las Inversiones Adicionales y el acuerdo sobre la forma de pago de las mismas resulta indispensable para el procedimiento tarifario. Ello, debido no solo a la posibilidad técnica de que el Concesionario brinde el servicio, sino también porque, para que el Regulador evalúe el cálculo de la tarifa, debe tener certeza acerca del mecanismo de recuperación de las inversiones a ejecutarse (es decir, si estas se recuperarán mediante tarifas o por medio del cofinanciamiento por parte del Concedente).

143. En relación con lo expuesto, debe indicarse que en el artículo 195 del TUO de la Ley de Procedimiento Administrativo General (D.S. N° 006-2017-JUS) se establece lo siguiente:

“Artículo 195.- Fin del procedimiento

195.1. Pondrán fin al procedimiento las resoluciones que se pronuncian sobre el fondo del asunto, el silencio administrativo positivo, el silencio administrativo negativo en el caso a que se refiere el párrafo 197.4 del Artículo 197, el desistimiento, la declaración de abandono, los acuerdos adoptados como consecuencia de conciliación o transacción extrajudicial que tengan por objeto poner fin al procedimiento y la prestación efectiva de lo pedido a conformidad del administrado en caso de petición graciable.

195.2. También pondrá fin al procedimiento la resolución que así lo declare por causas sobrevenidas que determinen la imposibilidad de continuarlo.

[El subrayado es nuestro.]

144. De conformidad con la norma antes indicada, corresponde poner fin del procedimiento, mediante resolución que así lo declare por causas sobrevenidas que determinan la imposibilidad de continuarlo.
145. De lo expuesto en la presente sección, se evidencia que el Concesionario, de manera previa a la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria, contaba con la información respecto de la necesidad de adquirir medidores y un transformador; sin embargo, dicha situación no fue advertida por el Concesionario al Regulador en su solicitud de inicio de fijación tarifaria ni en la Carta N° 077-2018-GG-COPAM a través de la cual remitió el flujograma detallado de actividades y recursos necesarios para brindar el servicio. Dicha situación recién fue puesta en conocimiento del Regulador al momento que se realizó la visita de inspección del 20 de junio de 2018 y en la Carta N° 0458-2018-GG-COPAM (es decir, con posterioridad al inicio del procedimiento de fijación tarifaria).
146. Además, para la adquisición del referido equipamiento, el Concesionario necesitaría la aprobación del Concedente para realizar Inversiones Adicionales y, a la fecha, no se cuenta con evidencia documentaria que sustente la misma.
147. Considerando ello, se observa que existen causas sobrevenidas al inicio de procedimiento de fijación tarifaria que imposibilitan la continuidad del procedimiento de fijación tarifaria para el servicio en cuestión; a mayor abundamiento, para la continuidad del procedimiento resulta necesario para el Regulador contar con información suficiente que le permita tener certeza del mecanismo de recuperación de las inversiones a ejecutarse. En tal sentido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 195.2 del TUPO de la LPAG, corresponde poner fin al procedimiento de fijación tarifaria para el Servicio Especial Suministro de energía eléctrica iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, por haberse presentado cuestiones que no fueron informadas

oportunamente al Regulador y que a la fecha impiden continuar con el procedimiento de fijación tarifaria, tal como ha sido explicado precedentemente.

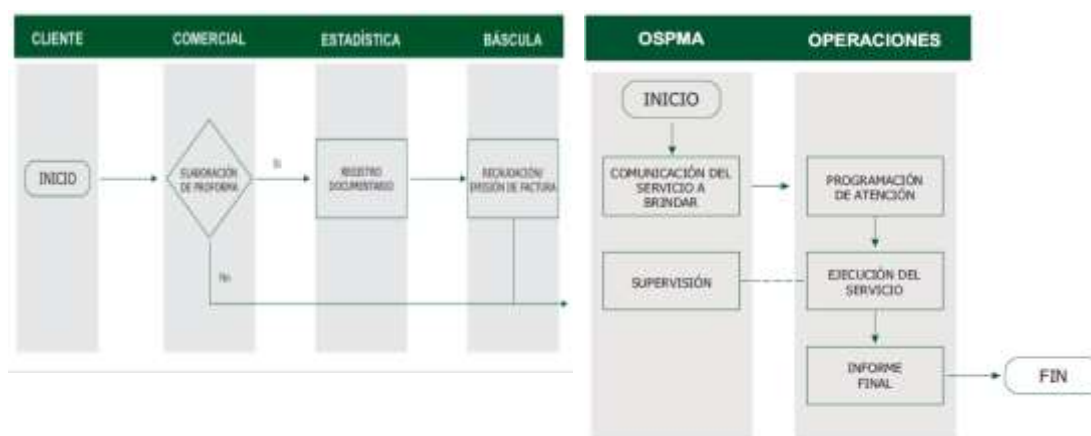
148. Sin perjuicio de lo antes señalado, es importante mencionar que, a pesar de lo anterior, el Concesionario tiene derecho a presentar en el futuro una nueva solicitud de fijación tarifaria para el servicio bajo análisis, cuando cuente con la información requerida sobre las Inversiones Adicionales establecida en el Contrato de Concesión.

(iii) **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario**

149. Como se ha mencionado, la metodología que se aplicará en este servicio es la de costo incremental. Es por ello, que previamente se debe identificar cuáles son los costos que implica la prestación del servicio, para lo cual se analizará la información presentada en el flujograma remitido por el Concesionario mediante Carta N° 0458-2018-GG-COPAM (ver Gráfico N° 1). Como se puede apreciar, existe una primera etapa relacionada con los aspectos administrativos, para luego pasar a la operación propia del servicio.

Gráfico N° 1

Flujograma de los servicios de Provisión de equipamiento



Fuente: Carta N° 0389-2018-GG-COPAM.

150. En la Propuesta Tarifaria del Concesionario, este plantea que el gasto en mano de obra administrativa está compuesto por tres integrantes: personal comercial, personal estadístico y personal de facturación³⁰.

³⁰ Mediante comunicación electrónica del 30 de julio de 2018, el Concesionario señaló las siguientes funciones para el personal administrativo:

ASESOR COMERCIAL – COPAM

- Realizar la proforma de la cotización del servicio y remitir al cliente.
- Hacer seguimiento a la aprobación de la cotización.
- Archivar el documento de cotización, de ser aceptado y documentos posteriores de las modificaciones.
- Apoyar el Jefe de Operaciones en las gestiones y registro de los servicios no conformes, quejas y reclamos sobre los operativos. Apoyar en la respuesta a las consultas de los clientes y brindar recomendaciones de solución oportuna a los servicios no conformes, quejas y reclamos del cliente.
- Entre otras.

ESTADÍSTICA – EASYPORT SAC

- Analizar y proveer información de la base datos.
- Proponer mejoras que permitan agilizar el procesamiento de datos y en la presentación de resultados.
- Velar por la integridad de la base de datos participando en su actualización, limpieza y mejoramiento de data.
- Coordinar con el área comercial para la entrega de proformas.

151. Al respecto, según información enviada por el Concesionario, el personal comercial y el de facturación son contratados directamente por este; sin embargo, el personal de estadística labora para la empresa EasyPort S.A.C., la cual brinda al Concesionario los servicios de operación y mantenimiento del TPY-NR.
152. En ese contexto, es importante mencionar que, mediante Oficio N° 045-18-GRE-OSITRAN³¹, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN solicitó al Concesionario información que sustente el gasto de personal considerado en su Propuesta Tarifaria. En respuesta, el Concesionario presentó copia de las boletas de pago del personal comercial y de facturación; sin embargo, en el caso del personal estadístico, el Concesionario presentó una carta de la empresa EasyPort S.A.C, mediante la cual, el representante de esta última, presentó el costo de mano de obra³² de su personal que labora en el TPY-NR, entre los cuales se encontraba el costo del personal estadístico (ver Anexo N° 2).
153. Cabe señalar que el Regulador, mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN, identificó diferencias significativas entre los costos de mano de obra presentada por el Concesionario, al momento de solicitar el inicio del presente procedimiento³³ y los presentados posteriormente, mediante la Carta de EasyPort S.A.C mencionada anteriormente. En respuesta a dicha observación, a manera de información complementaria³⁴, el Concesionario precisó que dichas diferencias corresponden a que la información presentada en la Carta de EasyPort S.A.C incluye conceptos adicionales como gastos generales, provisión por liquidación, utilidad y otros³⁵, que no estaban incluidos en

-
- Coordinar con el área de facturación para la entrega de la factura adjunta a la proforma.
 - Coordinar con el área de báscula para obtener el peso real y/o neto de cargas y vehículos.
 - Coordinar con el área de almacén para la entrega de orden de entrega de carga.
 - Entre otras.

FACTURACIÓN - COPAM

- Es responsable de ejecutar el proceso de Facturación a través del sistema administrativo y operativo portuario, velando por el correcto uso de los recursos asignados a su administración.
- Es responsable de realizar la facturación y registro contable en el sistema posterior a la verificación del pago realizado en las cuentas corrientes de COPAM.
- Emitir facturación final después de comprobar el momento de pago de servicio de acuerdo a lo señalado en el reglamento de tarifas.
- Emitir notas de crédito o débito, las cuales deberán contar con los sustentos a nivel de jefatura, con el visto bueno de contabilidad y el adecuado registro en el sistema.

³¹ Dicha solicitud se reiteró mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN.

³² Según EasyPort S.A.C los costos presentados incluyen sueldo, beneficios sociales, seguros y otros. Adicionalmente, representan 8 horas diarias y 30 días al mes.

³³ Mediante Carta 0769-2017-GG-COPAM recibida el 5 de enero de 2018.

³⁴ A través del Informe N° 001-2018-LEGAL-COPAM adjunto a la Carta N° 0459-2018-GG-COPAM del 19 de julio de 2018.

³⁵ En la información complementaria el Concesionario señala lo siguiente:

“4. CONCLUSIONES

(...)

