



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N°038-2018-CD-OSITRAN

Lima, 07 de diciembre de 2018

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 033-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 6 de diciembre de 2018, emitidos por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, 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 mediante Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, en concordancia con ello, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, que incluye a la infraestructura portuaria;

Que, de otro lado, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, dispone que cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora de OSITRAN implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener;

Que, por su parte, el artículo 16 del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, señala que en ejercicio de su función reguladora, el OSITRAN regula, 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;

Que, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), cuyo artículo 53 establece que el Consejo Directivo del OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11 y 14 de dicho Reglamento;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, asimismo, los artículos 9, 12 y 24 del RETA señalan que la regulación tarifaria que establezca OSITRAN no deberá oponerse a que las disposiciones y criterios tarifarios que se establezcan en los contratos de concesión bajo competencia de OSITRAN; que cuando los contratos de concesión establezcan tarifas, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, o incluso procedimientos y condiciones para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas, corresponderá a OSITRAN velar que las reglas recogidas en su Reglamento General de Tarifas se apliquen de manera supletoria a lo establecido en los contratos; y que en estos casos la fijación o revisión tarifaria se iniciará siempre de oficio, mediante aprobación del Consejo Directivo del OSITRAN;

Que, a mayor abundamiento, dichas disposiciones del RETA están alineadas con lo previsto en el Reglamento de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por el Decreto Supremo N°003-2004-MTC, de cuyo inciso d) del artículo 59 se colige que en los casos en que el Estado haya suscrito contratos o compromisos contractuales para la entrega en administración de la infraestructura portuaria de uso público a través, entre otros, de un contrato de concesión, las tarifas se determinarán conforme con lo acordado contractualmente;

Que, el 09 de setiembre de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A., suscribieron el Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita;

Que, conforme con lo previsto en el indicado Contrato de Concesión, las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados que se brindan en el Terminal Portuario de Paita deben revisarse cada cinco años, mediante el mecanismo de RPI-X; por lo que OSITRAN está obligado a iniciar el procedimiento de revisión tarifaria conforme con lo previsto en el Contrato de Concesión;

Que, la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión establece que a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del muelle de contenedores, OSITRAN deberá realizar la primera revisión de tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la Carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como “RPI-X”, establecido en el RETA;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 033-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de fecha 6 de diciembre de 2018, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se analizó la procedencia del inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria, mediante el mecanismo RPI-X, aplicable a las tarifas tope o máximas de los servicios regulados que se prestan en el Terminal Portuario de Paita, concluyéndose lo siguiente:

1. El REGO faculta al OSITRAN a desempeñar la función reguladora, lo que implica la determinación de tarifas, principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables.
2. Adicionalmente, el RETA establece que el OSITRAN puede llevar a cabo procedimientos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, ya sea de oficio o a instancia de parte. De la misma manera, establece las condiciones que deben cumplir los mercados en los que se transan los servicios sujetos a regulación tarifaria, así como las disposiciones que eventualmente podría aplicar el Regulador.
3. El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita establece la obligación de revisar cada cinco años las tarifas máximas de los Servicios Estándar a la nave y a la carga que son



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

regulados mediante el mecanismo RPI-X, a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores.

