ANEXO N° 3
MATRIZ DE COMENTARIOS RECIBIDOS A LA PROPUESTA TARIFARIA DEL OSITRÁN

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
En relación con la Propuesta Tarifaria del Regulador, el Concesionario señala que: *"… la GRE indica que:* • *Maersk utiliza al TPC para ofrecer servicios que conectan con el Asia, mientras que utiliza al puerto de Balboa para atender las rutas con origen y/o destino a Europa o EE. UU.[3] Ello pese a que, según la propuesta de la GRE, los itinerarios de Maersk señalan que Balboa es su único puerto de transbordo.[4]* • *Hapag-Lloyd utiliza el TPC principalmente para trasladar contenedores de transbordo entre la COAS y Europa, pero utiliza otros puertos para conectar la carga con el Asia.[5]* *[3] Fuente: ¶138 – 139 del informe de la GRE.* *[4] Fuente: ¶132 del informe de la GRE.* *[5] Fuente: ¶140 – 143 del informe de la GRE."* [El subrayado es nuestro.]	En atención a ello, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señaló que "es importante identificar las razones de por qué la línea naviera Maersk, que según su itinerario tiene al puerto de Balboa como el único puerto de transbordo para la conexión con los puertos de la COAS, presenta o demanda el servicio de transbordo en el TPC". Es decir, como se acaba de mostrar, se reconoce que Maersk "según su itinerario tiene al puerto de Balboa como el único puerto de transbordo para la conexión con los puertos de la COAS" pero también que "presenta o demanda el servicio de transbordo en el TPC". No solamente eso, sino que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se brinda un comentario al respecto, señalándose que "(u)na explicación razonable sobre el respecto es que los diferentes servicios o rutas que son determinadas o planificadas por las líneas navieras, si bien son fijas, en la práctica se complementan para ofrecer a los demandantes del servicio de transporte marítimo de carga un mejor tiempo de tránsito de origen y destino, de tal manera que las líneas navieras puedan ser más competitivas. Sobre el particular, el servicio *feeder* más importante de la línea naviera Maersk (Atacama) muestra la característica de utilizar al TPC como un puerto, principalmente, de descarga".[1] En virtud de ello, se desestima el comentario de APMT puesto que, como se ha indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, según su itinerario, Maersk tiene al puerto de Balboa como el único puerto de transbordo para la conexión con los puertos de la COAS, pero también presenta o demanda el servicio de transbordo en el TPC.
En opinión de APMT, "la totalidad de los argumentos expuestos por la GRE que han sido detallados en la sección 2 (del documento Apoyo Consultoría, 2021) han sido empleados por la GRE para justificar la	Al respecto, es importante aclarar que los argumentos empleados por el Ositrán no se encuentran limitados únicamente a aquellos recogidos en la sección 2 del documento elaborado por Apoyo Consultoría sino que están desarrollados ampliamente en los capítulos III y V de la Propuesta

[1] Cabe señalar que esta afirmación resulta de la lectura completa de los párrafos 132 y 133 de la Propuesta Tarifaria del Regulador y no solamente del mencionado párrafo 132, citado por Apoyo Consultoría.

Visado por: ROSALES MAYO Christian Edgar FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:36:30 -0500

Visado por: FLORES QUISPE Alex Abel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:14:33 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:12:34 -0500

Visado por: CASTILLO MAR Ruth Eliana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:10:55 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:07:41 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:06:44 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/05/2021 18:04:51 -0500

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
dimensión del mercado geográfico, y no las condiciones de competencia en el mismo". *"Previo al desarrollo de esta sección, es importante señalar que, en opinión de APOYO Consultoría, la totalidad de los argumentos expuestos por la GRE que han sido detallados en la sección 2 han sido empleados por la GRE para justificar la dimensión del mercado geográfico, y no las condiciones de competencia en el mismo".* [El subrayado es nuestro.]	Tarifaria del Regulador, en los cuales, en línea con lo estipulado en el Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de conductas anticompetitivas, se ha analizado tanto el mercado geográfico como las condiciones de competencia existentes en ese mercado relevante. En virtud de ello se desestima el comentario presentado por el Concesionario, según el cual "la totalidad de los argumentos expuestos por la GRE que han sido detallados en la sección 2 (del documento Apoyo Consultoría, 2021) han sido empleados por la GRE para justificar la dimensión del mercado geográfico, y no las condiciones de competencia en el mismo".
Según el Concesionario "existe un amplio conjunto de elementos adicionales —como las condiciones comerciales, el grado de especialización del puerto, la infraestructura portuaria—, señalados en AC (2021b), que configuran las preferencias de las líneas navieras" y "(a)lguno de ellos podría tener una mayor predominancia (comparado al tiempo de tránsito) en el proceso de elección del puerto de transbordo, pero ello no ha sido evaluado por la GRE". *"Por su parte, la elección del puerto de transbordo está determinada por un conjunto de factores, uno de los cuales es, tal como señala la GRE, el tiempo de tránsito de las embarcaciones entre el puerto de origen/destino y el puerto de transbordo. Sin embargo, existe un amplio conjunto de elementos adicionales —como las condiciones comerciales, el grado de especialización del puerto, la infraestructura portuaria—, señalados en AC (2021b), que configuran las preferencias de las líneas navieras. Alguno de*	Al respecto, se debe aclarar que, contrariamente a lo argumentado por APMT, el Regulador sí ha evaluado en su propuesta tarifaria elementos como las condiciones comerciales, el grado de especialización del puerto y la infraestructura portuaria. En efecto, en la página 14 del documento de Apoyo Consultoría se reconoce que en la Propuesta Tarifaria del Regulador fue evaluada la tarifa regulada del servicio de transbordo de contenedores, tal como se aprecia a continuación: *"En el caso particular de las condiciones comerciales, uno de los elementos adicionales evaluados en la propuesta de la GRE es la tarifa regulada del servicio de transbordo de contenedores, y que, en opinión de la mencionada gerencia, justificaría que el puerto de San Antonio no compita con el TPC.[15] (…)* *[15] Fuente: ¶145 de la propuesta de la GRE."* [El subrayado es nuestro.] Asimismo el grado de especialización del puerto ha sido también considerado cuando se evaluó si los puertos postulados por APMT como posibles puertos alternativos al TPC se encontraban especializados o no en el manejo de la carga de transbordo. De hecho, en la Propuesta Tarifaria del Regulador, se presentó la clasificación de dichos puertos según su grado de especialización en cuanto al porcentaje de carga de transbordo respecto de su total de carga movilizada, señalándose que se "define como puerto *hub*, pivote o de transbordo a aquel en el cual las operaciones de

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
ellos podría tener una mayor predominancia (comparado al tiempo de tránsito) en el proceso de elección del puerto de transbordo, pero ello no ha sido evaluado por la GRE." [El subrayado es nuestro.]	transbordo representan más de la mitad del total del tráfico del puerto (Slack y Gouvernal, 2015), y son considerados puertos de puro transbordo aquellos en los cuales las operaciones de transbordo equivalen al 75% o más del total del tráfico del puerto (Notteboom, Parola y Satta, 2014)". *"167. Asimismo, respecto a que el puerto de Balboa y Cartagena generan presión competitiva al TPC, es importante señalar que la teoría económica realiza una clasificación sobre los diferentes puertos en los que se realiza el servicio de transbordo. En particular, define como puerto hub, pivote o de transbordo[65] a aquel en el cual las operaciones de transbordo representan más de la mitad del total del tráfico del puerto (Slack y Gouvernal, 2015),[66] y son considerados puertos de puro transbordo aquellos en los cuales las operaciones de transbordo equivalen al 75% o más del total del tráfico del puerto (Notteboom, Parola y Satta, 2014).[67]* [65] *La denominación de puerto hub, pivote o de transbordo ha sido tomada de CAF (2003). CAF (2003) Evaluación de los principales puertos de América del Sur: análisis institucional, técnico y económico. Universidad Politécnica de Valencia – IIRSA. Junio 2003. Disponible en: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mad_eppas.pdf> (último acceso: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mad_eppas.pdf).* [66] *BRIAN, S. y E. GOUVERNAL (2015). Container Transshipment and Logistics in the Context of Urban Economic Development. Growth and Change, 47(3), 406–415.* [67] *NOTTEBOOM, T.; PAROLA, F. y G. SATTA (2014) Partim transshipment volumes. 7th Framework Programme. SST.2013.6-2. Towards a competitive and resource efficient port transport system Collaborative Project. Grant Agreement no. 605176. PORTOPIA. Disponible en: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2014-01-08-partim-transshipment-volumes.pdf> (último acceso: 1 de marzo de 2021)."* [El subrayado es nuestro.] Finalmente, también se evaluó la infraestructura y el equipamiento portuarios requeridos para llevar a cabo las operaciones de transbordo. Así, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señaló que el "…Puerto de Buenaventura, conformado por los terminales Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRB) y Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN) (…) presentan calados inferiores a los presentes en el TPC, 13,5 metros y 14,0 metros, respectivamente" y que "… SPRB cuenta con cuatro grúas Post-Panamax, cuyo alcance de manga y nivel de productividad son inferiores a los que se cuenta en el TPC como son las Super-Post-Panamax".