4.3. El costo directo de COPAM para la prestación de servicios portuarios, es el que EasyPort SAC presenta en sus cartas S/N remitidas y que incluyen las siguientes partidas: gastos de personal, gastos generales, provisión por liquidación, utilidad y otros. En ese sentido, la información

la solicitud inicial. Adicionalmente, señaló que los costos de mano de obra que se presentan en la carta de EasyPort S.A.C les representan costos directos de mano de obra y, por tanto, deben ser considerados de manera íntegra en la evaluación del cálculo de la tarifa.

154. Al respecto, cabe señalar que, tanto la información presentada en la Carta de EasyPort S.A.C. como en el informe complementario de COPAM, no incorporan documentación que sustente los valores de los costos de la mano de obra que en la referida carta se señala. Asimismo, de la información presentada en los documentos mencionados, no es posible replicar los valores de los conceptos que, según el Concesionario, componen el costo de la mano de obra (gastos generales, provisión por liquidación, utilidad y otros).
155. En efecto, el Concesionario no ha presentado las boletas de pago del personal que opera los equipos del TPY-NR en la prestación de los servicios portuarios, pero que pertenecen a EasyPort SAC³⁶. Asimismo, en el informe complementario antes mencionado, COPAM no indica cuánto representan los conceptos que formarían parte de los costos de mano de obra, esto es, gastos generales, provisión por liquidación, utilidad y otros. Sin perjuicio de ello, es importante precisar que los referidos conceptos no pueden ser incorporados dentro del costo de mano de obra, toda vez que su estimación incorpora supuestos no verificables. Por ejemplo, en el caso de utilidad se tiene que asumir cuanto será la utilidad de la empresa (EasyPort S.A.C.) en los próximos años; en el caso de provisión por liquidación se estaría presumiendo que la empresa va a despedir al operario y que este no se va retirar de manera voluntaria. Finalmente, no se ha incorporado una descripción específica para el concepto “otros”, por lo que no puede ser validado por el Regulador.
156. De lo anterior, se evidencia que el Concesionario no ha presentado documentación que respalde el uso de los costos de mano de obra del personal estadístico (incluido en la carta de EasyPort S.A.C.), en el cálculo de la tarifa. En tal sentido, a criterio del Regulador, no se debe utilizar dicha información.
157. Sin perjuicio de lo anterior, considerando que corresponde al Concesionario diseñar y administrar los servicios que brinda en el TPY-NR y que a la fecha no es posible verificar la prestación de los servicios materia del presente procedimiento de fijación tarifaria, el Regulador considera conveniente mantener la estructura de costos del personal, considerando la participación de tres trabajadores administrativos (estadístico, comercial y de proforma). Adicionalmente, en el caso del personal estadístico, a falta de información debidamente sustentada, se considerará una remuneración similar a la del personal comercial y de facturación del Concesionario.
158. En tal sentido, el gasto en personal administrativo de una operación del servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, indistintamente del equipo, corresponde a lo señalado en el Cuadro N° 6.

inicialmente presentada mediante Carta N° 0769-2018-GG-COPAM (sic) presenta solo el gasto de personal, a la cual deben considerarse las demás partidas ya mencionadas anteriormente, y que en global, ascienden a los montos presentados en las cartas de EasyPort SAC. Por lo tanto, no hay inconsistencia “

³⁶ Es importante mencionar que mediante Oficio N° 057-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN requirió al Concesionario información de las boletas de pago, así como el contrato que tiene con EasyPort S.A.C., información que no ha sido remitida.

Cuadro N°6

Gasto de personal administrativo, por operación

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Comercial	3 425,35	10	1	192	2,97
Estadística	3 425,35	10	1	192	2,97
Facturación	3 425,35	5	1	192	1,49
				Total (S/)	7,43

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

159. En cuanto al personal operativo necesario para la prestación del servicio bajo análisis, el Concesionario plantea la participación de varios integrantes según el tipo de equipo que es demandado. En particular, en el Cuadro N° 7 se presenta la relación de personal operativo empleado por el Concesionario para la prestación de este servicio, según equipo.

Cuadro N°7

Relación de personal operativo empleado por el Concesionario para la prestación del servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, según equipo

Grúa Celosía	Grúa Telescópica	Reach Stacker	Montacarga ^{1/}	Montacarga ^{2/}
- Seguridad	- Seguridad	- Seguridad	- Seguridad	- Seguridad
- Prevencionista	- Prevencionista	- Prevencionista	- Prevencionista	- Prevencionista
- Jefe de Bahía	- Jefe de Bahía	- Almacenero	- Almacenero	- Jefe de Bahía
- Operario de equipo mayor	- Operario de equipo mayor	- Operario de equipo mayor	- Operario de equipo menor	- Operario de equipo mayor
- Operario de apoyo	- Operario de apoyo	- Operario de apoyo	- Operario de apoyo	- Operario de apoyo
				- Operario de equipo menor

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

1/ Para movilización de carga en almacén.

2/ Para movilización de carga en la nave.

160. Del cuadro anterior, es importante mencionar que en la Propuesta de Fijación Tarifaria de un Primer Grupo de Servicios Especiales en el TPY – NR (en adelante, Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales), el Regulador identificó que el costo del personal de seguridad ya se encuentra incluido en el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO), como concepto de seguridad interna. Por tal motivo, los costos asociados a dicho concepto no serán incluidos en el cálculo del costo incremental del Servicio Especial bajo análisis.
161. De otro lado, según lo manifestado por el Concesionario en su comunicación electrónica del 30 de julio de 2018, el personal de almacén tiene, entre otras, las siguientes funciones:
- Mantener los registros de ingreso y salida de cargas, materiales, herramientas y otros,

- que permanecen en bodegas.
- Mantener al día los archivos de documentos que acreditan la existencia de carga, herramientas, materiales en bodega.
 - Mantener actualizado el inventario general de bodegas, informando de este inventario a su jefatura directa.
 - Mantener el orden de la bodega y almacenamiento de los productos de manera de resguarda su integridad como la de los demás colaboradores.
 - Preparar y coordinar los despachos oportunos durante las operaciones realizadas.
 - Ordenar y mantener los productos en almacenamiento de acuerdo con las condiciones de cada uno de ellos.
 - Registrar los ingresos y despachos de carga al sistema interno del terminal portuario.
 - Informar a su jefe inmediato las actividades realizadas.
162. Como se puede desprender de dichas funciones, el personal de almacén tiene que realizar sus actividades diariamente, independientemente de si existe o no un movimiento de carga en el almacén. En efecto, en la medida que exista un movimiento de la carga almacenada este será reportado por dicho personal, así como en el caso que no existe tal movimiento, el personal de almacenamiento debe reportar la no ocurrencia de eventos.
163. Adicionalmente, debe mencionarse que, en tanto que las funciones del personal de almacén ya están cubiertas por las tarifas del Servicio Estándar o las Tarifas del Servicio Especial de Almacenamiento del cuarto día en adelante, no debe incluirse el personal del almacén como parte de los costos de mano de obra en la prestación del Servicio Especial Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
164. En cuanto al Jefe de bahía, Operario de equipo mayor, Operario de equipo menor y Operario de apoyo, el Concesionario señaló que dicho personal es subcontratado a través de la empresa EasyPort S.A.C.; en tal sentido, al igual que en el caso del personal estadístico, no se presentó evidencia suficiente que garantice al Regulador que el costo del personal (remuneraciones) presentado sea el efectivo.
165. En consecuencia, y con el objetivo de garantizar que la información para el cálculo de la tarifa del servicio sea verificable, y no trasladar costos no justificados al usuario, en el presente procedimiento de fijación tarifaria se considerará la información presentada por el Concesionario en la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales, procedimiento en el cual el Concesionario presentó información de las boletas de pago del personal a su cargo. Adicionalmente, dado que la denominación del personal incluido en la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales no coincide con la del personal que se ha presentado en el presente procedimiento, en el siguiente Cuadro se muestra una comparación entre el personal del Concesionario y el de EasyPort S.A.C en función de las actividades que se realizan en servicios similares.

Cuadro N°8

Equivalencia entre el personal de EasyPort S.A.C y del Concesionario para efectos del procedimiento de fijación tarifaria

EasyPort S.A.C		COPAM
Jefe de Bahía	↔	Jefe de Operaciones
Operario de equipo mayor	↔	Operario Técnico
Operario de equipo menor	↔	Operario Técnico
Operario de apoyo	↔	Operario de Apoyo

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

166. A criterio del Regulador, el Jefe de Operaciones puede ser considerado como el Jefe de Bahía que presenta el Concesionario en el actual procedimiento, toda vez que las actividades que realiza el Jefe de Bahía representan labores de supervisión de las operaciones³⁷. En contraste, en la Fijación del Primer Grupo de Servicios Especiales, dichas

³⁷ Mediante comunicación electrónica de fecha 30 de julio de 2018, el Concesionario señala lo siguiente:

JEFE DE OPERACIONES - COPAM

- Dirigir, controlar y coordinar las actividades operacionales del Puerto con los departamentos relacionados y agencias navieras para un eficiente servicio a las naves.
- Elaborar la programación diaria y semanal sobre la asignación de muelles a las naves.
- Cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos, directivas, normas y demás disposiciones relacionadas con la actividad portuaria.
- Asesorar a la Gerencia General en materia de su competencia.
- Hacer cumplir las regulaciones sobre manejo de carga peligrosa o contaminante durante las operaciones.
- Programar y controlar la recepción, almacenamiento y despacho de la carga.
- Establecer una navegación sin riesgos en la zona de su jurisdicción tanto en el atraque como desatraque en el muelle del Puerto.
- Controlar el cumplimiento de la lista de precauciones de seguridad, establecidas para las naves en el área de operación.
- Controlar que se lleven los registros estadísticos de las naves que arriben o zarpen y de la carga movilizada para proporcionar la información requerida por el sistema estadístico portuario.
- Recomendar e implantar mejoras y procedimientos que faciliten las operaciones del Terminal, así como sugerir medios que proporcionen seguridad y eficiencia a los usuarios con el mejoramiento de los servicios.
- Informar a la Gerencia General de manera ágil y oportuna las novedades producidas en el departamento.
- Informar de manera inmediata al Jefe de Seguridad u oficial de la protección portuaria sobre las novedades que se presenten con la seguridad física, ambiental e industrial.
- Asesorar en materia de operaciones portuarias, tarifas, comercialización, intercambio de información, ampliación y desarrollo del puerto.
- Mantener un enlace permanente de comunicación con los usuarios y concesionarios; y pedir la información concerniente a naves, mercaderías, personal, equipos necesarios, coordinando con los servicios a su cargo.
- Entre otras.

