

**ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL N° 61
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

Siendo las 10:30 horas del día 30 de octubre de 2020, a través de la Plataforma Microsoft Teams, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 61 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario (GAU).
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (GRE).
- Maria Cristina Escalante Melchiors, Asesora Legal de la Presidencia del Consejo Directivo.
- Melina Caldas Cabrera, Jefe de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Wilmer Zela Moraya, Especialista en Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Ruth Eliana Castillo Mar, Abogada de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Gabriela Mendoza Martínez, Especialista de Monitoreo y Seguimiento de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Angela Esther Távara Vásquez, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos (CUP) de alcance nacional, asistieron:

- Carlos Arturo Scarneo Sotomayor, representante de Asociación Peruana de Facilitación del Comercio Exterior – APEFEX.
- Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de Cámara Nacional de Comercio Producción Turismo y Servicios – PERUCAMARAS.
- Estenio Pinzas, representante de Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
- Guillermo Emilio Acosta Rodríguez, representante de Asociación Marítima del Perú – ASMARPE.
- Jorge Augusto Vigil Mattos, representante de la Sociedad Nacional de Pesquería - SNP.
- Rafael Del Campo Quintana, representante de Asociación de Exportadores – ADEX.
- Roberto De La Tore Aguayo, Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
- Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.

La Sesión Extraordinaria Virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los miembros del Consejo mencionado en la sesión virtual del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 61 del CUP de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Presentación de la propuesta de “Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, inició la presentación del tema de Agenda precisando que la propuesta de revisión tarifaria materia de exposición, ha sido publicada en el diario oficial El Peruano el día 12 de octubre de 2020, y a la fecha se encuentra en etapa de recepción de comentarios hasta el día 9 de noviembre del presente.

A continuación, cedió la palabra al señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (GRE), a efectos que brinde un alcance de la propuesta tarifaria elaborada por el OSITRAN, cuya presentación en Power Point (PPT) fue alcanzada para conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos, de manera previa al desarrollo de la presente sesión.

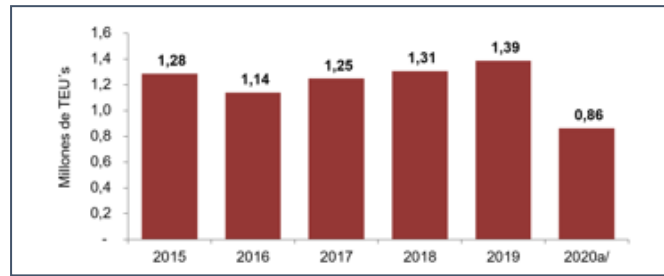
En ese marco, el Gerente de Regulación y Estudios Económicos, inició la presentación de la propuesta de “Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”, señalando que la actualización tarifaria aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar, la cual se encontrará vigente durante los siguientes cinco (5) años.

A modo de antecedente, compartió algunos detalles generales de la concesión del Muelle Sur, señalando que se trata de un Terminal Portuario especializado en transporte de contenedores, operado por la entidad prestadora DP World Callao S.R.L. según el Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano por treinta (30) años. Asimismo, añadió que el proyecto cuenta con dos (2) etapas de construcción, y que la última de ellas forma parte de la Adenda suscrita el presente año.

Con relación a la gestión tarifaria, precisó que si bien en el año 2010 se iniciaron las operaciones con un solo amarradero, no fue sino hasta el año 2015 cuando se efectuó la primera revisión tarifaria del Terminal Muelle Sur (TMS). En esa línea, compartió un gráfico que muestra la evolución de la carga movilizada a través de desde el año 2015 hasta el agosto del presente año 2020.

Imagen N°1

Evolución de la carga movilizada a través del TMS (Millones de TEU)



Fuente: OSITRAN

Bajo ese contexto, indicó que antes de profundizar en el detalle de la propuesta, resulta oportuno tener en cuenta que la intervención regulatoria tiene como finalidad analizar si existen o no condiciones de competencia para la determinación de tarifas.

❖ Análisis de Condiciones de Competencia

Sobre el particular, informó que según el Anexo I del Reglamento de Tarifas del OSITRAN - RETA, “en cada oportunidad en que corresponda que el OSITRAN revise las tarifas máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados”.

En tal sentido, señaló que previamente a la elaboración de la Propuesta Tarifaria, el OSITRAN evaluó una serie de condiciones de competencia relacionada a los servicios regulados que se detallan a continuación:

- Servicio a la nave.
- Servicio a la carga de contenedores llenos.
- Servicio de transbordo de carga en contenedores (llenos y vacíos).
- Servicio a la carga de contenedores vacíos.

Bajo ese contexto, sostuvo que no se advirtieron condiciones de competencia en los servicios mencionados, por lo que, correspondía continuar con el procedimiento de regulación tarifaria.