<table>
<tr><th colspan="2">TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES</th></tr>
<tr><th>Comentarios recibidos</th><th>Posición de las Gerencias</th></tr>
<tr><td></td><td>Es decir, contrariamente a lo señalado por APMT, sí se han evaluado los “elementos adicionales —como las condiciones comerciales, el grado de especialización del puerto, la infraestructura portuaria—, señalados en AC (2021b)”, tal como se ha demostrado anteriormente. Por tal motivo, corresponde desestimar el comentario del Concesionario.</td></tr>
<tr><td>Según APMT, “el concepto de complementariedad planteado por la GRE entre puertos de transbordo no refuta la conclusión de que el TPC pertenece a un mercado geográfico más amplio” y que “(e)l hecho de que algunas líneas navieras prefieran al TPC en lugar de Balboa para conectar la carga de puertos chilenos con el Asia no implica que Balboa no haya sido evaluado por las líneas navieras (demanda) ni que no sea una de las alternativas factibles (oferta) para realizar el servicio de transbordo, lo cual se ratifica en que:

• Existen servicios de transbordo que actualmente son ofrecidos por algunas líneas navieras (por ejemplo, Maersk)[18] que recalan en el TPC y/o Balboa y cuyo origen o destino se ubica en Arica o Iquique.

• Los flujos históricos de transbordo de contenedores muestran que el TPC y Balboa han sido utilizados por algunas líneas navieras para conectar la carga de puertos chilenos con las rutas intercontinentales hacia Europa, Asia y EE. UU.[19]

[18] Algunos servicios son: Atacama Feeder Northbound, Atacama Feeder Roundtrip (ver Figura 1~~Figura 1~~), U5A Atacama Northbound, CLX Southbound — Atacama Northbound. Los servicios de otras líneas navieras que recalan en el TPC y Balboa se muestran en la Figura 5 del informe AC (2021b).</td><td>Al respecto, cuando afirma que “el concepto de complementariedad (…) entre puertos de transbordo no refuta la conclusión de que el TPC pertenece a un mercado geográfico más amplio”, el Concesionario no indica los argumentos en los cuales basa dicha afirmación. Sin perjuicio de ello, es importante señalar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se ha indicado que el hecho que “una línea naviera puede utilizar más de un puerto, (…) no implica per se que dichos puertos sean sustitutos o pertenezcan a un mismo mercado relevante”, siendo que “la determinación del mercado relevante pasa por identificar las razones por las que los usuarios demandan el servicio bajo análisis en más de un puerto y, a partir de dichas razones, identificar si la sustitución entre los puertos utilizados es por razones de competencia o se debe a razones como restricciones técnicas, aspectos de complementariedad, entre otros”.

“116. Sobre el particular, es importante mencionar que si bien a partir de la información del flujo de contenedores se puede identificar que las líneas navieras pueden hacer uso de uno o más terminales portuarios para la realización del transbordo; <u>la determinación del mercado relevante pasa por identificar las razones por las que los usuarios demandan el servicio bajo análisis en más de un puerto y, a partir de dichas razones, identificar si la sustitución entre los puertos utilizados es por razones de competencia o se debe a razones como restricciones técnicas, aspectos de complementariedad, entre otros</u>. Sobre el particular, como se ha señalado en anteriores informes del Regulador[39], <u>una línea naviera puede utilizar más de un puerto</u>, lo cual <u>no implica per se que dichos puertos sean sustitutos o pertenezcan a un mismo mercado relevante</u>.

117. En particular, la dinámica del mercado de transporte marítimo de contenedores depende de las rutas y sus rotaciones, las cuales son planificadas por las líneas navieras con bastante anticipación, incluyendo en dicha planificación la definición del (los) puerto(s) en donde se realizará el transbordo y como se conectan las rutas.

[39] Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024.</td></tr>
</table>

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
[19] *Un mayor detalle se muestra en Rondán (2021).”*	*Ver:* https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2019/06/029CD2019.pdf *(último acceso: 24 de febrero de 2021).”* [El subrayado es nuestro.] De otro lado, cabe precisar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha indicado que las líneas navieras hayan dejado de evaluar a Balboa u otros puertos regionales como paso previo a seleccionar el puerto en el cual transbordar sus contenedores, sino que, dada la elección del puerto de transbordo, se han evaluado las otras posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento (entre las cuales se encuentra Balboa).[2] En virtud de lo señalado anteriormente no corresponde admitir el comentario de APMT referido a que “el concepto de complementariedad (…) entre puertos de transbordo no refuta la conclusión de que el TPC pertenece a un mercado geográfico más amplio” puesto que, como se ha indicado anteriormente, el Concesionario no señala los argumentos en los cuales basa dicha afirmación.
A modo de resumen, APMT señala que “existen elementos del marco conceptual para la definición de un mercado relevante que no han sido incorporados adecuadamente en la propuesta de la GRE”, que “no se ha mostrado evidencia que contradiga las conclusiones del informe AC (2021b)” y “se ratifica en señalar que el mercado geográfico del TPC para el servicio de transbordo de contenedores es más amplio, e incluye, por lo menos, a los puertos de Balboa y Cartagena”. *“En resumen, existen elementos del marco conceptual para la definición de un mercado relevante que no han sido incorporados adecuadamente en la propuesta de la GRE. En ese sentido, no se ha mostrado evidencia*	En relación con ello se precisa que en este punto el Concesionario no indica los “elementos del marco conceptual” que no habrían sido incorporados en la Propuesta Tarifaria del Regulador; sin embargo, es importante señalar que, tanto en el Informe Conjunto de Inicio como en dicha propuesta del Regulador, se han considerado todos los criterios teóricos y prácticos necesarios para la definición del mercado relevante y la evaluación de las condiciones de competencia. Por tal motivo no existen “elementos del marco conceptual” que no hayan sido incorporados en particular en la Propuesta Tarifaria del Regulador. En consecuencia, por el motivo indicado en el párrafo anterior, no corresponde admitir el comentario presentado por APMT.

[2] Adicionalmente, en relación con los “flujos históricos de transbordo de contenedores” en la medida que Apoyo Consultoría señala que “(u)n mayor detalle se muestra en Rondán (2021)”, ello se evaluará más adelante en el comentario 11.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
que contradiga las conclusiones del informe AC (2021b). Más aún, la información presentada por la GRE da cuenta de que las líneas navieras eligen entre el TPC y otros puertos para decidir dónde realizar sus operaciones de transbordo. Por ello, APOYO Consultoría se ratifica en señalar que el mercado geográfico del TPC para el servicio de transbordo de contenedores es más amplio, e incluye, por lo menos, a los puertos de Balboa y Cartagena". [El subrayado es nuestro.]	
Según el Concesionario, la Propuesta Tarifaria del Regulador considera que "una correlación negativa entre los volúmenes de transbordo de contenedores de dos puertos indicaría que ambos pertenecen a un mismo mercado relevante" y que "el análisis de correlaciones no permite establecer que el puerto de Balboa y el TPC forman parte de un mismo mercado relevante". *"En cuanto a la evolución de los volúmenes de transbordo, la GRE propone evaluar la correlación entre cantidades (número de contenedores de transbordo) como una forma de entender si el TPC forma parte del mercado relevante al que pertenecen otros puertos. Según la GRE, una correlación negativa entre los volúmenes de transbordo de contenedores de dos puertos indicaría que ambos pertenecen a un mismo mercado relevante.*	En atención a los comentarios recibidos por parte del Concesionario, este Regulador señala que, según Motta (2018),[3] en el marco de las pruebas de correlaciones en el marco de la definición de mercado relevante, "si dos productos (y lo mismo se aplicaría a dos áreas geográficas) pertenecen al mismo mercado, sus precios tenderán a moverse en la misma forma con el tiempo". A modo de ejemplo, dicho autor plantea el siguiente caso: "(s)upongamos, por ejemplo, que un choque incrementa el precio del producto A. Si el producto B está en el mismo mercado (es decir, es un buen sustituto del producto A), entonces su demanda aumentará, dando lugar también a un aumento en su precio". Debido a ello, los productos A y B se encuentran en un mismo mercado relevante. Así, en el ejemplo de Motta (2018) se observa que sube el precio del producto A y como consecuencia, por definición, se reduce la cantidad demandada del producto A. Luego, en la medida que el producto B es un buen sustituto del producto A, quienes dejaron de demandar el producto A compran el producto B, es decir, aumenta la demanda del producto B con lo cual el precio de B se incrementa. En consecuencia: • Por el lado de las variaciones de los precios se observa una subida del precio de A y luego un incremento en el precio de B, es decir, existe una correlación positiva entre los precios de los productos sustitutos A y B.