JEFE DE BAHÍA – EASYPORT SAC

Planificar con el equipo de trabajo y coordinar las operaciones de carga y descarga que se realicen en muelle del terminal portuario, así como informar y/o reportar al jefe de operaciones sobre las actividades realizadas.

- Registrar el ingreso de naves y el control de tiempo que dura las operaciones en muelle.
- Coordinar con los operadores y todo el personal involucrado para realizar la carga o descarga a las naves.
- Verificar que la carga se encuentre en buenas condiciones.
- Registrar en el sistema interno del terminal los tiempos de permanencia y el operacional, y datos de nave.

actividades las realizaba el Supervisor o Jefe de Operaciones. Ello puede verificarse en el cálculo del costo del servicio de los diferentes Servicios Especiales que fueron materia de la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales (ver Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN e Informe Fijación Tarifaria de un grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, que la sustenta).

167. Por su parte, los Operarios de equipo mayor y equipo menor resultan comparables con el Operario de Técnico incluido en la Fijación del Primer Grupo de Servicios Especiales. Efectivamente, para el cálculo del costo del servicio Embarque/descarga de contenedores IMO 20 pies, el Concesionario manifestó que utilizaba un Operario de Técnico, el cual se encarga de llevar a cabo las actividades del actual Operario de equipo mayor.
168. En cuanto al operario de equipo menor, es importante mencionar que, en la Fijación del Primer Grupo de Servicios Especiales, el Concesionario argumentó que las operaciones de algunos servicios portuarios consideraban la participación de un “Operario de Equipo Menor”. Sin embargo, en el referido procedimiento el Concesionario no sustentó ni presentó evidencia que respalde dicha afirmación, por lo que el Regulador decidió que dicho personal y su respectivo costo no puede ser incorporado en los costos operativos de los Servicios Especiales³⁸.
169. De manera similar, en el presente procedimiento el Concesionario no ha podido sustentar fehacientemente, mediante boletas de pago o contratos laborales, el costo de la mano de obra del Operario de Equipo Mayor y del Operario de Equipo Menor. Por tanto, y siguiendo con el criterio establecido en la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales, el Regulador incorpora el costo de mano de obra del Operario Técnico³⁹, en lugar del costo de mano de obra del Operario de Equipo Mayor u Operario de Equipo Menor que el Concesionario sugiere.
170. Finalmente, el Concesionario hace una diferenciación en la prestación del servicio de Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, para el caso que el equipo provisto sea un montacarga. Dicha diferenciación está relacionada con el lugar en el que se presta el servicio. Por ejemplo, si el representante de la nave desea movilizar carga que se encuentra en la nave y no pueda realizarse con la Grúa de Celosía o Telescópica, será necesario que el montacarga sea embarcado a la nave, lo que implica el uso de la Grúa de Celosía, con lo cual se incurriría en costos adicionales como el operario de esta grúa y su respectivo costo de combustible. Asimismo, según el Concesionario, será necesario un Jefe de Bahía que supervise la operación, el cual, como se ha señalado en párrafos anteriores, se asumirá, para fines del cálculo, el costo de la mano de obra del Jefe de Operaciones.

-
- Realizar el reporte y/o informes de las operaciones que se realizan en muelle.
 - Coordinar con los operadores y personal de mantenimiento, para realizar el mantenimiento de las maquinarias pesadas.
 - Dirigir las operaciones e indicar al operador durante el embarque con las señalizaciones respectivas (rigger)
 - Cumplir con las normas establecidas en el RIT.
 - Entre otras.

³⁸ Para mayor información revisar la Matriz de Comentarios de la Fijación de un grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, disponible en: https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/Matriz_de_comentarios.pdf.

³⁹ Dicha información fue remitida mediante Carta N° 0185-2017-GG-COPAM.

171. En cambio, si las operaciones del montacarga se dan en el almacén, no será necesario incorporar en el cálculo el costo del uso de la Grúa de Celosía (mano de obra, combustible y Jefe de Operaciones).
172. Considerando todo lo anteriormente expuesto, a continuación, se presenta el personal operativo y su respectivo costo para el cada equipo.

Cuadro N°9

Costo del personal operativo, por operación, para la Grúa Celosía y Telescópica

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Prevencionista	6 860,14	15	1	192	8,93
Jefe de operaciones	8 001,47	60	1	192	41,67
Operario de Técnico	4 287,23	60	1	192	22,33
Operario de Apoyo	1 791,28	60	1	192	9,33
Total (S/)					82,27

Fuente: Cartas N° 0769-2017-GG-COPAM y N° 389-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Cuadro N°10

Costo del personal operativo, por operación, para la *Reach Stacker*

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Prevencionista	6 860,14	15	1	192	8,93
Operario de Técnico	4 287,23	60	1	192	22,33
Operario de Apoyo	1 791,28	60	1	192	9,33
Total (S/)					40,59

Fuente: Cartas N° 0769-2017-GG-COPAM y N° 389-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Cuadro N°11

Costo del personal operativo, por operación, para la Montacarga para nave

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Prevencionista	6 860,14	15	1	192	8,93
Jefe de operaciones	8 001,47	60	1	192	41,67
Operario de Técnico 1/	4 287,23	60	2	192	44,66
Operario de Apoyo	1 791,28	60	1	192	9,33
Total (S/)					104,60

Fuente: Cartas N° 0769-2017-GG-COPAM y N° 389-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

1/ Se está considerando dos operarios técnicos toda vez que el servicio implica el uso de la Grúa de Celosía y del Montacarga.

Cuadro N°12

Costo del personal operativo, por operación, para la Montacarga en almacén

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Prevencionista	6 860,14	15	1	192	8,93
Operario de Técnico	4 287,23	60	1	192	22,33
Operario de Apoyo	1 791,28	60	1	192	9,33
Total (S/)					40,59

Fuente: Cartas N° 0769-2017-GG-COPAM y N° 389-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

173. Como insumo adicional al costo de mano de obra, debe agregarse el costo de combustible, el mismo que se presenta en el Cuadro N° 13.

Cuadro N°13

Costo de combustible por equipo

Equipo	Precio de Combustible (S/ x gl.)	Consumo de Combustible (gl x Hr)	Costo combustible/Hora (S/)
Grúa Celosía	8,71	9,97	86,84
Grúa Telescópica	8,71	8,22	71,60
<i>Reach Stacker</i>	8,71	12,75	111,03
Montacarga	8,71	5,29	46,03

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

174. Considerando la información de costo de mano de obra administrativa, costo de mano de obra operativa, costo de combustible y el aporte por regulación⁴⁰, se tiene el costo de la operación según tipo de equipo (ver Cuadro N° 14).

Cuadro N°14

Costo de operación del servicio, según tipo de equipo

Concepto	Grúa celosía	Grúa telescópica	Reach Stacker	Montacargas	
				Nave	Almacén
Personal Administrativo	7,43	7,43	7,43	7,43	7,43
Personal de Operación	82,27	82,27	40,59	104,60	40,59
Combustible	86,84	71,60	111,03	60,50	46,03
Aporte por regulación	1,78	1,63	1,61	1,74	0,95
Costo por operación (S/)	178,32	162,93	160,66	174,27	95,00

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

175. Como se ha señalado previamente, es conveniente que la tarifa sea fijada en función del rendimiento y no del número de horas que se utiliza el equipo. Ello debido a que dicha unidad provee los incentivos adecuados al Concesionario para hacer un uso eficiente de los equipos.
176. Dado que a la fecha no se brinda el Servicio Especial, no se cuenta con información respecto al rendimiento de los equipos en operaciones adicionales. En tal sentido, es necesario encontrar una variable *proxy* para el rendimiento óptimo de cada equipo.

⁴⁰ El aporte por regulación equivale al 1% de los ingresos.

177. En el caso de las Grúas de Celosía y Telescópica, considerando que ellas se utilizan principalmente para la descarga y el embarque de motonaves y motochatas, se considera como proxy el nivel de productividad mínimo que debe alcanzar el Concesionario para cumplir con lo exigido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Es decir, debe presentar, como mínimo, un rendimiento promedio trimestral de 20 toneladas/hora por operación. Con ello, el costo incremental total de brindar este servicio es el que se muestra en el Cuadro N° 15.

Cuadro N°15

Costo de servicio por equipamiento

Concepto	Grúa de Celosía	Grúa Telescópica	Reach Stacker	Montacarga	
				En la Nave	En almacén
Costo por operación (S/)	178,32	162,93	160,66	174,27	95,00
Rendimiento (tn/hora)	20	20	-	-	-
Costo del servicio	8,92	8,15	n.d.	n.d.	n.d.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

178. Sin embargo, en los casos del *Reach Stacker* y el montacargas, en cambio, no se cuenta con información referencial para establecer un nivel de rendimiento por operación, el cual pueda ser utilizado para obtener una tarifa por tonelada/hora. Adicionalmente, los montacargas que tiene el Concesionario no tienen incorporado un equipo o instrumento que pueda pesar la carga en el momento que se está manipulando. En tal sentido, no es posible verificar con este equipo el peso de la carga que se está movilizand, lo cual dificulta el cálculo de la tarifa utilizando como unidad de cobro la tonelada/hora⁴¹. Considerando ello, las tarifas estimadas para el servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, según equipo, son mostradas en el Cuadro N° 16.

