

**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****Nº 0056-2020-CD-OSITRAN**

Lima, 22 de octubre de 2020

**VISTO:**

El Informe Conjunto Nº 00133-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 21 de octubre de 2020, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán; y,

**CONSIDERANDO:**

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que el Ositrán 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;

Que, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley Nº 26917, atribuye al Ositrán 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 pueda contener;

Que, por su parte, los numerales 5.5 y 5.6 del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por el Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, precisan que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares; mientras que el artículo 16 del mencionado dispositivo legal señala que en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán 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, adicionalmente, el artículo 17 del REGO, establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución. En ese sentido, el REGO precisa que dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004-CD-OSITRAN de fecha 23 de septiembre de 2004, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), el cual fue modificado por la Resolución de Consejo Directivo Nº 082-2006-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo Nº 003-2012-CD-OSITRAN;

Que, el artículo 53 del RETA establece que corresponde al Consejo Directivo del Ositrán, aprobar el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria, en los casos en que se verifiquen las condiciones referidas en sus artículos 11 y 14 del RETA;



Que, los artículos 12 y 24 del RETA señalan 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 al Ositrán velar por que las reglas recogidas en su RETA 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 la aprobación del Consejo Directivo del Ositrán;

Que, con fecha 11 de mayo del 2011, el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional, suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) con la Entidad Prestadora APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT);

Que, según la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Ositrán deberá realizar la primera revisión de las Tarifas aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X, establecido en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa; asimismo, se indica que las siguientes revisiones tarifarias se realizarán cada cinco (5) años aplicando el mecanismos antes descrito;

Que, con fecha 01 de junio de 2016, en el marco de la primera revisión tarifaria del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN (rectificada por Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN), el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán o el Regulador) aprobó el factor de productividad de -9,63% aplicable a las tarifas tope o máximas del TNM, vigente desde el 01 de julio de 2016 hasta el 30 de junio de 2021;

Que, mediante el Informe del Visto, se analizó la procedencia del inicio de oficio del procedimiento de la segunda revisión del factor de productividad aplicable a las tarifas tope o máximas en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, concluyéndose lo siguiente:

1. El Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito establece la obligación de revisar cada cinco años las tarifas máximas de los Servicio Estándar y Servicio Especiales regulados mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, a partir del quinto año desde el inicio de Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.
2. Bajo ese contexto, el Anexo I del RETA señala que en cada oportunidad en que corresponda revisar las tarifas máximas, Ositrán deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados, siendo que la regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por de comprobarse la existencia de condiciones de competencia en la provisión de dicho servicio. Además, el artículo 11 del RETA establece que en los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los cuales no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el Ositrán determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados.
3. Por otro lado, el Anexo 5 del Contrato de Concesión lista una serie de servicios que el Concesionario se ha comprometido contractualmente a brindar bajo una tarifa igual a cero. Al respecto, se debe mantener dicha tarifa, toda vez que es producto de la oferta económica del postor ganador como parte del factor de competencia para hacerse de la concesión. Asimismo, al ser una tarifa igual a cero, cualquier actualización por aplicación del mecanismo RPI-X dará siempre como resultado una tarifa máxima igual a cero.

4. Adicionalmente, el Contrato de Concesión señala que, si el Concesionario desea brindar Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o servicios nuevos, previamente, debe haber un pronunciamiento de la Autoridad de Competencia sobre la existencia o no de condiciones de competencia en los mercados en los cuales se brindan dichos servicios. Hasta fecha de elaboración del presente Informe Conjunto de Inicio, dicha autoridad ha concluido que no existe condiciones de competencia sobre siete (7) servicios especiales, de los cuales seis (6) cuentan con Tarifa máxima fijada por el Regulador.
5. Considerando lo anterior, este Regulador realizó el análisis de condiciones de competencia sobre el Servicio Estándar a la Nave y el Servicio Estándar a la Carga para todos los tipos de carga, y revisó si se mantienen las condiciones de mercado que llevaron al Indecopi a determinar que no existían condiciones de competencia en los Servicios Especiales con Tarifa. Al respecto, se arribó a las siguientes conclusiones:
  - Sobre los servicios relacionados con contenedores como el Servicio a la Nave para naves portacontenedores, Servicio de Embarque o Descarga para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pórtico) y Servicio de transbordo para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pórtico de muelle) se determinó que no existen condiciones de competencia a partir del análisis y conclusiones realizadas por el Regulador en el Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y la Propuesta “*Revisión de oficio del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao*”, toda vez que el periodo analizado en dicho informe presenta un periodo similar al que se realiza para el Terminal Norte Multipropósito. Asimismo, no se evidencia la presencia de algún evento que implique cambios significativos en la estructura de mercado evidenciada en el mencionado informe de la propuesta de revisión tarifaria en el Terminal Muelle Sur.
  - En cuanto al Servicio Estándar a la Nave para carga no contenedorizada se evidenció que, por las características de los demandantes de dicho servicio, el mercado relevante está determinado por el Terminal Norte Multipropósito y su zona de influencia. A partir de dicho mercado relevante se muestra que no existen condiciones de competencia en la provisión de dichos servicios.
  - En el Servicio Estándar a la Carga no Contenedorizada (sólida a granel, líquido a granel, fraccionada y rodante) se demostró que el mercado relevante está definido por el Terminal Norte Multipropósito y su área de influencia, principalmente, porque los costos de transporte terrestre en los que incurrirían los dueños de la carga de reemplazar dicho terminal por otro se incrementarían significativamente. En dicho mercado relevante se evidenció que la única posibilidad de existencia de competencia (competencia intraportuaria) se ve restringida por la existencia de barreras legales toda vez que el Contrato Concesión le garantiza la exclusividad al Concesionario en la prestación de dichos servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito. Por lo tanto, en dichos servicios no existen condiciones de competencia.
  - En el caso del Servicio Estándar para pasajeros tampoco se evidencia la existencia de condiciones de competencia porque los usuarios demandan el servicio para acceder a los lugares turísticos en o cerca de Lima, no siendo posible o al menos dificultándose ello si acuden a otro puerto del litoral peruano y, por otro lado, no parece que en el corto plazo ocurra el ingreso de algún operador portuario al mercado que ejerza presión competitiva sobre el Terminal Norte Multipropósito, debido principalmente al reducido volumen de demanda de parte de las líneas de cruceros internacionales puesto que la Costa Oeste de América del Sur en su conjunto “solo atrae al 1% de los viajes de crucero a nivel mundial”.
  - En el caso de los Servicios Especiales con Tarifa fijada por el Regulador, se verificó que las conclusiones a las que arribó la autoridad de competencia se mantienen a la fecha.