[3] MOTTA, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
A partir de la evaluación presentada en su propuesta, la GRE concluye que el análisis de correlaciones no permite establecer que el puerto de Balboa y el TPC forman parte de un mismo mercado relevante. Por el contrario, en opinión de la GRE, el análisis de correlaciones mostraría que el puerto de Balboa compite con otros puertos de Panamá; pero no con el TPC. Del mismo modo, la GRE también concluye que Cartagena y el TPC no forman parte del mismo mercado relevante.[12] *[…] Existe una importante correlación negativa entre los puertos panameños […] Sin embargo, la correlación entre el puerto de Balboa y el TPC esta (sic) no es similar […] resultados que no guardan lógica de agentes económicos que se ejerzan presión competitiva. De igual forma, el coeficiente de correlación de las cantidades de transbordo entre el puerto de Cartagena con el TPC muestra resultados que no van en línea de dos agentes que se ejerzan presión competitiva. Por tanto, ambos puertos pertenecen a mercados distintos.* *Énfasis agregado es nuestro.* *Fuente: ¶174 – 175 de la propuesta de la GRE".* [El subrayado es nuestro.] Además, en relación con el análisis de correlación, APMT añade que:	• Si observamos los cambios en las cantidades demandadas, se encuentra que la cantidad demandada del producto A se reduce y luego la cantidad demandada del producto B aumenta, es decir, existe una correlación negativa entre las cantidades demandadas de los productos sustitutos A y B. Por ello, desde un punto de vista teórico, el análisis de correlación de precios resulta equivalente al análisis de correlación de cantidades en un sentido cualitativo. Por ello, ante la ausencia de información sobre precios, de manera equivalente, se puede llevar a cabo un análisis de correlación considerando las cantidades demandadas, denominadas en el presente caso volúmenes de transbordo. En línea con lo anterior, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se señaló que "(…) a falta de un análisis de evolución de precios que mostraría de mejor manera si dos agentes económicos pertenecen a un mismo mercado, otra exploración que podría evidenciar que dos agentes económicos puedan presentar algún grado de interdependencia y, a partir de ello, plantear que ambos agentes económicos pueden pertenecer a un mismo mercado es un análisis de la evolución de las cantidades. En la medida que dos agentes económicos compitan, la evolución de cantidades puede reflejar cierto grado de interdependencia, esto es, en la medida que un agente ve reducidas sus cantidades, una explicación puede ser que dichas cantidades fueron adsorbidas por su competidor y, por tanto, se esperaría una correlación negativa entre las cantidades de ambos agentes." De otro lado, siguiendo nuevamente a Motta (2018), se tiene que "una seria dificultad con las pruebas de correlación de precios es que hay elementos comunes que podrían inducir un movimiento similar en los precios de productos que están en diferentes mercados", sin embargo, "esta prueba proporciona un mecanismo de filtro (*screening*) muy útil para señalar productos que no forman parte del mismo mercado, en lugar de productos que se encuentran en el mismo mercado". *"Por último, una seria dificultad con las pruebas de correlación de precios es que hay elementos comunes que podrían inducir un movimiento similar en los precios de productos que están en diferentes mercados. Imagínese, por ejemplo, que existen variaciones en costos o condiciones de la demanda que dependen de una causa común (por ejemplo, la inflación, aumento de los precios inmobiliarios o un insumo común). Si éste es el caso, entonces observaríamos correlaciones de precios, incluso entre productos que claramente*

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
"Por último, es importante señalar que, en opinión de APOYO Consultoría, el análisis de correlación de volúmenes, tal como ha sido planteado por la GRE, no constituye un elemento relevante para determinar los puertos que compiten con el TPC. *La motivación de dicho análisis busca identificar qué puerto capturaría el volumen de transbordo que dejaría de atender otro puerto, razón por la cual la GRE plantea que la correlación debe ser negativa. Si bien este ejercicio busca tener indicios de qué puertos ejercen presión competitiva entre sí, se debe destacar, en primer lugar, que el marco teórico no reconoce a la correlación de cantidades como una herramienta convencional para delimitar un mercado relevante como sí ocurre con las correlaciones de precios. En específico:* ▪ *El marco teórico plantea que, entre otros aspectos, la correlación de precios puede ser un insumo que permita delimitar el mercado relevante.* ▪ *La sustituibilidad entre dos puertos puede ser medida a través de elasticidades cruzadas (que se calculan a partir de información de precios y cantidades).* ▪ *En última instancia, la correlación de cantidades es un elemento que permite evaluar el grado de competencia entre dos no están en la misma industria. Éste es el problema de la correlación espuria, que ha obligado a realizar pruebas más sofisticadas conforme a técnicas econométricas basadas en las pruebas de causalidad de Granger y pruebas de cointegración. Tales técnicas pueden utilizarse para corregir los resultados obtenidos a partir del efecto de choques comunes.* *Incluso sin recurrir a técnicas econométricas más refinadas (considerando que es la simplicidad de la prueba de correlación de precios la principal razón por la cual uno desea realizar una prueba de este tipo), las pruebas de correlación de precios pueden ofrecer información útil. En particular, la presencia de choques comunes tiende a dar un sesgo a las pruebas de correlación en el sentido de incluir dos productos en el mismo mercado cuando no debería ser así. En consecuencia, esta prueba proporciona un mecanismo de filtro (screening) muy útil para señalar productos que no forman parte del mismo mercado, en lugar de productos que se encuentran en el mismo mercado. Por ejemplo, un coeficiente de correlación entre las series de precios de los productos A y B que se estima que está por debajo de un determinado umbral (que puede ser, por ejemplo, 0.8) nos dará una firme suposición de que estos productos no están en el mismo mercado."* [El subrayado es nuestro y se han omitido las notas al pie.] En virtud de lo desarrollado en los párrafos previos y contrariamente a lo indicado por APMT, el análisis de correlaciones tal como ha sido planteado en la Propuesta Tarifaria del Regulador (con cantidades y como mecanismos de *screening*) sí se constituye en un elemento importante (aunque no el único) para determinar cuáles puertos no forman parte del mercado relevante, siendo que, como el Concesionario menciona, "la correlación de precios puede ser un insumo que permita delimitar el mercado relevante". Por tal motivo se desestima el comentario del Concesionario de que no corresponde emplear el análisis de correlaciones tal como ha sido planteado en la Propuesta Tarifaria del Regulador (con volúmenes de transbordo y como mecanismos de *screening*). Adicionalmente, en atención a los otros comentarios presentados por el Concesionario, se señala lo siguiente:

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
o más puertos. En tal sentido, una baja correlación no es, necesariamente, un indicio de que dos puertos forman parte de mercados diferentes; sino que la intensidad competitiva entre ambos es baja. *Además, el análisis de correlación de cantidades planteado por la GRE omite el hecho de que la demanda relevante para la definición del mercado relevante, en el presente caso, es la que tiene como origen o destino a los puertos chilenos. Prueba de ello es que la correlación calculada evalúa los flujos totales de transbordo en el TPC (principalmente hacia puertos chilenos) junto con los flujos totales de transbordo del puerto de Balboa (cuyo alcance es mucho más amplio que solo los puertos chilenos).*[29] [29] *Las diferencias en el alcance no implican que, desde la perspectiva de la demanda, ambos puertos constituyan mercados relevantes diferentes".* [El subrayado es nuestro.] En relación con el análisis de correlación, el Concesionario también agrega que es limitado y sesgado ya que no considera que el TPC compite con Balboa y Rodman principalmente por los puertos de Chile. *"En este caso, el Regulador nuevamente está haciendo un análisis de correlación limitado y sesgado. No considera que el TPC compite con Balboa y Rodman (PSA) principalmente*	• Sobre la afirmación de APMT de que la puede ser positiva la correlación entre las cantidades de dos productos que compiten (como "la cantidad de vehículos ligeros vendidos" por Toyota y Kia), se señala que la evolución de la cantidad de vehículos en ese caso puede estar afectada por otros motivos, exógenos al mercado que hagan que ambos evolucionen en el mismo sentido y no por presiones competitivas entre ambos productos. Si se acepta que la correlación puede ser positiva entre las cantidades de dos productos que compiten, se incurre en lo que Motta (2018) denomina correlación espuria o falsa. Por tal motivo se rechaza el comentario de APMT, según el cual, la correlación entre la cantidades de dos productos que compiten puede ser positiva. • En relación con la posibilidad planteada por APMT sobre medir la sustituibilidad entre dos puertos mediante elasticidades cruzadas, es importante mencionar que no existe información suficiente para realizar su cálculo. De hecho, el Concesionario tampoco ha efectuado dicho cálculo, de modo tal que el Regulador pueda evaluarlo junto con los demás comentarios presentados por APMT. • Acotar el análisis de correlación únicamente a los transbordos con destino o provenientes de la COAS tanto en Balboa como en TPC puede constituir en una mejor manera de implementar dicho análisis puesto que en el caso del TPC, la demanda de servicios de transbordo proviene principalmente de líneas navieras con origen o destinos los puertos chilenos. Sin embargo, ello es impracticable en la medida que la información estadística disponible no permite efectuar el análisis de correlaciones considerando solamente las operaciones de transbordo relacionadas con puertos de la COAS, hecho que ha sido reconocido por el propio Concesionario.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
por puertos de Chile pero que no compite con estos puertos de Panamá por atender otras regiones." *Entonces, un incremento del volumen de contenedores de transbordo en el TPC no necesariamente significará una disminución de contenedores de Balboa o Rodman porque el volumen de estos dos últimos puertos también podría crecer, ya sea porque el volumen de transbordo de las regiones atendidas crece o por otro motivo. En este caso no habría una correlación negativa de cantidades, que es lo que la Propuesta de la GRE busca encontrar. Pero incluso asumiendo que el TPC aumenta su volumen a costa de que le resta volumen a Balboa o Rodman, tampoco se traducirá necesariamente en una relación negativa fuerte.* *(…). La única manera de encontrar una posible correlación negativa entre, por ejemplo, Balboa y el TPC, es seleccionando únicamente los contenedores de transbordo que Balboa atiende de la COAS[35]; además de encontrar que la demanda de transbordo desde Chile se mantiene relativamente estable[36]. Si se toma el total de contenedores de transbordo de Balboa, se está "contaminando" la correlación con áreas de influencia que el TPC no atiende (como América Central)[37].*	