Cuadro N°16

Tarifas estimadas para el servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, según equipo

Equipo	Unidad de cobro	Tarifa (S/)
Grúa de Celosía	Tonelada por hora	8,92
Grúa Telescópica	Tonelada por hora	8,15
Reach Stacker	Hora	160,66
Montacarga (en nave)	Hora	174,27
Montacarga (en almacén)	Hora	95,00

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

179. Finalmente, dado que el pago por la provisión de la Grúa de Celosía y de la Grúa Telescópica están en función del tiempo de la prestación del servicio, es importante determinar con claridad el momento en el que se inicia y el momento en que finaliza la prestación del servicio. Efectivamente, mientras menor sea el tiempo de la prestación del servicio, mayor será el pago por su prestación (para un mismo nivel de carga). Esto hace que el Concesionario tenga los incentivos para realizar el servicio en el menor tiempo posible, lo que se puede interpretar en una prestación más eficiente del servicio. En tal

⁴¹ Cabe mencionar que sin bien la carga puede pesarse en las balanzas del TPY-NR, ello representaría una operación portuaria ineficiente, en tanto que generaría sobrecostos en combustible, los cuales serían asumidos por el usuario mediante mayores tarifas.

sentido, resulta de especial importancia establecer reglas claras para la contabilización del tiempo del Servicio Especial.

180. En principio, el inicio de la prestación del servicio, considerando el flujograma del servicio, podría ser al momento que se inicia la actividad del personal comercial. Sin embargo, ello podría sobreestimar el tiempo en el que se brinda el servicio, toda vez que la solicitud de un servicio podría darse en un día distinto al de su prestación.
181. Otra alternativa del inicio de la prestación del servicio es fijar el momento en que se realice el primer movimiento del equipo solicitado. Sin embargo, ello podría generar una subestimación del tiempo empleado por la prestación del servicio, toda vez que existe un costo asociado al uso de personal administrativo (comercial, estadística y facturación) que no se estaría considerando. Adicionalmente, no considerar el tiempo de dicho personal resultaría contradictorio, en tanto que los costos de mano de obra de dicho personal ya se encuentran incorporados en el cálculo de la tarifa.
182. Considerando lo anterior, a criterio del Regulador, el tiempo del servicio puede calcularse mediante la suma de dos componentes:
- (i) Un componente base (fijo), relacionado con el tiempo empleado por el personal administrativo, que según el Concesionario corresponde a 25 minutos (o 0,42 horas).
 - (ii) Un componente (variable), el cual será medido desde el inicio del primer movimiento del equipo hasta la finalización del último movimiento.
183. En consecuencia, el pago del servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, debe ser calculado de la siguiente manera.

$$\text{Pago del Usuario} = T * \left(\frac{T_n}{0,42 + H_v} \right)$$

Donde:

- T : tarifa del servicio para los equipos de Grúa de Celosía y Telescópica
 T_n : toneladas movilizadas
 H_v : número de horas desde el inicio del primer movimiento del equipo hasta la finalización del último movimiento

184. En Cuadro N° 17 se muestra, a manera de ejemplo, un caso de aplicación de la tarifa Provisión de Equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, para el caso de las grúas de celosía y grúa telescópica.

Cuadro N° 17

Ejemplo de aplicación de la tarifa por el servicio Provisión de equipo para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario – Grúa telescópica y Grúa de celosía

Supongamos que un usuario solicita el Servicio Especial Provisión de equipamiento para movimientos adicionales a solicitud del usuario. La carga que va a movilizar tiene un peso de 26,0 toneladas y esta va a ser movilizada dentro de la misma nave, por lo que va a necesitar la Grúa de Celosía. Asimismo, supongamos que el tiempo que demora la movilización de la carga (desde el inicio del primer movimiento hasta la finalización del último movimiento) es de 3 horas con 15 minutos. Entonces el monto que debe cobrar el Concesionario se calcula de la siguiente manera:

$$\text{Pago del Usuario} = T * \left(\frac{Tn}{0.42 + H_v} \right)$$

$$\text{Pago del Usuario} = 8,92 * \left(\frac{26,0}{0,42 + 3,25} \right)$$

$$\text{Pago del Usuario} = 63,19$$

Siguiendo con el mismo ejemplo, si el Concesionario no se demora 3 horas con 15 minutos sino 2 horas con 30 minutos, el pago que debe realizar el usuario sería el siguiente:

$$\text{Pago del Usuario} = 8,92 * \left(\frac{26,0}{0,42 + 2,5} \right)$$

$$\text{Pago del Usuario} = 79,42$$

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

(iii) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer**

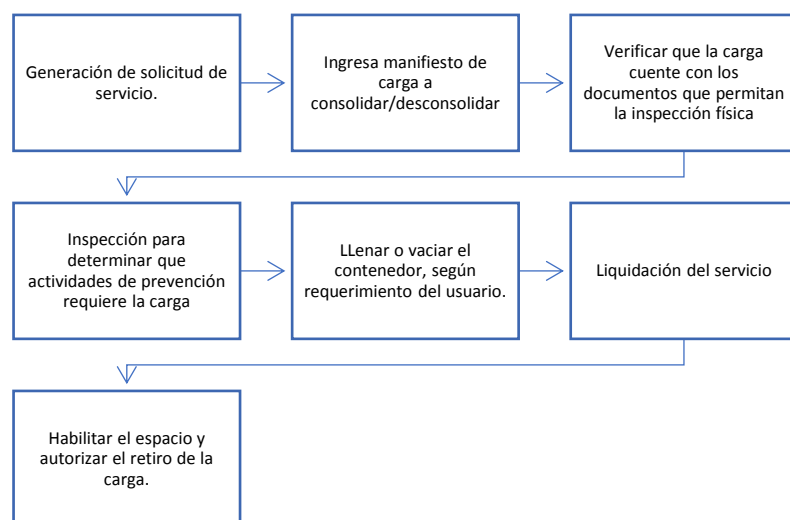
185. En la Propuesta Tarifaria del Concesionario, se indica lo siguiente respecto de las actividades comprendidas en el alcance de este Servicio Especial:

“La tarifa del servicio de consolidación/desconsolidación para carga paletizada y suelta se ha fijado en el procedimiento anterior del primer grupo de servicios especiales. No obstante, en el caso de que el servicio se preste a carga en contenedores Reefers, el costo de servicio difiere, ya que los estibadores encargados del servicio deben contar con implementos de EPP, entre los cuales tenemos: casco, guantes, lentes oscuros, lentes claros, barbiquejo, protectores auditivos, zapato punta de acero, botas punta de acero, pantalón drill, overol especial para operaciones en frío, entre otros.”

[El subrayado es nuestro.]

186. Tal y como lo señala el Concesionario, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, se determinaron las tarifas del Servicio Consolidación /desconsolidación de contenedores de 20 y 40 pies con carga paletizada y suelta. Sobre ello, en el informe que sustentó dicha resolución se consideraron las siguientes actividades como parte del alcance de este servicio:

Gráfico N° 2
Flujograma de los servicios de consolidación de contenedores



Fuente: Carta N° 146-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

187. Para efectos de obtener la tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, se considerará la misma secuencia de actividades definidas para el servicio especial consolidación/desconsolidación de contenedores secos. Cabe señalar que ello es consistente con el flujograma enviado por el Concesionario mediante Cartas N° 0077-2018-GG-COPAM y N° 0458-2018-GG-COPAM.
188. Si bien las actividades involucradas en la prestación de este Servicio Especial son similares para la carga paletizada y para la carga suelta, debe indicarse que los recursos utilizados para brindar ambas modalidades del servicio no son similares. Ello debido a que en el caso de la carga suelta se requiere de mayor cantidad de personal y materiales que en el caso de la carga paletizada. Es por ello que la fijación tarifaria que se realizó para contenedores secos tuvo en cuenta dicha diferenciación, tal como se muestra en el Cuadro N° 18.

Cuadro N° 18
Tarifas del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores secos

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (S/)
Contenedores de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	487,70
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	687,70
Contenedores de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	681,88
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	859,08

Fuente: Resolución 032-2017-CD-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

189. La señalada diferenciación se da, principalmente, por la presencia de estibadores durante la manipulación de la carga suelta⁴². Según el Concesionario, en su propuesta para

⁴² Otra de las diferencias que se presenta entre los costos de carga suelta y paletizada es la remuneración de la mano de obra del personal administrativo que se presentan en ambas situaciones y el tiempo de operación.

contenedores secos, se necesita la presencia de un operario de apoyo y de cuatro (04) estibadores por operación para manipular la carga suelta que va a ser consolidada o desconsolidada. En cambio, para la carga paletizada solo necesita un operario de apoyo y no se requiere la presencia de estibadores.

190. Por otro lado, de acuerdo con lo manifestado por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria, para la prestación del servicio consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* será necesario adquirir cuatro (4) Equipos de Protección Personal (en adelante, EPP) para los estibadores que manipularán la carga congelada, tanto para la carga paletizada como la carga suelta. No obstante, debe indicarse que, de acuerdo con la estructura de mano de obra indicada en el párrafo anterior, dichos equipos únicamente son requeridos para los servicios de consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga suelta, en tanto que para su prestación es necesario contar con estibadores.
191. Como se desprende de lo anterior, la única diferencia entre el servicio consolidación/desconsolidación de contenedores secos y el servicio consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* es el uso de EPP por parte de los estibadores. En ese sentido, dado que solo el servicio donde existe carga suelta utiliza estibadores, se aplicará el costo incremental de los EPP en dichos casos. En caso los usuarios requieran consolidar o desconsolidar contenedores *reefer* con carga paletizada, el Concesionario deberá cobrar la tarifa del mismo servicio para contenedores secos con carga paletizada.
192. Adicionalmente debe mencionarse que, mediante Carta N° 0458-2018-GG-COPAM, el Concesionario indicó que, toda vez que no había prestado el servicio de consolidación o desconsolidación de contenedores secos, no contaba con información de tiempos de operación de cada actividad incluida dentro de su alcance, por lo que remitió información de los costos por una hora de operación.
193. Dado ello, en tanto el servicio brindado a contenedores *reefer* mantiene la misma estructura de actividades que la de contenedores secos, se ha considerado como tiempo de trabajo de mano de obra operativa (Operario de apoyo, jefe de operaciones y estibadores) el usado en la Fijación de Tarifas del Primer Grupo de Servicios Especiales.⁴³ Adicionalmente, de acuerdo con lo señalado para el caso del Servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, la estructura de costos de mano de obra administrativa y de operaciones se ha visto ajustada para reflejar aquella información con la que cuente con sustento (ver Cuadro N° 19).

⁴³ Es importante mencionar que la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN que fija las tarifas para el Primer Grupo de Servicios Especiales en el TPY-NR fue consentida por el Concesionario.