Para tal efecto, informó que como parte del procedimiento, se recibieron comentarios de la entidad prestadora que discutían la definición de los “mercados relevantes” señalada por el OSITRAN, argumentos que no fueron considerados válidos por el OSITRAN por las razones señaladas en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1

Comentarios alcanzados por DP World Callao SRL para la definición de mercados relevantes

Propuestas de DP World Callao SRL	Posición del OSITRAN
❖ Dividir los mercados relevantes según el calado de las naves con calados menor o mayor a 11 metros.	El calado no es la única variable que considerarán las líneas navieras, también está la capacidad de las grúas pórtico, por lo que el amarradero 5A no es una alternativa viable en comparación del Muelle Sur y 5D del TNM.
❖ Segregar el Servicio Estándar a la Carga entre líneas navieras y dueños de la carga.	La autoridad de competencia ha evidenciado que la mayoría de los exportadores e importadores locales contratan bajo los términos FOB y CIF, por lo que son

	los responsables de la carga en el terminal portuario.
❖ El mercado geográfico del servicio de transbordo de contenedores es la Costa Oeste de América del Sur, Con base en dos informes de la Autoridad de Competencia para los servicios de transbordo de carga fraccionada y rodante.	La extrapolación sin mayor análisis de los mercados relevantes de los tipos de carga fraccionada y rodante al de contenedores es impreciso y no se toma en cuenta la existencia de grandes diferencias que existen en dichos mercados.

❖ Factor de Productividad

Sobre el particular, el señor Ricardo Quesada, indicó que, bajo un escenario de regulación por incentivos, la metodología utilizada para hallar el Factor de Productividad, tiene como finalidad determinar “qué ha hecho” la entidad con “qué recursos”. Para ello, señaló que se toma en cuenta lo siguiente:

- (i) La industria regulada puede aumentar su productividad más rápidamente que otros sectores de la economía.
- (ii) Los precios de los insumos empleados en la industria regulada crecen a una menor tasa que el precio de los insumos utilizados en otros sectores de la economía.

Para ello, indicó que correspondía al OSITRAN evaluar la incidencia de los siguientes componentes de la economía en la actividad portuaria, para obtener el factor de productividad aplicable al Terminal Muelle Sur.

- **Con relación a la fuente de información**, informó que tanto el OSITRAN como la entidad prestadora coinciden en que la fuente de información “The Conference Board” es adecuada. No obstante, la posición difiere en un extremo, pues la entidad prestadora propone que se utilice la Productividad de Todos los Factores (PTF) de la economía estadounidense, en tanto el OSITRAN considera que debe usarse la PTF del Perú.
- **Con relación a los precios de los insumos**, señaló que el OSITRAN considera que se debe utilizar información estadística de fuentes nacionales y que no se deben incorporar componentes adicionales en la fórmula de cálculo. Por su parte, la entidad prestadora considera que se debe considerar la información proveniente de Estados Unidos y se debe aplicar un factor adicional en el cálculo de los insumos de la economía peruana.
- **Con relación al producto**, el OSITRAN y la entidad prestadora coinciden en utilizar los criterios de extrapolación, la construcción de años en proforma, la utilización de ingresos operativos netos, y el índice precios al por mayor ajustado por tipo de cambio.
- **Con relación a la mano de obra**, la entidad prestadora coincide en términos generales con la propuesta del OSITRAN que señala que se debe considerar solo los insumos vinculados con la prestación del servicio, retirando de ese modo aquellos no vinculados con el costo de la empresa.

- **Con relación a los materiales de producción**, el OSITRAN y la entidad prestadora coinciden en grandes términos respecto al índice de precios al consumidor aplicable.
- **Con relación al capital**, el OSITRAN y la entidad prestadora coincidieron en la mayoría de puntos, excepto en incluir la inversión complementaria adicional (ICA) como factor a considerar durante la evaluación, toda vez que para el OSITRAN no es una inversión y el Contrato de Concesión no ha previsto su recuperación mediante la Explotación de la infraestructura portuaria.

En cuanto al cálculo del Factor de Productividad del Terminal Muelle Sur, señaló que la entidad prestadora propone que éste sea de -4,50%, mientras que el OSITRAN propone que éste debe ser de -0.52%.

Esto significaría que, ante una eventual inflación americana, el precio de las tarifas en el Terminal Muelle Sur debería cambiar en menor proporción si se considera el factor propuesto por el OSITRAN que el sugerido por la entidad prestadora.