4. Por su parte, el Anexo 1 del RETA establece que, en cada procedimiento de revisión tarifaria, el OSITRAN debe analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados de modo tal que se determine si deben continuar siendo regulados. Al respecto, se ha determinado que existen siete mercados relevantes. El primero corresponde al mercado relevante a la nave, sobre el cual se identificó que los terminales portuarios que potencialmente pueden ser alternativas viables al Terminal Portuario de Paita, tienen la característica de ser complementarios al referido terminal más que sustitutos.
5. Por su parte, la determinación de los mercados relevantes para la carga en contenedores, fraccionada, sólida a granel y líquida a granel tuvieron como factor relevante los costos de transporte terrestre, los cuales representaron barreras significativas para los que los usuarios del Terminal Portuario de Paita vean como opciones viables el trasladar su carga por otros terminales más próximos. Por su parte, el mercado relevante del Servicio de Transbordo fue determinado en el Terminal Portuario de Paita, toda vez que la prestación del mismo está asociada al Servicio Estándar a la nave (el cual tiene como mercado relevante el propio terminal) y el poco volumen de carga que se presenta bajo esta modalidad, lo cual indicaría que su prestación es de forma excepcional.
6. En cuanto al mercado relevante para la carga rodante se evidenció que en lo que va de la concesión no existe tráfico de este tipo de carga en el TPP. Por lo que se asumió demandantes potenciales a partir de las principales empresas que demandan el Servicio Estándar a la Carga Rodante, evidenciando que el mercado relevante está compuesto por las regiones Piura, Tumbes, Cajamarca, Lambayeque, La Libertad y la zona de influencia del Terminal Portuario del Callao.
7. La determinación de los mercados relevantes para los Servicios Estándar a la Nave, Servicios Estándar a la Carga en Contenedores, Servicio Estándar a la Carga Fraccionada, Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel, Servicio Estándar a la Carga Líquida a Granel y Servicio de Transbordo llevó al análisis de si existe la posibilidad de la presencia de un potencial competidor dentro del propio terminal o una zona más cercana. Al respecto, dada la cláusula de exclusividad en la prestación de los servicios regulados dentro del Terminal Portuario de Paita, la posibilidad de una competencia intraportuaria no era factible. Respecto a la presencia de terminales cercanos o dentro de la zona de influencia del Terminal Portuario de Paita, el otorgamiento en concesión del Terminal Portuario Salaverry abre la posibilidad de la presencia de cierto grado de presión competitiva, en particular, para la carga en contenedores; sin embargo, dado su estado inicial y las inversiones que debe realizar, durante el próximo periodo regulatorio (2019-2024), el Terminal Portuario Salaverry no constituye un competidor efectivo o potencial del Terminal Portuario de Paita.
8. Por su parte, la determinación del mercado relevante para el Servicio Estándar a la Carga Rodante muestra la existencia un competidor real como lo es el Terminal Portuario del Callao, por el cual se importa vía marítima más del 95% de la carga rodante a nivel nacional.
9. En conclusión, no existen condiciones de competencia en el Servicios Estándar a la Nave, Servicios Estándar a la Carga en Contenedores, Servicio Estándar a la Carga Fraccionada, Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel y Servicio Estándar a la Carga Líquida a Granel





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

ni sobre el Servicio de Transbordo asociado a dichas cargas. En contraste, no se evidencia la presencia de poder de mercado del Concesionario sobre el Servicio Estándar y Servicio de Transbordo a la Carga Rodante.

10. En tal sentido, corresponde determinar el Factor de Productividad (X) aplicable a los servicios regulados para el periodo comprendido entre el 03 de octubre de 2019 y el 02 de octubre de 2024.
11. La aplicación del mecanismo RPI-X a tarifas máximas o tope se realiza mediante la determinación del Factor de Productividad, conforme a lo estipulado en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión y el RETA.
12. Asimismo, corresponde iniciar el procedimiento de desregulación tarifaria de oficio para el Servicio Estándar a la Carga Rodante y el Servicio de Transbordo a la Carga Rodante.

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el Informe de Vistos, el cual lo hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, formando parte de su sustento y motivación, de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de sus funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 655-2018-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe Conjunto N° 033-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los siguientes servicios del Terminal Portuario de Paita durante el periodo comprendido entre el 03 de octubre de 2019 y el 02 de octubre de 2024:

- SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores

Por Metro de Eslora-Hora (o fracción de hora)

Servicio en Muelle Espigón

Por Metro de Eslora-Hora (o fracción de hora)

- SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies

Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

Tarifa por contenedor vacío de 20 pies

Tarifa por contenedor vacío de 40 pies



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Servicio en Muelle Espigón

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel

- SERVICIOS DE TRANSBORDO

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel



Servicio en Muelle Espigón

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel



Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.



Artículo 2º.- Aprobar el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de oficio para el Servicio Estándar a la Carga Rodante y el Servicio de Transbordo a la Carga Rodante.

Artículo 3º.- La revisión y desregulación de las tarifas máximas de los servicios señalados en los párrafos precedentes, respectivamente, se realizarán siguiendo los lineamientos metodológicos, reglas y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión y, supletoriamente, el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, según corresponda.

Artículo 4º.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad al artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 5º.- El plazo establecido en el artículo precedente podrá ser prorrogado a solicitud de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad a las condiciones establecidas en el artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

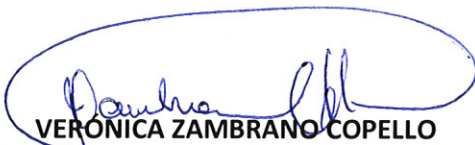
Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 6º.- Notificar la presente resolución, así como el Informe Conjunto N° 033-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) a la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 7º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano" y en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese


VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo



Reg. Sal CD N°46275-18