Cuadro N° 19

Costo de mano de obra para el Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga suelta

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Comercial	3 425,35	10	1	192	2,97
Estadística	3 425,35	10	1	192	2,97
Facturación	3 425,35	5	1	192	1,49
Prevencionista	6 860,14	75	1	192	44,66
Operario de apoyo	1 791,28	300	1	192	46,65
Jefe de Operaciones	8 001,47	300	1	192	208,37
				Total (S/)	307,12

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

194. Asimismo, en el presente procedimiento se utiliza la información de consumo de combustible de un montacargas. En particular, la información reportada por el Concesionario para la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales muestra que para la consolidar o desconsolidar carga suelta se requiere de un montacargas con capacidad de movilizar hasta 5 toneladas. Dado ello, se ha considerado la información de rendimiento de combustible, remitida por COPAM mediante comunicación electrónica del 26 de junio de 2018, para dicho equipo (ver Cuadro N° 20).

Cuadro N° 20

Costo de combustible para el Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga suelta

Combustible	Ítem
Equipo	<i>Montacargas 5tn</i>
Consumo por hora (gl/hr)	5,3
Tiempo (min)	300
Precio (S/)	8,71
Total (S/)	230,15

Fuente: Carta N° 0389-2018-GG-COPAM y comunicación eléctrica del 26 de junio de 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

195. Como se mencionó, en el caso de la Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga suelta, será necesario contar con cuatro (4) estibadores y sus respectivos EPP. Cabe señalar que para determinar los costos de los estibadores se considera la información presentada por el Concesionario en la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales, la misma que se presenta a continuación:

Cuadro N° 21

Costo de Estibadores para el Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga suelta

Estibadores	Contenedor	
	20 pies	40 pies
Costo (estibador/día)	100	100
N° horas diarias	6	6
N° horas empleadas para la prestación del servicio	2	4
Cantidad de estibadores	4	4
Total	133,33	266,67

Fuente: Cartas N° 0177-2017-GG-COPAM, 0185-2017-GG-COPAM y 0223-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

196. Para el caso de los EPP para los estibadores, mediante Informe N° 053-2018-OOSPA-COPAM del 18 de junio de 2018, el Concesionario indicó que para la prestación del servicio Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* requerirá EPP para la protección de manos (guantes con aislación de frío), protección corporal (ropa de trabajo para espacios refrigerados) y protección de pies (botas con protección térmica). Asimismo, debe mencionarse que, a efectos de asignar el costo de estos equipos a cada operación del servicio, se ha considerado información de las proformas remitidas por el Concesionario, una vida útil de las EPP de seis meses en promedio y la demanda estimada por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria (ver Cuadro N° 22).

Cuadro N° 22

Costo de EPP para Estibadores

Equipo de Protección Personal	Costo unitario	Vida útil (meses)	Demanda Estimada (mensual)	Costo por operación (S/)
Protección de manos	24,69	6	4	1,03
Protección corporal	112,54	6	4	4,69
Protección de pies	201,09	6	4	8,38
Total por trabajador				14,10
N° de trabajadores				4
Total (S/)				56,39

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

197. Considerando la información de costos de mano de obra, combustible, EPP y aporte por regulación, las tarifas para los Servicios Especiales de Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* de 20 y 40 pies con carga suelta se obtienen de la siguiente manera:

Cuadro N° 23

Tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*

Consolidación/desconsolidación de contenedores <i>reefer</i> con carga suelta	Mano de obra	Combustible	Estibadores	Equipo de Protección Personal	Aporte por regulación	Tarifa (S/)
20 pies	307,12	230,15	133,33	56,39	7,34	734,33
40 pies	307,12	230,15	266,67	56,39	8,69	869,01

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

(iv) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies**

198. Como se ha mencionado, en el caso de este servicio la metodología a aplicar es la de tarificación comparativa o *benchmarking*, consistente en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarifar.
199. Es por ello que, previamente, se debe determinar los terminales portuarios que pueden ser comparables con el TPY-NR. Al respecto, es importante mencionar que en la Fijación del Primer Grupo de Servicios Especiales el Regulador ya realizó dicho análisis. En efecto, tal como se desprende del informe que sustenta la Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN, el Regulador tomó en cuenta tres criterios para determinar cuáles serían los terminales portuarios para la muestra final. Estos criterios son⁴⁴:
- (i) Aquellos terminales que realicen operaciones fluviales.
 - (ii) Aquellos terminales que cuenten con características similares de infraestructura y equipamiento que el TPY-NR.
 - (iii) Aquellos terminales que presenten el servicio solicitado.
200. Como resultado de la aplicación dichos criterios, en la Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales, se determinó que los terminales portuarios que se pueden utilizar para la muestra final eran los siguientes:

Cuadro N° 24
Terminales portuarios comparables

País	Puerto
Colombia	Sociedad Portuaria Buenavista
Colombia	Sociedad Portuaria Michellmar S.A.
Colombia	Sociedad Administradora Portuaria Puerto Berrío
Colombia	Sociedad Portuaria Puerto Dique
Colombia	Sociedad Portuaria Compañía de Puertos Asociados-Barranquilla
Colombia	Palermo Sociedad Portuaria
Uruguay	Fray Bentos
Uruguay	Juan Lacaze
Uruguay	Nueva Palmira
Uruguay	Paysandú
Perú	TP Iquitos
Perú	Terminal Portuario de Paita
Perú	Terminal Portuario General San Martín
Perú	Terminal Portuario de Matarani
Argentina	Terminal Portuario Formosa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

201. En tal sentido, el cuadro anterior sirve como una lista referencial de terminales portuarios a partir de la cual se determinará la muestra final que será utilizada para el cálculo de la tarifa del servicio en cuestión. Para ello y, siguiendo con el criterio (iii), se ha identificado que solo algunos de los terminales portuarios del Cuadro N° 24 prestan el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies. En particular, los terminales son: Terminal Portuario de Paita, Terminal Portuario General San Martín, Sociedad Portuaria

⁴⁴ Es importante mencionar que los dos primeros criterios fueron recogidos del procedimiento de fijación tarifaria para los Servicios Estándar del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma.

Buenavista, Sociedad Portuaria Michellmar S.A y Palermo Sociedad Portuaria (ver Anexo N° 3).

202. Una vez identificados los terminales portuarios que prestan el servicio bajo análisis corresponde identificar si los servicios de los referidos terminales son comprables. Para ello se ha considerado lo establecido en la Resolución N° 043-2016-CD-OSITRAN, en la cual se optó por agregar una serie de servicios en los terminales portuarios Sociedad Portuaria Buenavista y Sociedad Portuaria Michellmar⁴⁵ con el objetivo de uniformizar los Servicios Estándar para contenedores de 40 pies. En particular, se han sumado los servicios Uso de infraestructura portuaria por contenedor de 40 pies, carga de patio/camión por contenedor de 40 pies y Carga/descarga por contenedor de 40 pies⁴⁶.
203. Adicionalmente, y antes de proceder con estimar la tarifa, se aplicó a la muestra el test estadístico de Tukey o recorrido intercuartílico, con la finalidad de identificar aquellas tarifas que representan valores extremos u *outliers*⁴⁷, los cuales distorsionarían los resultados del cálculo. El resultado de la aplicación del referido test indica la no existencia de valores atípicos en la muestra (ver Anexo N° 4). Es decir, para el cálculo de la tarifa promedio se deben considerar los terminales portuarios que se presentan en el Cuadro N° 24.

Cuadro N° 25
Terminales portuarios comparables

País	Puerto
Colombia	Sociedad Portuaria Buenavista
Colombia	Sociedad Portuaria Michellmar S.A.
Colombia	Palermo Sociedad Portuaria
Perú	Terminal Portuario de Paíta
Perú	Terminal Portuario General San Martín

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

204. En tal sentido, el Cuadro N° 25 muestra el cálculo del promedio de las tarifas de los terminales señalado en el párrafo anterior. Asimismo, es preciso mencionar que para la conversión de dólares de Estados Unidos a soles se utilizó el promedio del tipo de cambio bancario venta de los últimos doce meses (julio de 2017 a junio de 2018) a la fecha de elaboración del presente informe (USD 1 = S/ 3,249).⁴⁸

⁴⁵ Es importante señalar que el objetivo de uniformizar el servicio estándar corresponde a que la tarifa que se va a calcular para este servicio incluye el Servicio Estándar para contenedores de 40 pies.

⁴⁶ Cabe precisar que los precios de los dos últimos casos se encuentran expresados en pesos colombianos, los cuales han sido transformados en dólares americanos, tomando en cuenta el promedio tipo de cambio mensual desde julio de 2017 a junio de 2018 (USD 1 = \$ 2 912,04). (Ver: <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/tc-otras-divisas>)

⁴⁷ Un *outlier* es una observación que parece desviarse marcadamente de los demás miembros de la muestra de la que forma parte (traducción libre de: “An outlying observation, or “outlier”, is one that appears to deviate markedly from other members of the simple in which it occurs”). Fuente: American Society for Testing and Materials (1994). *Standard Practice for Dealing with Outlying Observations*.

⁴⁸ Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Cuadro N° 26

Benchmarking de tarifas para el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

Servicio Especial	Unidad de cobro	Terminal Portuario de Paíta	Terminal Portuario General San Martín	Sociedad Portuaria Buenavista	Sociedad Portuaria Michellmar	Palermo Sociedad Portuaria	Tarifa (US\$)	Tarifa (\$/)
Embarque/descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	195,01	250,31	161,32	126,37	138	174,20	565,90

Nota: Los terminales considerados en la muestra aplican un recargo a las tarifas de embarque/descarga de contenedores de 40 pies, a excepción de la tarifa de Palermo Sociedad Portuario. En todos los casos, los montos mostrados en el cuadro consideran tanto la Tarifa de embarque/descarga como el recargo. En tal sentido, la Tarifa propuesta no es un cargo adicional a la Tarifa por el Servicio Estándar, sino que la incluye.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A., Terminal Portuario Paracas S.A. y Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia.