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
[35] *Es posible realizar esta diferenciación, pero nuevamente las restricciones temporales imposibilitan completar la recopilación de la base de datos de las aduanas de Panamá.* [36] *Incluso si se realiza esta diferenciación en Balboa o Rodman, no es seguro que se registre una correlación negativa ya que los contenedores de transbordo que se originan desde los puertos de Chile pueden crecer y, en ese escenario, a pesar de la competencia, tanto el TPC como Balboa podrían crecer, tal como se planteó en el primer ejemplo hipotético.* [37] *La correlación negativa que se identifica entre Balboa y Rodman es lógica ya que ambos puertos poseen la misma área de influencia. Adicionalmente, luego de que Rodman se modernizara, este puerto logró captar a MSC, que era el segundo cliente más importante de Balboa."* [El subrayado es nuestro.] Además en su Informe Oral en la sesión del Consejo Directivo del Ositrán llevada a cabo el 5 de mayo de 2021, APMT señaló que la correlación entre las cantidades de dos productos que compiten puede ser positiva, citando para ello el caso de "la cantidad de vehículos ligeros vendidos" por Toyota y Kia.	
El Concesionario señala que el "esquema (de análisis) aplicado en la Propuesta de la GRE no es apropiado si se compara con lo efectuado por la autoridad de competencia del Perú".	Al respecto se señala que, como se indicó tanto en el Informe Conjunto de Inicio como en la Propuesta Tarifaria del Regulador, el Regulador ha considerado como marco de análisis lo establecido en el Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de conductas anticompetitivas, respecto a la definición de mercado relevante, siendo dicho dispositivo legal el que es aplicado por parte de la Autoridad de Competencia del Perú para tales efectos. Por tal motivo se desestima el comentario presentado por el Concesionario.
Según APMT, "lo realmente desfavorable del análisis efectuado por la GRE es suponer que los itinerarios de febrero de 2021 aplican para todo el periodo de análisis 2015 – 2019 (que denominaremos sesgo temporal), lo cual es evidentemente un error ya que no	En atención a ello, se señala que, contrariamente a lo afirmado por APMT, en su Propuesta Tarifaria el Regulador no señala que la información sobre itinerarios de febrero de 2021 aplica para todo el periodo de análisis 2015-2019. Cabe adicionar que se incluyó información sobre los itinerarios de las líneas navieras porque se consideró que resultaba útil para elaborar la Propuesta Tarifaria del Regulador. Tanto es así que el propio Concesionario como parte de sus comentarios también ha

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
reconoce que la dinámica de elección de las líneas navieras puede cambiar en breves periodos (en un semestre, un año o dos años), especialmente teniendo en consideración que no existirían limitaciones contractuales al respecto. Como se demostrará más adelante, y basados en estadísticas, varios itinerarios de 2021 difieren de los itinerarios de años anteriores. Por tanto, el error de sesgo temporal debe ser corregido."	presentado información obtenida de los itinerarios publicados por las líneas navieras en sus respectivas páginas web. Por tal motivo, se desestima el comentario de APMT dado que contrariamente a lo señalado por dicho Concesionario, en su propuesta el Regulador no señala que la información sobre itinerarios de febrero de 2021 aplica para todo el periodo de análisis 2015-2019.
Con relación a los itinerarios incluidos en la Propuesta Tarifaria del Regulador, APMT en su sección de "Información y estadísticas utilizadas de forma errónea o sesgada" señala que estos solo responden al transporte de contenedores llenos y no a los vacíos, toda vez que los itinerarios publicados en las páginas web de las líneas navieras tienen como público objetivo a los importadores y exportadores. *"Al respecto, se debe mencionar que los itinerarios publicados por las líneas navieras son para ser vistos y utilizados por los importadores o exportadores. En ese sentido, los itinerarios aplican para contenedores llenos y no para contenedores vacíos. Para los contenedores vacíos, que son propiedad de la línea naviera, los itinerarios de transporte, en caso de existir, no son publicados y estos pueden ser igual al itinerario de contenedores llenos o seguir otro itinerario totalmente distinto."* [El subrayado es nuestro.]	En atención a ello, se cita lo indicado por Concesionario: "(e)n el caso del TNM, los TEU llenos de transbordo han representado en promedio, durante el periodo 2015-2020, el 91% del total de TEU de transbordo; mientras que en los dos últimos años (2019 y 2020) los TEU llenos han representado el 98% del total de TEU de transbordo". De ahí que, considerando la importancia de los contenedores llenos en el tráfico de transbordo en el TNM, resulta siendo válido considerar la información sobre itinerarios publicados en las páginas web de las líneas navieras. En consecuencia se desestima el comentario de APMT en tanto no existe error o sesgo relacionado con el uso de la información sobre los itinerarios de las líneas navieras.
En relación con las diferencias de los porcentajes de volúmenes de transbordo movilizados en el TPC y los	Al respecto, es importante señalar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha indicado que a partir de los porcentajes de transbordo se deduzca que un puerto pueda formar parte o no de

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
puertos de MIT, Balboa, PSA, Cristobal y Cartagena presentados en la Propuesta Tarifaria del Regulador, APMT indica que, de los porcentajes de los volúmenes transbordados en los diferentes puertos no se puede señalar si estos forman parte o no de un mismo mercado relevante; asimismo, menciona que este análisis no sería aplicable en América Latina, toda vez que el porcentaje de transbordo en el puerto de Manzanillo (México) dista mucho de los porcentajes presentados en los puertos de Balboa y Rodman, a pesar que, los volúmenes de transbordo en millones de TEU en estos puertos son similares. *"No se entiende la implicancia que tiene el porcentaje de transbordo de un puerto para que, sobre la base de ello, se deduzca que un puerto pueda formar parte o no de un mismo mercado relevante.* *Un primer punto que muestra que lo mencionado por la GRE no aplica en América Latina, es que el puerto de Manzanillo (México) registra en los últimos años (2018-2020)[34] un porcentaje de transbordo de alrededor de 35% que dista mucho de los porcentajes de los puertos (del lado Pacifico Panameño) Balboa y Rodman (PSA). Sin embargo, a pesar de ese porcentaje, el movimiento de transbordo en Puerto de Manzanillo bordea el millón de TEU, que es similar al movimiento que se ha registrado en*	un mismo mercado relevante, sino que como se ha mostrado anteriormente también se evaluaron otros factores tales como ubicación geográfica, nivel de inversión o características técnicas de los puertos en relación con los volúmenes de transbordo llevados a cabo en los puertos. Además APMT no ha señalado el motivo por el cual a su juicio "lo mencionado por la GRE no aplica en América Latina", limitándose a indicar que "el movimiento de transbordo en Puerto de Manzanillo (con un porcentaje de transbordo de alrededor de 35%) bordea el millón de TEU, (…) es similar al movimiento que se ha registrado en Puerto Rodman o no tan alejado del número de TEU de Balboa." En relación con las "diversas publicaciones de funcionarios y expertos del sector portuario (que) mencionan que el puerto de Manzanillo (México) y Lázaro Cárdenas compiten con los puertos de Balboa y Rodman", la cita presentada por APMT muestra que en el marco de "las importaciones y exportaciones en contenedores hacia y desde el Lejano Oriente (hacia Costa Rica) elijan a la (Terminal de Contenedores Moín en Costa Rica) para una línea principal directa en lugar de a(l puerto de) Caldera, (…) se necesita transbordo en Manzanillo (México) o Balboa (Panamá)".[4] Por tal motivo, no se acepta el comentario de APMT toda vez que en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha indicado que a partir del porcentaje de transbordo de un puerto "se deduzca que un puerto pueda formar parte o no de un mismo mercado relevante".

[4] En relación con este punto, su evaluación se abordará más adelante en el comentario 14.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Puerto Rodman o no tan alejado del número de TEU de Balboa. *Un segundo punto es que diversas publicaciones de funcionarios y expertos del sector portuario mencionan que el puerto de Manzanillo (México) y Lázaro Cárdenas compiten con los puertos de Balboa y Rodman por ser centro de transbordo para determinadas regiones, esto a pesar de que las participaciones de transbordo, en términos de porcentaje, son muy diferentes entre estos puertos."* [34] *Ver* http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111610/ano-2020.	
Según el Concesionario "la dimensión geográfica del mercado relevante puede ampliarse a más puertos en	Al respecto, este Regulador señala que las principales líneas navieras que demandaron el servicio de transbordo de contenedores en el TPC durante el periodo 2015-2019 fueron las siguientes: MSC (66%) y Maersk (19%) por el lado del TNM, y Hapag-Lloyd (24%) y Hamburg Süd (21%) en el caso del TMS.[5] En particular, "MSC (…) representa un poco más del 30% del total de contenedores movilizados bajo el servicio de transbordo en el TPC".[6] Cabe precisar que "(s)egún las estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), los contenedores llenos de transbordo han representado, en el año 2020, el 91% del total de TEU de transbordo movilizados por el TPC".[7] Además, "las líneas

5 Ver Informe Conjunto de Inicio del TMS.

6 Ver Propuesta Tarifaria del Regulador.

7 Ver Rondan (2021). Cabe precisar que "(e)n el caso del TNM, los TEU llenos de transbordo han representado en promedio, durante el periodo 2015-2020, el 91% del total de TEU de transbordo; mientras que en los dos últimos años (2019 y 2020) los TEU llenos han representado el 98% del total de TEU de transbordo" (Rondan, 2021).