Imagen N° 2
Factor de Productividad del TMS

	DP World Callao	Ositrán
Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía		
Crecimiento en Precios Insumos Economía <i>W_e</i>	1,99%	3,37%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa <i>W</i>	4,57%	2,74%
Diferencia	-2,58%	0,63%
Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía		
Crecimiento en la PTF de la Empresa <i>T</i>	-2,05%	-1,13%
Crecimiento en la PTF de la Economía <i>Te</i>	-0,13%	0,03%
Diferencia	-1,92%	-1,16%
Factor X	-4,50%	-0,52%
<i>Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.</i>		

Fuente: OSITRAN

En ese contexto, indicó que el OSITRAN propuso el establecimiento de dos canastas de servicios: (i) regulados en función a la nave, y (ii) regulados en función a la carga, conforme se aprecia a continuación:

Canasta de servicios regulados en función a la nave	Canasta de servicios regulados en función a la carga
<ul style="list-style-type: none"> • Tarifa por Metro de Eslora – Hora (o fracción de hora) • Tarifa por contenedor vacío de 20 pies • Tarifa por contenedor vacío de 40 pies • Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 20 pies • Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 40 pies • Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 20 pies • Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 40 pies 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifa por contenedor con carga de 20 pies • Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

A modo de conclusión, indicó que en el marco del procedimiento de revisión tarifaria, la entidad prestadora no ha presentado evidencia que sustente un cambio en la definición de los “mercados relevantes” expuesto por el OSITRAN de forma oportuna, por lo que, corresponde continuar aplicando la regulación tarifaria.

Asimismo, señaló que el régimen de regulación tarifaria se aplicará a los Servicios Estándar del TMS mediante el mecanismo de RPI-X, para lo cual se propone un X igual a -0,52% en el TMS, el cual estará vigente hasta el 17 de agosto de 2025. Para tal efecto, el ajuste anual de tarifas en el TMS se debe realizar considerando el RPI de julio de cada año considerando dos canastas de servicios regulados: a la nave y a la carga.

Con relación al cronograma aplicable al procedimiento de revisión tarifaria, informó que actualmente el OSITRAN se encuentra en la etapa de recepción de Comentarios que concluye el día lunes 9 de noviembre de 2020. En ese marco, indicó que los documentos relacionados con el procedimiento se encuentran publicados en el portal web del OSITRAN y que los comentarios pueden ser alcanzados a través del correo electrónico info@ositran.gob.pe o a través de la Mesa de Partes del OSITRAN.

Finalmente, indicó que se ha previsto además efectuar una Audiencia Pública; y que, con la información recibida se prevé presentar al Consejo Directivo del OSITRAN un Informe a efectos de que la propuesta sea aprobada, de ser el caso, para su entrada en vigencia a partir del mes de enero del próximo año.

El señor Roberto De La Tore Aguayo, representante de CONDUFI, intervino comentando a través del chat que DP World Callao SRL continúa pretendiendo se le reconozca la inversión complementaria adicional (ICA) de 144 millones de dólares para el cálculo de tarifas; propuesta que fue descartada por el OSITRAN en una oportunidad anterior. Asimismo, indicó que aparentemente solicitaba separar tarifas con las que el OSITRAN no está de acuerdo. En ese sentido, sugiere consultar sobre qué cambios traía la propuesta de la entidad prestadora en esta revisión.

Al respecto, la Dra. Verónica Zambrano, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, manifestó que efectivamente el OSITRAN adoptó una posición respecto de la inversión complementaria adicional (ICA), señalando que ésta no es una retribución y, por tanto, no puede ser considerada al momento de evaluar su inclusión en la determinación del Factor de Productividad. Sin perjuicio de lo anterior, manifestó que esto puede ser cuestionable.

Por su parte, el señor Estenio Pinzas, representante de APAM, agradeció la presentación e indicó que la información será remitida a sus agremiados.

De otro lado, el señor Roberto De La Tore, representante de CONDUFI, intervino nuevamente consultando cuál ha sido el aspecto de mayor influencia en la determinación del factor de productividad propuesto por el OSITRAN de -0.52%.

Al respecto, el Gerente de Regulación y Estudios Económicos, indicó que los factores de la economía versus los de la empresa, conllevan a que el factor sea negativo; ello, aunado a la performance de la entidad prestadora durante los últimos años.

III. **ACUERDOS:**

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no adoptaron acuerdos.

IV. **PEDIDOS:**

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon pedidos.

Siendo la 11:18 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 61 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Carlos Arturo Scarneo Sotomayor
ASOCIACIÓN PERUANA DE FACILITACIÓN DEL
COMERCIO EXTERIOR – APEFEX

Cinthya Vanessa Morales Pastor
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO
PRODUCCIÓN TURISMO Y SERVICIOS –
PERUCAMARAS

Guillermo Emilio Acosta Rodríguez
ASOCIACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ –
ASMARPE

Silvia Lorena Hooker Ortega
SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS – SNI

Jorge Augusto Vigil Mattos
SOCIEDAD NACIONAL DE PESQUERÍA - SNP

Rafael Del Campo Quintana
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES – ADEX

Estenio Pinzas
ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES
MARÍTIMOS – APAM

Roberto De La Tore Aguayo
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS – CONUDFI