VIII.4 Verificación de condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión

205. Previamente a presentar las Tarifas propuestas para los Servicios Especiales materia del procedimiento de fijación tarifaria, debe considerarse la condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión respecto a las Tarifas de los Servicios Especiales regulados:

“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 del servicio.”

[El subrayado es nuestro.]

206. De la cita anterior se desprende que las Tarifas propuestas no deberán ser menores, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Sobre ello, es importante mencionar que la metodología utilizada para determinar el nivel tarifario de los Servicios Provisión de Equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario y Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* es la de Costos Incrementales, la cual permite identificar de manera clara los costos por la prestación de servicio adicional a los que ya se encuentra brindando en el TPY-NR. En particular, para dichos servicios se considera el costo de mano de obra, combustible y EPP, así como el aporte por regulación.
207. De lo anterior, es posible identificar que únicamente califican como costos operativos aquellos referidos a la mano de obra, combustible y EPP. En tal sentido, se verifica que las tarifas calculadas para los servicios antes mencionados cumplen con la condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión, toda vez que los costos operativos se encuentran inmersos en la Tarifa calculada.
208. Para el caso del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, si bien su tarifa se calcula utilizando la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, debe indicarse que también se verifica el cumplimiento de la mencionada condición, la cual se muestra en el Anexo N° 5 del presente informe.

VIII.5 Tarifas propuestas

209. Considerando lo anteriormente expuesto y conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Regulador propone fijar las Tarifas presentadas en el Cuadro N° 27.

Cuadro N° 27

Tarifas propuestas para los Servicios Especiales (no incluyen IGV)

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (\$/)
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario		
Grúa de celosía	Tonelada/hora	8,92
Grúa telescópica	Tonelada/hora	8,15
<i>Reach stacker</i>	Hora	160,66
Montacarga (a la nave)	Hora	174,27
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	95,00
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer		
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90

Nota: Para la consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga paletizada se aplicará la Tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

IX. REVISIÓN DE LAS TARIFAS

210. Con relación a la revisión de las Tarifas de los servicios regulados, en la Sección IX del Contrato de Concesión se señala lo siguiente:

“9.5 A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Regulador podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas, según los procedimientos y metodologías establecidas en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

9.6 El Regulador podrá revisar de oficio cada cinco años las Tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura portuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características con la demanda.

Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.

9.7 El Concesionario, a partir del quinto Año de la Concesión, reajustará anualmente las Tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_t = T_{t-1} * \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}}$$

Donde, el cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia, y

t Año calendario en el que regirá el ajuste.

T_t Tarifa vigente al inicio del Año calendario t.

T_{t-1} Tarifa establecida al inicio del Año calendario t-1.

IPC_{t-1} Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) disponible al momento de realizar el cálculo.

IPC_{t-2} Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), con doce (12) meses de anticipación al IPC_{t-1}.”

211. De acuerdo con las referidas cláusulas, las Tarifas de los Servicios Especiales determinadas en el presente procedimiento tarifario podrán ser revisadas por el Regulador a partir del quinto año del inicio de la explotación del TPY-NR. Considerando que el TPY-NR inició operaciones el 15 de diciembre de 2016, las Tarifas podrán ser revisadas recién a partir del 15 de diciembre de 2021.
212. Por otra parte, a partir del quinto Año de la Concesión⁴⁹, el Concesionario podrá reajustar anualmente sus Tarifas por inflación, siguiendo la fórmula establecida en la Cláusula 9.7 del Contrato de Concesión.

⁴⁹ “1.26.11

Año de la Concesión

Es el periodo anual computado desde la Fecha de Suscripción del Contrato, contado de fecha a fecha, concluyendo un día antes al del año en el que se inició el cómputo.”

X. CONCLUSIONES

213. Sobre la base de lo expuesto, se concluye lo siguiente:

- i. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria de un segundo grupo de Servicios Especiales en el TPY-NR: (i) Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, (ii) Suministro de energía eléctrica, (iii) Consolidación o desconsolidación de contenedores *reefer*, y (iv) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
- ii. En el informe que sustenta la referida resolución se dispuso a utilizar la metodología de Costos Incrementales para la fijación tarifaria de los Servicios Especiales Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, Suministro de energía eléctrica y Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente de los servicios. Por otro lado, para el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies se optó por la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el RETA, considerando el uso de tal metodología para fijar la tarifa de similar servicio para contenedores de 20 pies.
- iii. En el caso del Servicio Especial Suministro de energía eléctrica, el Concesionario manifestó, de manera posterior al inicio de procedimiento de fijación tarifaria, que para su prestación requerirá adquirir medidores y un transformador. Según se encuentra establecido en el Contrato de Concesión, ello requerirá la ejecución de Inversiones Adicionales, para lo cual deberá presentar ante el Concedente el informe de sustento de la necesidad de adquirir dichos equipos, así como acordar la forma de pago de tales inversiones. Debido a ello, y considerando que para determinar la tarifa el Regulador requiere tener certeza acerca del mecanismo de recuperación de las Inversiones Adicionales a ejecutarse, debe declararse el fin del procedimiento de fijación tarifaria de este servicio, conforme a lo estipulado en el artículo 195.2 del TUO de la Ley de Procedimiento Administrativo General.
- iv. Los niveles tarifarios de los Servicios Especiales Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario y Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* fueron calculados considerando los costos operativos (mano de obra, combustible y EPP) y el aporte por regulación.
- v. En el caso del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, se calculó el promedio de los montos cobrados en una muestra de terminales portuarios comparables, similar a la utilizada en el procedimiento de Fijación de Tarifas del Primer Grupo de Servicios Especiales. Cabe precisar que, previamente, se estandarizaron las tarifas de dichos terminales y se aplicó el test estadístico de rango intercuartílico o Tukey.
- vi. En cumplimiento de la condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión, se ha verificado que las Tarifas de los Servicios Especiales regulados no sean menores, bajo ninguna circunstancia, que sus costos operativos.
- vii. El Regulador propone las siguientes tarifas de los Servicios Especiales (no incluyen IGV):

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (S/)
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario		
Grúa de celosía	Tonelada/hora	8,92
Grúa telescópica	Tonelada/hora	8,15
Reach stacker	hora	160,66
Montacarga (a la nave)	hora	174,27
Montacarga (a almacenamiento)	hora	95,00
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer		
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90

Nota: Para la consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga paletizada se aplicará la Tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN.

- viii. Siguiendo lo establecido en el Contrato de Concesión, el Regulador podrá revisar las Tarifas determinadas en el presente procedimiento tarifario a partir del 15 de diciembre de 2021. Asimismo, a partir de dicha fecha, el Concesionario podrá ajustar anualmente por inflación dichas Tarifas siguiendo la fórmula descrita en la cláusula 9.7 del referido contrato.

XI. RECOMENDACIÓN

214. Remitir el presente informe al Consejo Directivo para que, teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas, disponga la prepublicación de la presente Propuesta de Fijación Tarifaria de un segundo grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, de acuerdo con lo siguiente:

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa (S/)
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario		
Grúa de celosía	Tonelada/hora	8,92
Grúa telescópica	Tonelada/hora	8,15
Reach stacker	hora	160,66
Montacarga (a la nave)	hora	174,27
Montacarga (a almacenamiento)	hora	95,00
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer		
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90

Nota: Para la consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga paletizada se aplicará la Tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JAVIER CHOCANO PORTILLO
Gerente de Asesoría Jurídica

XII. ANEXOS

Anexo 1: Carta S/N de Easy Port S.A.C del 18 de junio de 2018.



Lima, 18 de junio de 2018

Señores:
CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS COPAM SA
Av. Javier Prado Este 4135 Piso 4 - Surco
Lima. -

Atención: Carmen Benítez - Gerente General

Estimados señores, por medio de la presente los saludamos cordialmente y de acuerdo a su solicitud sobre información que permitan sustentar ante el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) los costos de mano de obra para el personal Operativo (Operario de Equipo Mayor, Operario de Equipo Menor, Operario de Apoyo, Estibadores, otros), costos que están relacionados al segundo grupo de servicios especiales a ser brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (TPY-NR), debemos manifestarles lo siguiente:

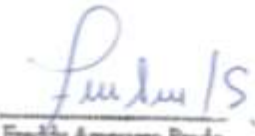
Nuestra empresa EASY PORT SAC como especialista en operación y mantenimientos de puertos, tiene dentro de sus costos los puestos requeridos los cuales detallamos a continuación.

Costo empresa, los cuales incluye sueldo, beneficios sociales, seguros y otros:

OPERARIO DE EQUIPOS MAYORES	S/ 6,673.93
OPERARIO DE EQUIPOS MENORES	S/ 4,737.00
OPERARIO DE APOYO	S/ 4,737.00
ESTIBADORES	S/ 4,737.00
PERSONAL DE ESTADISTICA	S/ 2,198.38

El monto del costo corresponde a una jornada de trabajo de 8 horas diarias durante un periodo mensual de 30 días para un colaborador.

Atentamente,


Freddy Ampuero Prado
Gerente General

Anexo 2: Proforma del transformador (enviada el 18 de julio de 2018)



076-262069
administracion@mymcontratistas.com
www.mymcontratistas.com
Calle Los Laureles 730 Sect. Morro Solar - Jaén

022518-0035

PROFORMA

SEÑORES : CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS
DIRECCION : YURIMAGUAS
FECHA : 18/07/2018
REF : SOLICITUD 0070-2018

Según lo solicitado, adjunto presupuesto.