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
función de elementos adicionales, como, por ejemplo, el análisis de: • *El origen/destino de los flujos de transbordo de contenedores realizados desde otros puertos alimentadores del TPC (además de Arica y San Vicente, analizados en el informe AC, 2021b).* • *Los puertos de transbordo utilizados por las líneas navieras que recalan en el TPC para la provisión del servicio de transbordo de contenedores.* • *Los costos de cambio de puertos de transbordo. Así, por ejemplo, en tanto (…) las líneas navieras puedan ajustar sus itinerarios de forma inmediata (alta flexibilidad), entonces es más factible que el mercado geográfico sea más amplio, pudiendo abarcar incluso a puertos que actualmente no forman parte de los itinerarios de las líneas navieras."* El Concesionario señala que "en el supuesto negado de que la delimitación del mercado relevante se defina según los niveles de demanda del servicio, la aplicación de este enfoque no permite concluir que el mercado geográfico se acote al TPC. En específico, si se analiza la información histórica de los flujos de transbordo, hay indicios de que las líneas navieras han	navieras utilizan el servicio de transbordo en el TPC, principalmente, para cubrir los puertos chilenos".[8] Bajo ese contexto, luego de evaluar la información estadística presentada por APMT, se ha verificado lo siguiente respecto a cada una de las mencionadas líneas navieras (MSC, Maersk, Hapag-Lloyd y Hamburg Süd). **(a) Mediterranean Shipping Company** Las naves de MSC que emplean el TPC para llevar a cabo el transbordo de sus contenedores, tienen como punto de origen o destino principalmente al puerto de Arica (79% y 75% de los contenedores llenos de transbordo movilizados en el TPC por esa línea naviera durante los años 2018 y 2020 respectivamente), seguido de Angamos (8% y 6% en ambos años) e Iquique (4% y 6% en dichos años). **Contenedores de exportación (salida) del puerto de Arica** En el caso de los contenedores de exportación (salida) del puerto de Arica, considerando la base de datos remitida por APMT mediante Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG recibida el 16 de abril de 2021 y complementada por intermedio de la Carta N° 0335-2021-APMTC/LEG recibida el 17 de mayo de 2021, se ha procedido a identificar aquella información que, de acuerdo con el Concesionario, corresponde a casos en los cuales MSC utilizó el TPC como punto de transbordo, tomando en cuenta cada una de las naves utilizadas para tal fin por la mencionada línea naviera. Posteriormente, para aquellos casos en los cuales, de acuerdo con el Concesionario, hubo transbordo en el TPC, se identificaron las naves de MSC registradas en dicha base de datos de APMT, las cuales son: Mongoose Hunter, MSC Rosaria, MSC Leanne, MSC Federica, MSC Carole, Lilly Schulte, MSC Veronique, MSC Korea y MSC Zebra.

[8] Ver Propuesta Tarifaria del Regulador. Además, según Rondan (2021), "del total de contenedores llenos de transbordo movilizados en el TPC, el 98% tiene como origen o destino los puertos de la COAS; mientras que en una muestra de cuatro meses de 2020 (enero, febrero marzo y noviembre) se confirma que el COAS es el área relevante, ya que el 96% de los contenedores llenos tienen como origen o destino los puertos de esta región". Asimismo "(d)entro de la COAS, el país de mayor relevancia es Chile, cuyos puertos han registrado una participación de 89%, tanto en 2018 y 2020".

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES

Comentarios recibidos

demandado, de forma importante, los servicios de puertos de transbordo distintos al TPC". Además indica que "los indicios revelan de que las líneas navieras poseen flexibilidad para modificar sus itinerarios. Esta característica del mercado es de alta importancia para el presente caso, puesto que revela que no resulta razonable que la delimitación del mercado se fundamente, exclusivamente, en la información de los itinerarios vigentes —como plantea la GRE para el caso de algunas líneas navieras—. Por el contrario, tal como propone AC (2021b), la información de los itinerarios debe ser evaluada, de forma conjunta, con la información histórica de demanda del servicio".

Además, según APMT, el "análisis por cada línea naviera realizado … demuestra que el mercado geográfico excede al TPC al encontrarse lo siguiente: (i) en el caso de MSC, los puertos más relevantes son TPC, Balboa y Rodman; (ii) para Maersk, el principal puerto (para todas la rutas incluyendo Asia) es Balboa, utilizando en mucho menor medida el TPC; (iii) para Hapag Lloyd, el TPC es probablemente el puerto más importante para algunos puertos de Chile, pero para los que ha utilizado muchos otros puertos alternativos según la ruta marítima (por ejemplo, Guayaquil destaca por encima del TPC en la ruta Asia – San Vicente) y para otros puertos de Chile (como Puerto Coronel), se encuentra que puertos como Buenaventura han sido más demandados que el TPC; y, (iv) para Hamburg Sud, se encuentra que en todo el periodo de análisis ha usado como principales puertos de transbordo el TPC, Balboa y Cartagena".

Posición de las Gerencias

Luego, se analizó si cada una de dichas naves de MSC, según la información estadística que DPWC (operadora del Muelle Sur) y APMT (operadora del TNM) remitieron al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, realizó o no transbordo en el TPC.

Como resultado de ello, se ha encontrado que en los meses de enero y junio de 2016 así como enero y mayo de 2018, según la base de datos remitida por APMT mediante Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG y complementada con Carta N° 0335-2021-APMTC/LEG, las naves señaladas anteriormente sí hicieron transbordo en el TPC; sin embargo, de acuerdo con la información remitida por APMT y DPWC al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, dichas naves no hicieron transbordo en el TPC, tal como se muestra en el siguiente cuadro (ver columnas sombreadas de gris oscuro).

Cuadro N° 1
TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO COMO PUNTO DE TRANSBORDO UTILIZADO POR MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY PARA ATENDER CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN (SALIDA) DESDE EL PUERTO DE ARICA

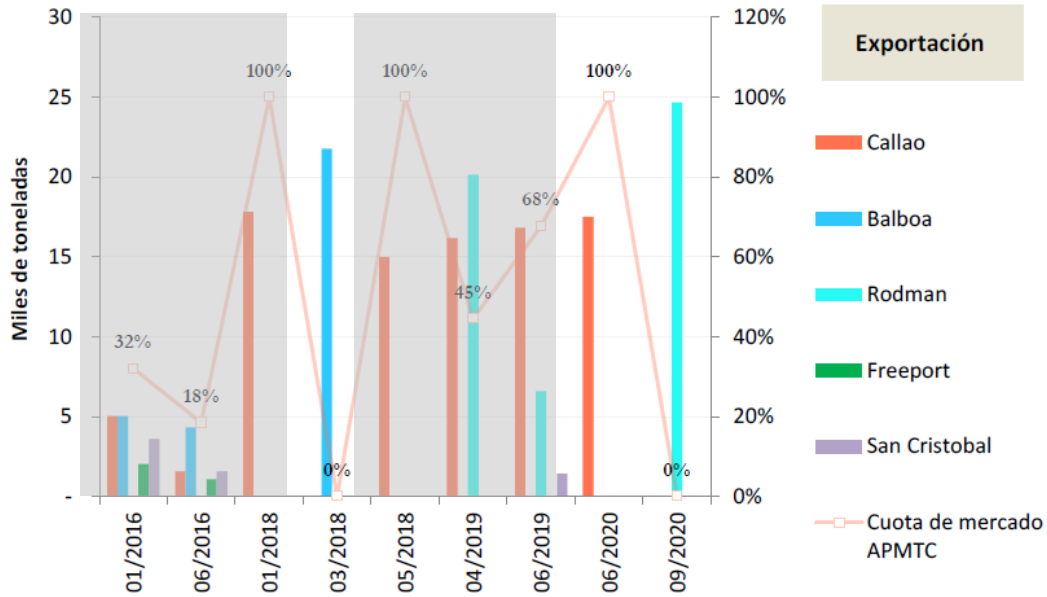
Nave	Ene-16		Jun-16		Ene-18		May-18		Abr-19		Jun-19		Jun-20	
	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/
	TM								TM					
Mongoose Hunter	1 713	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MSC Rosaria	1 423	-	-	-	-	-	-	-	-	7 080	-	-	-	-
MSC Leanne	873	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MSC Federica	713	-	1 581	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MSC Carole	311	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lilly Schulte	-	-	-	-	17 810	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MSC Veronique	-	-	-	-	-	-	-	-	10 014	16 884	8 019	20 852	-	-
MSC Korea	-	-	-	-	-	-	14 910	-	6 155	22 246	8 798	23 957	-	-
MSC Zebra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17 513	11 572
Total	**5 033**	**-**	**1 581**	**-**	**17 810**	**-**	**14 910**	**-**	**16 169**	**46 210**	**16 817**	**44 809**	**17 513**	**11 572**