6. En conclusión, el estudio llevado a cabo por este Regulador indica que no existen condiciones de competencia en los mercados en los cuales viene operando APMT, como concesionario del Terminal Norte Multipropósito. Por ello, corresponde continuar con el régimen de regulación tarifaria aplicable a los Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa que se brindan en el Terminal Norte Multipropósito.
7. En tal sentido, corresponde a este Regulador iniciar la revisión del factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa del Terminal Norte Multipropósito para el periodo comprendido entre el 01 de julio de 2021 y el 30 de junio de 2026.
8. La aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X a tarifas máximas o tope se realiza mediante la determinación del factor de productividad, conforme a lo estipulado en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión y el RETA.

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo del Ositrán manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe del Visto, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto y en virtud de las funciones previstas en el REGO, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 715-2020-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe Conjunto N° 000133-2020-IC-OSITRAN;

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Aprobar el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los siguientes servicios brindados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

#### **SERVICIOS ESTÁNDAR**

- **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE**
  - Por metro eslora – hora (o fracción de hora)
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
  - **Servicio de embarque o descarga**
    - **Servicio con Grúa Pórtico de Muelle**
      - Contenedores de 20 pies lleno
      - Contenedores de 40 pies lleno
      - Contenedores de 20 pies vacío
      - Contenedores de 40 pies vacío
    - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**
      - Contenedores de 20 pies lleno
      - Contenedores de 40 pies lleno
      - Contenedores de 20 pies vacío
      - Contenedores de 40 pies vacío
    - Carga Fraccionada
    - Carga Rodante
    - Carga Sólida a Granel
    - Carga Líquida a Granel
    - Pasajeros

- **Servicios de transbordo**
  - **Servicios con Grúa Pórtico de Muelle**
    - Contenedores de 20 pies lleno
    - Contenedores de 40 pies lleno
    - Contenedores de 20 pies vacío
    - Contenedores de 40 pies vacío
  - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**
    - Contenedores de 20 pies lleno
    - Contenedores de 40 pies lleno
    - Contenedores de 20 pies vacío
    - Contenedores de 40 pies vacío

## SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA CONTRACTUAL

- **OPERACIONES A LA NAVE**
  - Movilización de escotillas (ISO Hatches)
  - Re-estiba en bodega (contenedor)
  - Re-estiba vía muelle (contenedor)
  - Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor
- **OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES**
  - Movimiento en el Terminal
- **OPERACIONES DE MANIPULEO A LA CARGA**
  - Manipuleo por registro (sin montacargas)
  - Manipuleo por registro (con montacargas)
- **OTROS**
  - Energía *Reefer*
  - Inspección y monitoreo *reefer*
  - Montaje/desmontaje de sistema *clip on en reefer gent set*

## SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR OSITRÁN

- Re-estiba carga rodante vía nave
- Re-estiba carga rodante vía muelle
- Re-estiba carga fraccionada vía nave
- Re-estiba carga fraccionada vía muelle
- Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil
- Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional
- Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional
- Uso de barrera de contención
- Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves

**Artículo 2°.-** La revisión del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios señalados en el numeral precedente, se realizará siguiendo la metodología, reglas y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión y, supletoriamente, el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, según corresponda.

**Artículo 3°.-** Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que APM Terminals Callao S.A. presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 53 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

**Artículo 4°.-** Informar que el plazo establecido en el artículo precedente podrá ser prorrogado a solicitud de APM Terminals Callao S.A., de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 53 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán. Dicho pedido de prórroga será atendido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

**Artículo 5°.-** Notificar la presente resolución, así como el Informe Conjunto N° 00133-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) a APM Terminals Callao S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**Artículo 6°.-** Autorizar la publicación de la presente resolución en el diario oficial "El Peruano", así como la difusión de la presente resolución y el Informe Conjunto N° 00133-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) en el Portal Institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese

**VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**  
Presidente del Consejo Directivo

NT: 2020073255