ITEM	DESCRIPCION	CANT	P. UNIT	TOTAL
01	Medidor Electrico de 100-400v DIRIS A20 Alimentador AUX: 110-400 V 50/60 Hz (10VA) 120-350 V :: (10VA)	01	1,820.00	1,820.00
02	Transformador Trifásico de tensión en baño de aceite de 50KVA • Tensión primario : 380 VAC • Tensión Secundaria : 220 VAC • Grupo de Conexión : Dyn5	01	27,000.00	27,000.00
03	CABLE NYY 3-1X35MM2 -	10	55.10	551.00
04	TERMINAL COMPRESION 25MM2 -	15	3.92	58.73
05	TERMINAL COMPRESION 35MM2 -	15	5.08	76.13
06	CABLE NH-80 DE 6MM2 -	30	4.28	128.33
07	CABLE NYY 3-1X35MM2 -	10	55.10	551.00
Treinta mil ciento ochenta y cinco con 19/100 Soles.				30,185.19

CONDICIONES COMERCIALES	
PRECIOS	MONEDA NACIONAL (SOL) INC IGV
TIEMPO DE ENTREGA	05 Días. Excepto Item 01 (30 días)
FORMA DE PAGO	60% CONTADO 40% ENTREGA
CTA. CTE. INTERBANK EN SOLES / CCI	Nº 765 300131947-9 / 003-765-003001319479-57
RAZÓN SOCIAL	MIGUEL'S SOLUCION SRL
RUC	20570746040
GARANTIA	1.5 AÑOS

Anexo 3: Descripción de los terminales portuarios considerados en el *benchmarking*

1. TERMINAL PORTUARIO BUENAVISTA (COLOMBIA)

El Terminal de Buenavista es operado por la empresa concesiona “COMPAS S.A.” y se encuentra ubicado en Sector Zona Industrial de Mamonal.

El puerto cuenta con un área total de 6,3 Ha. Maneja Carga a Granel con sistemas de transferencia mecanizado. Además, atiende carga general, graneles sólidos, carga de proyecto y vehículos.

En las posiciones de atraque tienen la capacidad de atender naves de hasta 211 metros de eslora, habilitado para naves de 30 000 DWT y profundidad de 11 metros.

Entre la infraestructura y equipamiento destaca la siguiente:

- Área de almacenamiento: 40.000 m².
- Tres tolvas móviles de 18 m³.
- Banda transportadora de 300 toneladas/hora.
- 2 básculas camioneras de 100 toneladas.
- Capacidad de almacenamiento: 35.000 toneladas

2. TERMINAL PORTUARIA MICHELLMAR (COLOMBIA)

Esta terminal es administrado por la empresa concesionaria “Sociedad Portuaria Michellmar S.A.” y se encuentra ubicado sobre la ribera izquierda del río Magdalena a 11 km de la desembocadura sobre el mar. El área total en concesión es de 5 Ha.

La Sociedad Portuaria Michellmar S.A. maneja 100 tracto camiones de diferentes productos diariamente con capacidad de 35 Ton, cada uno, direccionados directamente desde un punto de transferencia ubicado a 30 cuadras de distancian del puerto.

El puerto cuenta con un puesto de atraque para buques de hasta 180 metros de eslora, 30 metros de manga, y 9,50 metros de calado sujeto a las restricciones de canal de acceso.

3. PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA (COLOMBIA)

Palermo Sociedad Portuaria, es una terminal multipropósito ubicada en la costa norte de Colombia sobre la ribera oriental del Río Magdalena.

Entre las facilidades que ofrece el puerto tenemos:

- 503 metros lineales de muelle
- Placa portuaria con 6 000 psi
- 16 hectáreas habilitadas para almacenamiento en espacio abierto
- 6 silos horizontales con capacidad de 7 000 toneladas
- 5 700 m² para almacenamiento bajo techo para carga general
- Tres básculas camioneras
- Centro logístico para camiones con estación de servicios

4. TERMINAL PORTUARIO DE PAITA (PERÚ)

El Terminal Portuario de Paita (TP Paita) es un puerto marítimo administrado por la empresa concesionaria Terminales Portuarios Euroandinos (TPE). Se encuentra ubicado en la provincia de Paita, a 56 Kilómetros de la ciudad de Piura en el departamento del mismo nombre. Este es un terminal multipropósito, siendo la principal carga movilizada, la exportación de contenedores, principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas. En el 2016 TP Paita movilizó 2,1 millones de toneladas de carga en general, de las cuales el 73% fue movilización de contenedores.

En relación a la infraestructura, dispone de un área terrestre y acuática de 120,8 Ha. Cuenta con un muelle de contenedores tipo marginal de 300 metros de longitud con un calado de 14 metros y un muelle tipo espigón de 365 metros de longitud y 36 metros de ancho, con un calado de 12,5 metros aproximadamente.

En cuanto al equipamiento portuario, en el muelle de contenedores cuenta con lo siguiente:

- 2 grúas pórtico de muelle
- 2 grúas móviles
- 4 grúas pórtico de patio
- 5 *reack stacker*
- 2 *empty handling*
- 12 camiones portacontenedor
- 2 montacargas
- 2 *manlift*

5. TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN – PARACAS (PERÚ)

El Terminal Portuario General San Martín – Paracas (TPP) es un puerto marítimo administrado por la empresa concesionaria Consorcio Paracas S.A. Se encuentra ubicado en el Departamento de Ica, provincia de Pisco, distrito de Paracas y localidad de Punta Pejerrey. Por este terminal se moviliza todo tipo de carga, principalmente carga a granel sólido. En el 2016, TPP movilizó 1,4 millones de toneladas de carga en general, de las cuales el 81% correspondió a carga a granel sólido.

Con relación a la infraestructura, actualmente dispone de un área bajo concesión de 122,05 Ha. cuenta con un muelle multipropósito de 525 metros de largo con calado de 10,25 metros mediante el cual atiende todo tipo de carga.

Anexo 4: Procedimiento de identificación de valores extremos en el *benchmarking*

Con el objetivo de identificar si la muestra de terminales portuarios seleccionada incluye valores extremos u *outliers* que distorsionen el *benchmarking* de tarifas realizado, es necesario realizar una prueba que permita detectar dichos valores extremos. Para ello, se recurrió al test de Tukey o rango intercuartílico⁵⁰, el cual define a los *outliers* como aquellos que se ubican por debajo de un límite inferior o por encima de un límite superior, los cuales vienen dados por:

$$Lim_{inf} = Q_1 - 1.5 * IQR$$

$$Lim_{sup} = Q_3 + 1.5 * IQR$$

Donde:

Q1: primer cuartil de la distribución

Q3: tercer cuartil de la distribución

IQR: rango intercuartílico (diferencia entre el tercer y primer cuartiles)

Lim_{inf}: límite inferior

Lim_{sup}: límite superior

Sobre la base de lo anterior, se calcularon los límites inferior y superior de la muestra seleccionada para el Servicio Especial materia del presente procedimiento de fijación tarifaria. De esta manera se obtuvo lo siguiente:

Cuadro N° A4-1

Test de Tukey o rango intercuartílico

Servicio Especial	Lim _{inf}	Lim _{sup}
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	52,48	273,73

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

Al comparar las tarifas que cobran cada uno de los terminales portuarios de la muestra con los límites del Test de Tukey, se observa que ninguna de las tarifas resulta ser un elemento atípico. Por tanto, no se debe eliminar ningún terminal portuario.

⁵⁰ Barbato, G.; Barini, e.m.; Genta, G. y R. Levi (2011). "Features and performance of some outlier detection methods". En: *Journal of Applied Statistics*. Vol. 38, N° 10, octubre de 2011, 2133-2149.

Anexo 5: Cálculo de los costos operativos de los Servicios Especiales

De acuerdo con lo mencionado previamente, en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión se define a los Servicios Especiales de la siguiente manera:

“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 del servicio”.

[El subrayado es nuestro.]

Se observa que, debido a la naturaleza cofinanciada de la concesión, el Contrato de Concesión prevé que el Regulador defina el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al Concesionario a través de la Retribución Especial. Asimismo, el Contrato de Concesión también le encarga al Regulador la tarea de verificar que las Tarifas de los Servicios Especiales regulados no sean menores a los costos operativos que demande la prestación de los servicios.

Sobre el particular, es importante indicar que el costo económico de un servicio involucra a los costos operativos, la retribución a la base de capital involucrado en el servicio, la depreciación y los impuestos. Considerando ello, en el presente anexo se verificará que las Tarifas obtenidas en la presente propuesta tarifaria no sean, en ninguna circunstancia, menores a los costos operativos que demanden los Servicios Especiales. Los costos operativos calculados servirán como insumo para calcular la Retribución del Servicio Especial que será reconocida al Concesionario.

1. Consideraciones previas

Según lo señalado en el Anexo I del RETA, los costos operativos se definen de la siguiente manera:

“Costos operativos. También llamados costos de operación y mantenimiento, incluyen los costos de mano de obra, materiales, mantenimiento y similares. El punto de partida para la estimación de estos costos será los reportes de contabilidad regulatoria, plan de negocios presentado por la empresa, o requerimiento ad hoc, lo que debe incluir sus costos históricos y sus proyecciones para el futuro. En lo posible, estos costos y proyecciones deben descomponerse por grupo de usuarios, actividad, servicio y/o categoría. No serán considerados para el cálculo los costos operativos ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.”

[El subrayado es nuestro.]

En ese sentido, para el cálculo de los costos operativos será necesario conocer los costos de mano de obra, materiales y mantenimiento que debe asumir el Concesionario para la prestación de los Servicios Especiales materia del procedimiento de fijación tarifaria.⁵¹

⁵¹ Cabe precisar que los conceptos de Aporte por Regulación y Retribución al Estado no serán tomados en cuenta para el cálculo de los costos operativos. Ciertamente, toda Entidad Prestadora de servicios públicos de infraestructura de transporte debe asumir el pago por ambas categorías y, en tal sentido,

Sin embargo, es necesario que no se pierda de vista el hecho que el TPY-NR es una concesión de naturaleza cofinanciada. En tal sentido, los ingresos percibidos por el Concesionario no están en función a las ventas de servicios en la concesión, sino que dependen del Pago Anual por Obras (PPO) y el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), conceptos que deben cubrir determinados costos en los que incurre el Concesionario asociados al diseño, construcción, financiamiento, conservación y mantenimiento de la concesión. En efecto, en el Apéndice 1 del Anexo 19 del Contrato de Concesión se indica que dichos conceptos involucran lo siguiente:

“Determinación del PAMO

El PAMO es el importe consignado por el Concesionario en su propuesta económica presentada por el Adjudicatario, cuyo importe asciende a Dos Millones Setecientos Doce Mil Ciento Cuarenta y Cinco y 00/100 Dólares (US\$ 2 712 145.00). El PAMO está sujeto al cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Anexo 3. El PAMO retribuye todos los costos de Explotación, Conservación y de reposición para esta Concesión y es garantizado por el Concedente hasta por la suma antes indicada.
(...)