TM = toneladas
1/ Buzón de Declaración Estadística del Ositrán.
Nota: Según la información del Buzón de Declaración del Ositrán, las naves indicadas en este cuadro no tuvieron operaciones de transbordo en el TPC en ningún mes de los años 2016 y 2018 pero sí registraron operaciones de embarque y descarga durante esos años.
Fuente: APM Terminals Callao S.A. y DP World Callao S.R.L.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. Además, la información presentada por APMT en el marco del presente procedimiento tarifario muestra que los volúmenes de contenedores en los años 2019 (abril y junio) y 2020 (junio) son diferentes a aquellos remitidos por APMT y DPWC al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán (ver columnas sombreadas de gris claro en el cuadro anterior). En efecto: • Durante el año 2019 (abril y junio), el volumen de contenedores según la información remitida por APMT para este procedimiento tarifario (16 169 TM y 16 817 TM respectivamente) está muy por debajo del volumen de contenedores de transbordo declarado al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán (46 210 TM y 44 809 TM). La información remitida por APMT para este procedimiento tarifario no indica si el volumen presentado se refiere a contenedores exportados de Arica o a volúmenes de contenedores que hicieron transbordo en el TPC. Sin perjuicio de ello, se precisa que si se tratara del volumen de contenedores de exportación, los datos presentados para este procedimiento por parte de APMT deberían ser mayores que aquellos enviados al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán bajo la premisa que una parte de los contenedores de exportación de Arica hicieron transbordo en el TPC, pero como se ha indicado ello no ocurre. Alternativamente, el volumen presentado en el este procedimiento debería ser igual al declarado al Buzón de Declaración Estadística, bajo la premisa que todos los contenedores de exportación de Arica fueron transbordados en el TPC, pero ello tampoco ocurre. • De igual manera en el caso del año 2020 (junio), el volumen de contenedores según la información remitida por APMT para este procedimiento tarifario es 17 513 TM lo cual es mayor que el volumen de contenedores de transbordo declarado al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán (11 572 TM). Sin embargo ello puede estar explicado por el hecho que de las 17 513 TM exportadas por el puerto de Arica, un importe de 11 572 TM fue transbordado en el TPC. Es decir, no resulta posible considerar la información remitida por APMT en el marco del presente procedimiento para los años 2016 (enero y junio) y 2018 (enero y mayo) porque se contradice con

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	aquella información remitida por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, y tampoco aquella de los años 2019 (abril y junio) porque difiere a los datos remitidos al mencionado Declaración Estadística del Ositrán. Cabe señalar que en el caso de los meses restantes no indicados en el párrafo previo (marzo de 2018 así como junio y septiembre de 2020), la información presentada por APTM para el presente procedimiento solo muestra que MSC empleó como puerto de transbordo a Balboa en marzo de 2018 y más de dos años después al TPC en junio de 2020 y Rodman en septiembre de 2020 (ver siguiente gráfico). Bajo ese contexto, la información presentada por APMT como puertos de transbordo utilizados por MSC para atender contenedores de exportación (salida) desde el puerto de Arica, tal como se presenta en el siguiente gráfico tomado de Rondán (2021, Gráfico N° 5, pág. 32) sin considerar los años 2016 (enero y junio), 2018 (enero y mayo) y 2019 (abril y junio), contrariamente a lo indicado por el Concesionario, no muestra que exista un patrón claro de sustitución entre el TPC y el puerto de Balboa hasta marzo de 2018, ni después en los años 2019 (abril y junio) y 2020 (junio y septiembre) entre TPC y Rodman puesto que, como se ha indicado anteriormente, no corresponde considerar los datos de los meses antes señalados (sombreados de gris en el siguiente gráfico) porque no se encuentran entre los datos remitidos por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán o difieren de ellos sin encontrarse alguna explicación respecto a dicha diferencia,[9] tal como se indicó anteriormente.

[9] Como se ha indicado anteriormente, la diferencia en el caso de junio de 2020 se puede explicar si se considera que de las 17 513 TM exportadas por el puerto de Arica, 11 572 TM fueron transbordadas en el TPC.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Gráfico N° 1 **PUERTOS DE TRANSBORDO UTILIZADOS POR MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY PARA ATENDER CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN (SALIDA) DESDE EL PUERTO DE ARICA, SEGÚN APMT (RONDÁN, 2021, GRÁFICO N° 5, PÁG. 32)**  Tomado de: Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG recibida el 16 de abril de 2021 (Rondán, 2021, Gráfico N° 5, pág. 32). Sin perjuicio de ello cabe precisar que, como se observa en el gráfico anterior, sin considerar los datos de los años 2016 (enero y junio) y 2018 (enero y mayo) por los motivos indicados anteriormente, la información presentada por APMT para los demás meses de 2018 (marzo), 2019 (abril y junio) y 2020 (junio y septiembre) muestra que: • En el año 2018 (marzo), MSC solamente usó Balboa como punto de transbordo; sin embargo se precisa que la información presentada por APMT (base de datos) respecto de dicho mes

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	no solamente indica dicho puerto (Balboa) como lugar de transbordo sino también San Cristóbal y una categoría denominada “Otros” (no encontrándose mayor detalle respecto a esta categoría). • En el año 2019 (abril y junio), MSC empleó tanto el TPC como Rodman, lo cual muestra más bien complementariedad (45% TPC y 55% Rodman en abril de 2019, así como 68% TPC y el restante 32% Rodman y San Cristobal[10]). • En el año 2020 (junio y septiembre), MSC usó solo TPC en junio y en septiembre solo Rodman, lo cual no puede ser considerado necesariamente como indicativo de sustitución entre ambas instalaciones portuarias porque puede tratarse simplemente de un desplazamiento de operaciones del TPC a Rodman como ya ocurrió en mayo de 2018 cuando MSC dejó de emplear Balboa y empezó a usar Rodman[11] puesto que el porcentaje de participación de TPC ha venido registrando los siguientes porcentajes 45% en abril de 2019, 68% en junio de 2019 y 100% en junio de 2020 para luego simplemente caer a 0%, no encontrándose explicación sobre ello en el informe de Rondán (2021). No obstante lo anterior, como señala APMT, “es incorrecto basarse en el itinerario de un mes (…) para suponer que lo mismo ha ocurrido en meses anteriores”. Es decir, no resulta posible realizar alguna conclusión correcta para todo el periodo 2015-2020 solamente en base a la información de un único mes (en este caso, septiembre de 2020). En consecuencia, por los motivos antes indicados, la información presentada en el marco de este procedimiento tarifario por parte de APMT como puertos de transbordo utilizados por MSC para atender contenedores de exportación (salida) desde el puerto de Arica no muestra que exista un patrón claro de sustitución entre el TPC y el puerto de Balboa hasta marzo de 2018, ni después en los años 2019 (abril y junio) y 2020 (junio y septiembre) entre TPC y Rodman. **Contenedores de importación (llegada) del puerto de Iquique**

[10] Según el Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center, “(e)l puerto de Cristóbal está localizado en la Bahía de Limón en la parte Sureste de la ciudad de Colón y en la entrada Atlántica del Canal de Panamá”. Información tomada de: <https://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/cristobal> (último acceso: 19 de mayo de 2021).

[11] Información disponible en: <https://portalportuario.cl/panama-msc-trasladara-sus-servicios-hacia-puerto-de-rodman/> (último acceso: 6 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	En el caso de los contenedores de importación (llegada) del puerto de Iquique, considerando un procedimiento similar al caso anterior (exportación (salida) de Arica), se identificó que, para aquellos casos en los cuales, de acuerdo con la información remitida por el Concesionario para el presente procedimiento, hubo transbordo en el TPC, las naves fueron: MSC Leanne, MSC Pilar, Santa Rita, Santa Rosa, Santa Barbara, Santa Catarina, Santa Teresa y Lilly Schulte. Como resultado de ello, se ha encontrado que en los meses de marzo de 2016 y marzo de 2018, según la base de datos remitida por APMT mediante Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG y complementada con Carta N° 0335-2021-APMTC/LEG, las naves señaladas anteriormente sí hicieron transbordo en el TPC; sin embargo, de acuerdo con la información remitida por APMT y DPWC al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, dichas naves no hicieron transbordo en el TPC, tal como se muestra en el siguiente cuadro (ver columnas sombreadas de gris oscuro). **Cuadro N° 2** **TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO COMO PUNTO DE TRANSBORDO UTILIZADO POR MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY PARA ATENDER CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN (LLEGADA) DEL PUERTO DE IQUIQUE**

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**

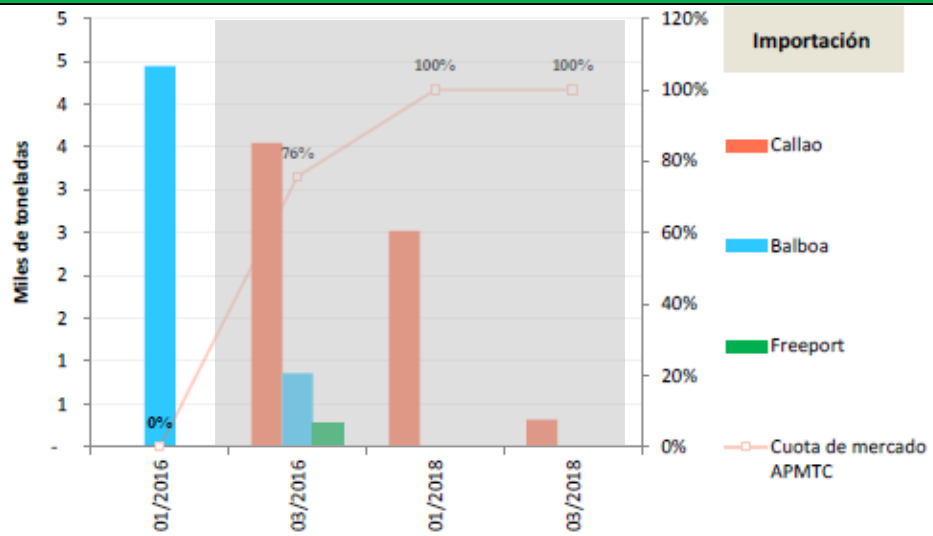
Nave	Mar-16		Ene-18		Mar-18	
	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/	Rondán (2021)	Buzón 1/
	TM		TM		TM	
MSC Leanne	2 291					
MSC Pilar	1 256					
Santa Rita			814	3 400		
Santa Rosa			535	5 048		
Santa Barbara			477	4 367		
Santa Catarina			365	3 847		
Santa Teresa			328	-		
Lilly Schulte	-				297	
Total	**3 547**	**-**	**2 519**	**16 662**	**297**	**-**

TM = toneladas
1/ Buzón de Declaración Estadística del Ositrán.
Nota: Según la información del Buzón de Declaración del Ositrán, las naves MSC Leanne y MSC Pilar no realizaron transbordo en el TPC durante todo el año 2016 pero sí operaciones de descarga y embarque; y la nave Lilly Schulte no hizo operaciones de transbordo durante todo el año 2018 pero sí operaciones de descarga y embarque.
Fuente: APM Terminals Callao S.A. y DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Además, la información presentada por APMT en el marco del presente procedimiento tarifario muestra que el volumen de contenedores de enero de 2018 (2 519 TM) es menor en comparación a la información remitida por APMT y DPWC al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán (16 662 TM) (ver columna sombreada de gris claro en el cuadro anterior).

En la medida que la información remitida por APMT para este procedimiento tarifario no indica si el volumen se refiere a contenedores importados hacia Arica o a volúmenes de contenedores que hicieron transbordo en el TPC previamente a su llegada a Arica, es importante precisar que si se tratara del volumen de contenedores de importación, los datos presentados para este procedimiento

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	por parte de APMT deberían ser mayores que aquellos enviados al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán bajo la premisa que una parte de los contenedores de importación (llegada) a Iquique hizo transbordo en el TPC pero, como se ha indicado anteriormente, ello no ocurre. Alternativamente, el volumen debería ser igual bajo la premisa que todos los contenedores de importación a Iquique fueron transbordados en el TPC pero tampoco ello no ocurre. Es decir, no resulta posible considerar la información remitida por APMT en el marco del presente procedimiento para los años 2016 (marzo) y 2018 (marzo) porque no se encuentra contenida en aquella información remitida por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán y tampoco aquella del año 2018 (enero) porque es diferente a los datos remitidos al mencionado Declaración Estadística del Ositrán, no encontrándose una explicación sobre el motivo de tal diferencia. Cabe señalar que en el caso del mes restante (enero de 2016), la información presentada por APTM para este procedimiento solo muestra que MSC empleó como punto de transbordo a Balboa (ver siguiente gráfico). Bajo ese contexto, la información presentada por APMT como puertos de transbordo utilizados por MSC para atender contenedores de importación (llegada) del puerto de Iquique, tal como se presenta en el siguiente gráfico tomado de Rondán (2021, Gráfico N° 8, pág. 35) sin considerar los años 2016 (marzo), 2018 (enero y marzo), contrariamente a lo indicado por el Concesionario, no muestra que exista un patrón claro de sustitución entre el TPC y el puerto de Balboa puesto que, como se ha indicado anteriormente, no corresponde considerar los datos de los meses antes señalados (sombreados de gris en el siguiente gráfico) porque no se encuentran entre los datos remitidos por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán o difieren de ellos. **Gráfico N° 2** **PUERTOS DE TRANSBORDO UTILIZADOS POR MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY PARA ATENDER CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN (LLEGADA) DEL PUERTO DE IQUIQUE, SEGÚN APMT (RONDÁN, 2021, GRÁFICO N° 8, PÁG. 35)**

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	 Tomado de: Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG recibida el 16 de abril de 2021 (Rondán, 2021, Gráfico N° 8, pág. 35). En consecuencia, por los motivos antes indicados, la información presentada en el marco de este procedimiento tarifario por parte de APMT como puertos de transbordo utilizados por MSC para atender contenedores de importación (llegada) del puerto de Iquique, como el caso anterior (exportación de Arica), no muestra – como señala el Concesionario - que exista un patrón claro de sustitución entre el TPC y el puerto de Balboa. Por el contrario, en este caso, se observa que MSC solamente empleó Balboa como punto de transbordo. Por lo que no corresponde incluir a Balboa dentro del ámbito geográfico del mercado relevante en el cual APMT brinda su servicio de transbordo de contenedores. **(b) Maersk**

<table>
<tr><th colspan="2">TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES</th></tr>
<tr><th>Comentarios recibidos</th><th>Posición de las Gerencias</th></tr>
<tr><td></td><td>
Con relación a Maersk, los contenedores que han empleado el TPC son contenedores de exportación provenientes de Arica (40%) e Iquique (60%).[12]

Contenedores de exportación (salida) del puerto de Arica (rumbo a Asia)

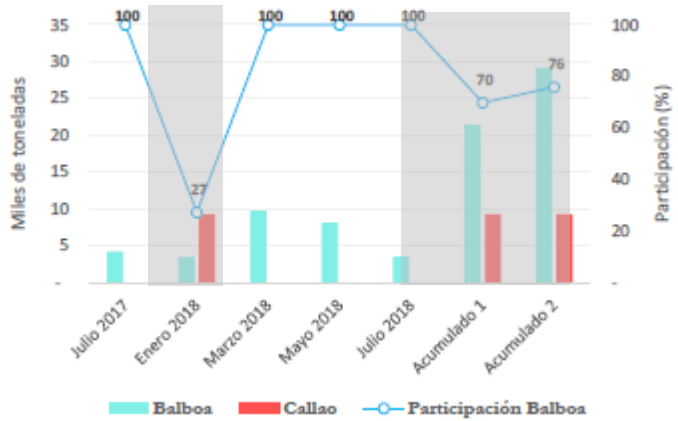
En el caso de los contenedores de exportación (salida) del puerto de Arica (rumbo a Asia), la información remitida por el Concesionario para el presente procedimiento muestra que las siguientes naves hicieron transbordo en el TPC durante enero de 2018: Kiel Trader, Maersk Westport y Meridian; sin embargo, considerando los datos remitidos por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, dichas naves no realizaron transbordo en el TPC en ese periodo, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3
TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO COMO PUNTO DE TRANSBORDO UTILIZADO POR MAERSK PARA ATENDER CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN (SALIDA) DEL PUERTO DE ARICA (RUMBO A ASIA)

<table>
<tr><th rowspan="2">Nave</th><th colspan="2">Ene-18</th></tr>
<tr><th>Rondán (2021)</th><th>Buzón 1/</th></tr>
<tr><th colspan="2">TM</th></tr>
<tr><td>Kiel Trader</td><td>3 427</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Maersk Westport</td><td>3 306</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Meridian</td><td>2 536</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>9 269</td><td>-</td></tr>
</table>
TM = toneladas
1/ Buzón de Declaración Estadística del Ositrán.
Nota: Según la información del Buzón de Declaración del Ositrán, las naves indicadas en este cuadro no tuvieron operaciones de transbordo en el TPC en ningún mes del año 2018 pero sí registraron operaciones de embarque y descarga.
</td></tr>
</table>

[12] Información referida al servicio de Atacama (descarga) que recaló en el TPC de manea continua durante el periodo octubre de 2017 - enero de 2018.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Fuente: APM Terminals Callao S.A. y DP World Callao S.R.L. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. En virtud de ello, no resulta posible considerar la información de dicho mes (enero de 2018) en el marco del presente procedimiento tarifario. Cabe señalar que en el caso de los meses restantes no indicados en el párrafo previo, es decir, julio de 2017 así como marzo, mayo y julio de 2018 la información presentada por APMT para el presente procedimiento solo muestra que Maersk empleó como punto de transbordo a Balboa (ver siguiente gráfico). Es decir, contrariamente a lo indicado por el Concesionario, la información presentada en el marco de este procedimiento tarifario no muestra que exista un patrón claro de sustitución entre el TPC y el puerto de Balboa, puesto que como se ha indicado anteriormente no corresponde considerar los datos del mes de enero de 2018 (sombreado de gris en el siguiente gráfico) porque no se encuentran entre los datos remitidos por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán. **Gráfico N° 3**