Determinación de los Pagos por Obras Mínimas o Pago Anual por Obras (PPOs):

El PPO es consignado por el Concesionario como uno de los componentes de su propuesta económica, cuyo importe asciende a Seis Millones Setecientos Treinta y Nueve Mil Doscientos Diecisiete y 00/100 Dólares (US\$ 6 739 217.00) para las Obras Mínimas de la Fase 1.

Para la determinación del PPO se incluirán las inversiones, gastos de estructuración financiera, intereses financieros y desembolsos relacionados con las Obras Mínimas correspondientes a cada Fase, incluyendo los costos de elaboración de los Expedientes Técnicos necesarios para la ejecución de las Obras Mínimas, estudios de impacto ambiental, y otros gastos correspondientes a los intangibles relacionados a éstas.”

[El subrayado es nuestro.]

Se observa que, el PPO incluye la inversión (infraestructura y equipamiento mínimos) y los gastos relacionados a las Obras Mínimas correspondientes a cada Fase de inversión. Por otro lado, mediante el PAMO se le reconoce al Concesionario los costos de explotación, conservación y reposición de la Concesión.

Dado que a través del PAMO el Estado está cubriendo determinados costos vinculados al mantenimiento y la operación del TPY-NR, resulta importante conocer con precisión qué conceptos se encuentran incluidos en dicho pago. Ello con la finalidad de reconocer como costos operativos de los Servicios Especiales únicamente aquellos aspectos que no se encuentren cubiertos ya con el PAMO. En caso contrario, el Concesionario recibiría una doble retribución por tales conceptos: uno a través del PAMO y otro como parte de la Retribución por los Servicios Especiales.

Al respecto, en el modelo económico financiero de la concesión, elaborado por PROINVERSION, se indica que el PAMO incluye, entre otros, los siguientes costos:

- Gastos en operación y mantenimiento

las tarifas reflejan dichos conceptos. Sin embargo, en estricto, ellos no constituyen costos que se deriven de las actividades necesarias para la prestación de los servicios, sino más bien aportes o contribuciones a entidades estatales, por lo que no forman parte de sus costos operativos.

- Garantía de fiel cumplimiento de Contrato de Concesión
- Personal administrativo
 - Gerente General
 - Facturación y cobranzas
 - Recursos Humanos y Abastecimientos
 - Contador
 - Asesoría Legal
 - Seguridad, Salud y Medio Ambiente
 - Seguridad Interna
- Seguros
 - Responsabilidad Civil
 - Obras Civiles Terminadas
 - Maquinaria y Equipo
- Reposición de equipos
- Otros

En consecuencia, aquellos costos que ya se encuentren incluidos en el PAMO, no serán considerados en el cálculo de los costos operativos de los Servicios Especiales materia del presente procedimiento tarifario. Tal como se mencionó anteriormente, si no se excluyen tales conceptos, se estaría duplicando el reconocimiento de los costos mediante el pago del PAMO y la Retribución Especial por los Servicios Especiales.

Por otro lado, es importante indicar que, mediante Cartas N° 0389-2018-GG-COPAM y N° 0458-2018-GG-COPAM, el Concesionario remitió los flujogramas de procesos de los Servicios Especiales, en los cuales indica que para la prestación de todos los Servicios Especiales materia del presente procedimiento de fijación tarifaria se requiere la contratación de personal de seguridad.

De la revisión del contrato de vigilancia remitido mediante Carta N° 0185-2017-GG-COPAM, durante el procedimiento de Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales, se deriva que estos ya se encuentran incluidos en el PAMO como conceptos de seguridad interna. Por tal motivo, los costos asociados a este concepto no serán incluidos en el cálculo de los costos operativos de los Servicios Especiales.

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 cláusula 1.26.91, en tanto que las tarifas son mayores a los costos operativos de la prestación de los servicios.

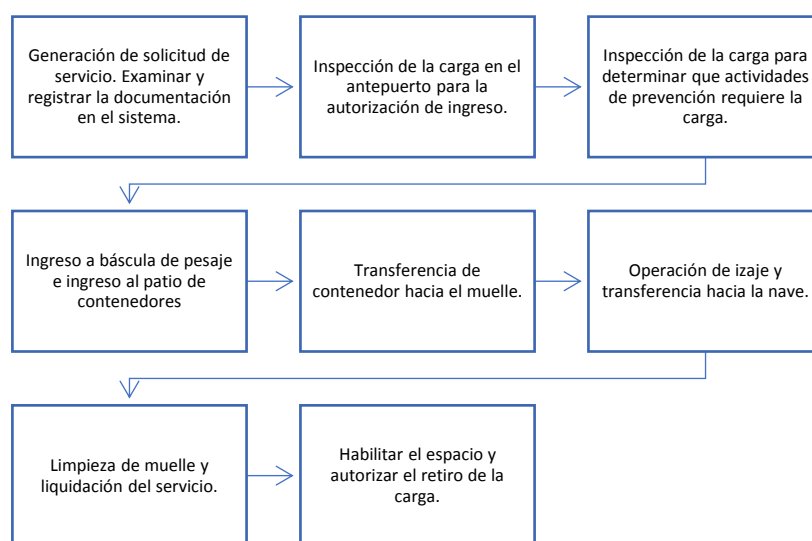
Por otra parte, la tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies ha sido calculada utilizando la metodología de *benchmarking*, la cual no toma en cuenta los costos operativos de la empresa, por lo que a continuación se realiza la verificación del cumplimiento de la condición establecida en la cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión.

2. Costo operativo del Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN se determinó la Tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies, el cual, de acuerdo con el diagrama de procesos remitido por el Concesionario mediante Carta N° 146-2017-GG-COPAM en el marco del procedimiento de Fijación Tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales, incluye las siguientes actividades para su prestación:

Gráfico N° A5-1

Flujograma del Servicio de Embarque/descarga de Contenedores IMO (caso embarque)



Fuente: Carta N° 0146-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Sobre el particular, debe indicarse que, para la prestación del Servicio Especial Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies se realizarán las mismas actividades que para los contenedores IMO de 20 pies. Considerando ello, es importante indicar que el alcance de estos servicios incluye, además de las actividades del Servicio Estándar, el tratamiento especial de este tipo de carga. En ese sentido, se evidencia que las actividades presentadas en el Gráfico N° A5-1 incluyen todas aquellas que se requieren para la prestación tanto del Servicio Estándar como el tratamiento especial de carga peligrosa. Por tanto, para el cálculo del costo operativo del

servicio se añadirá a la Tarifa del Servicio Estándar los costos operativos adicionales asociados a los cuidados necesarios para el embarque/descarga de carga peligrosa.⁵²

En línea con lo anterior, mediante Carta N° 0458-2018-GG-COPAM, el Concesionario ha indicado que, adicionalmente a la mano de obra y materiales utilizados en el Servicio Estándar, requiere de: (i) personal adicional, (ii) combustible, e (iii) insumos y materiales diversos (facturas, proforma, fichas de operación, insumos de limpieza, entre otros). A continuación, se muestra el cálculo de los costos operativos utilizando la información remitida por el Concesionario, así como la estructura de costos de mano de obra del personal administrativo y de operaciones indicada en la sección de determinación del nivel tarifario del Servicio Especial de Provisión de Equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:

Cuadro N° A5-1

Costo de mano de obra por operación de Embarque/descarga de contenedores IMO

Tipo de trabajador	Remuneración (S/)	Tiempo efectivo de trabajo (min.)	Cantidad de trabajadores	Horas de trabajo efectivo	Costo de mano de obra (S/)
Comercial	3 425,35	10	1	192	2,97
Estadística	3 425,35	10	1	192	2,97
Facturación	3 425,35	5	1	192	1,49
Prevencionista	6 860,14	5	1	192	2,98
Jefe de Operaciones	8 001,47	5	1	192	3,47
Operario Técnico	4 287,23	5	1	192	1,86
Operario de apoyo	1 791,28	5	4	192	3,11
				Total (S/)	18,85

Fuente: Carta N° 458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Adicionalmente a los costos de mano de obra, este servicio requerirá del uso de equipamiento y, en consecuencia, el consumo de combustible. Los costos asociados a dicho concepto son presentados en el siguiente cuadro:

Cuadro N° A5-2

Costo de combustible por operación de Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

Combustible	Ítem
Equipo	Reach Stacker
Consumo por hora (gl/hr)	13
Tiempo (min)	5
Precio (S/)	8,71
Total	9,25

Fuente: Carta N° 458-2018-GG-COPAM y comunicación electrónica del 26 de junio de 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Por otro lado, en el caso de los insumos y materiales diversos como las facturas, proformas, fichas de operación e insumos de limpieza, debe indicarse que la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece que la prestación del Servicio Estándar comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio. En ese sentido, toda vez que los insumos y materiales diversos antes mencionados representan costos administrativos necesarios para la

⁵² En ausencia de información respecto de los costos asociados a la prestación del Servicio Estándar a la carga en contenedores, se asume que la Tarifa vigente por dichos servicios califica como un buen estimador de sus costos.

prestación del Servicio Estándar, estos no serán considerados como costos adicionales para el cálculo del costo operativo para el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.

Dado lo anterior, para el cálculo de los costos operativos se considerarán los costos de mano de obra y combustible adicionales al Servicio Estándar y la Tarifa del Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies. Los resultados se presentan en el cuadro siguiente:

Cuadro N° A5-3

Costo operativo del servicio de Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

Ítem	Costo (\$/)
Tarifa Servicio Estándar 40 pies	328,25
Mano de obra	18,85
Combustible	9,25
Costo operativo (\$/)	356,36

Fuente: Carta N° 0458-2018-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Es importante mencionar que, dado que la unidad de cobro de este servicio es el contenedor y los costos presentados en el cuadro anterior son los necesarios para el embarque/descarga de un contenedor, ambas unidades son comparables. En tal sentido, es posible afirmar que, el resultado obtenido respecto al costo operativo del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies cumple con la condición establecida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión, en tanto, se verifica que este es menor a la Tarifa propuesta por este servicio en el presente informe tarifario.