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	PUERTOS DE TRANSBORDO UTILIZADOS POR MAERSK PARA ATENDER CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN (SALIDA) DEL PUERTO DE ARICA (RUMBO A ASIA), SEGÚN APMT (RONDÁN, 2021, GRÁFICO N° 10, PÁG. 41)  Tomado de: Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG recibida el 16 de abril de 2021 (Rondán, 2021, Gráfico N° 10, pág. 41). En consecuencia, por los motivos antes indicados, la información presentada en el marco de este procedimiento tarifario por parte de APMT como puertos de transbordo utilizados por Maersk para atender de exportación (salida) del puerto de Arica (rumbo a Asia), no muestra que exista un patrón claro de sustitución entre el TPC y el puerto de Balboa. Por el contrario, en este caso, se observa que Maersk solamente empleó Balboa como punto de transbordo. **Contenedores del puerto de Iquique (exportación e importación)** En el caso de los contenedores de exportación desde Iquique a Asia, el Concesionario identifica que por el TPC “apenas se movilizaron 872 TEU llenos (…) de transbordo que provino de la exportación desde Iquique hacia Asia” en enero y febrero de 2018 y que en el resto de los meses analizados (marzo, abril, mayo y junio de 2018) “no se movilizó contenedores de transbordo en el TPC provenientes de Iquique (para ninguna ruta)”.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Además en el caso de la importación de Iquique, APMT señala que luego de analizar información del primer semestre de 2018, "(s)e encuentra que, en el TPC, en junio de 2018, sólo hubo movimiento de 3 TEU llenos (…) provenientes de Asia hacia Iquique". Es decir, como señala APMT, "el TPC no fue utilizado por Maersk para conectar los puertos de Chile con Asia durante el periodo 2015-2019. … (E)l TPC sólo fue utilizado esporádicamente." Al respecto, el uso esporádico del TPC por parte de Maersk puede estar explicado por una situación imprevista, no planificada, que en la práctica puedo haber obligado a dicha línea naviera a realizar el transbordo en el TCP, no siendo ello motivo para considerar que TCP puede formar parte del mercado geográfico junto con otros puertos de la región. Sin perjuicio de ello, en este caso específico (contenedores del puerto de Iquique (exportación e importación), el Concesionario no plantea cuáles serían, a su juicio, los puertos que deberían ser considerados como fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del TPC. En virtud de lo indicado anteriormente (tanto en el caso de Arica como de Iquique), no corresponde incluir a Balboa como parte del mercado geográfico en el cual APMT brinda su servicio de transbordo de contenedores. **(c) Hapag Lloyd** Respecto de Hapag Lloyd, la información presentada por APMT en el marco del presente procedimiento tarifario muestra que para el mes de enero de 2018, los puertos de transbordo de la ruta Asia / EE. UU. – Arica (carga contenedorizada de importación) fueron TPC (35%) y Guayaquil (65%), siendo que las naves que hicieron transbordo en el TPC fueron: Arica Express, Nordic Hong Kong, Nordic Stralssund y San Antonio Express. Considerando los datos remitidos por APMT y DPWC al Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, se encuentra que dichas naves en efecto realizaron operaciones de transbordo en el TPC durante ese periodo, tal como se muestra en el siguiente cuadro. Sin embargo, el dato reportado por APMT en el presente procedimiento (1 657 TM) es menor en comparación a lo remitido para el Buzón de Buzón de Declaración Estadística del Ositrán (25 049 TM), razón por la cual dicha información no puede ser considerada para el presente procedimiento tarifario.

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**

Cuadro N° 4
TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO COMO PUNTO DE TRANSBORDO UTILIZADO POR HAPAG LLOYD PARA LA RUTA ASIA/EE. UU. – ARICA (CARGA CONTENEDORIZADA DE IMPORTACIÓN)

Nave	Ene-18	
	Rondán (2021)	Buzón 1/
	TM	
Nordic Stralssund	1 051	9 146
San Antonio Express	320	3 884
Nordic Hong Kong	186	5 205
Arica Express	100	6 815
Total	**1 657**	**25 049**

TM = toneladas
1/ Buzón de Declaración Estadística del Ositrán.
Fuente: APM Terminals Callao S.A. y DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Independientemente de lo anterior, es importante señalar que, aun cuando se considerara que durante el referido mes (enero de 2018) Hapag Lloyd usó el TPC (35%) y Guayaquil (65%), ello no implicaría en absoluto que se debe considerar Guayaquil dentro del mercado geográfico para el TNM puesto que, como se ha demostrado en el caso de la segunda revisión tarifaria del TMS del año 2020, Hapag Lloyd es una línea naviera que solo recala en el TMS, es decir, no es un usuario del TNM. Por lo que, aún en el caso negado de que Buenaventura sea parte del mercado geográfico, ello solo podría afectar al TMS y no al TNM.

De otro lado, en el caso los puertos de transbordo utilizados para conectar el Puerto Coronel con las diversas regiones del mundo (carga contenedorizada de importación – enero a marzo de 2018),

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	el Concesionario señala que el uso se distribuyó de la siguiente manera: Buenaventura 95% y Callao (5%). Sin embargo, la información enviada por APMT mediante Carta N° 0245-2021-APMTC/LEG y complementada por intermedio de la Carta N° 0335-2021-APMTC/LEG no permite identificar cómo fueron calculados dichos porcentajes. Por tal motivo, no corresponde ser considerada como evidencia de que Buenaventura puede representar una fuente alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del TPC. Además, como el propio Concesionario ha señalado, "es incorrecto basarse en el itinerario de un mes (…) para suponer que lo mismo ha ocurrido en meses anteriores". Es decir, no resulta posible realizar alguna conclusión correcta para todo el periodo 2015-2020 solamente en base a la información de un único mes (en este caso enero de 2018 para Guayaquil o los primeros tres meses de dicho año para Buenaventura). En consecuencia, la información presentada por APMT en el marco del presente procedimiento tarifario tampoco permite identificar que Guayaquil sea considerado un proveedor alternativo al TPC respecto del servicio de transbordo de contenedores. Por lo que, considerando a Hapag Lloyd y su uso de puertos de transbordo, no corresponde incluir a Guayaquil dentro del ámbito geográfico del mercado relevante. **(d) Hapag Lloyd** En relación con Hamburg Süd, el Concesionario señala que "hasta parte del año 2019, (dicha línea naviera) tenía al TPC (específicamente el Muelle Sur) –además del puerto de Cartagena– como uno de sus principales puertos de transbordo para conectarlo principalmente con Europa y EE. UU. No obstante, desde 2019, se inició un cambio progresivo que originó que esta línea modificara sus puertos de transbordo, utilizando el TNM, pero sobre todo el puerto de Balboa, como nuevo centro de transbordo, tal como lo indican las estadísticas y los itinerarios del año 2020 y en lo que va del año 2021". Sin embargo APMT no ha presentado información estadística o de itinerarios en la cual se muestre que Hamburg Süd haya usado Cartagena como alternativa al TMS (antes del año 2019) o que Balboa sea una alternativa al TNM (luego del año 2019).

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Además, se precisa que "el 28 de abril de 2017 los consejos de administración de Maersk Line y el Grupo Oetker aprobaron la compra de Hamburg Süd por parte de Maersk por la suma de 3 700 millones de Euros".[13] Es decir, existe vinculación económica entre Hamburg Süd y APMT, lo que explicaría el cambio ocurrido en el año 2019 en el cual dicha línea naviera pasó a ser atendida en el TNM, luego que anteriormente era atendida en el TMS. Por tal motivo, este cambio no obedece a la existencia de alguna presión competitiva ejercida por TNM hacia el TMS. Cabe señalar que, adicionalmente, se descarta el uso de Cartagena puesto que no es empleado por Hamburg Süd actualmente; en efecto, según APMT su último uso fue en enero de 2018. Además, debido a su distancia geográfica respecto del TPC, no justifica considerar a dicho puerto como una fuente alternativa de aprovisionamiento para las líneas navieras que realizan transbordo en el TPC. Es decir, no corresponde incluirlo en el ámbito geográfico del mercado relevante en el cual APMT brinda su servicio de transbordo de contenedores. Por lo indicado anteriormente se desestima el comentario del Concesionario según el cual Hamburg Süd haya usado hasta parte del año 2019 Cartagena y el TPC, y luego de ello Balboa y el TPC como puntos de transbordo de sus contenedores. De otro lado, en relación con el "esquema global" y "esquema por rutas" de las secciones 6.1 y 6.2 de Rondan (2021), el Concesionario considera que el ámbito geográfico del mercado relevante del servicio de transbordo debe ampliarse para incluir otros puertos de la región que se ubican en Panamá, Ecuador, Colombia y México. Al respecto, en la medida que estas consideraciones expuestas por APMT se basan en la información estadística evaluada previamente en este acápite,[14] es importante precisar que por los motivos también indicados en este acápite, corresponde desestimar el comentario del Concesionario orientado a ampliar el mercado geográfico de transbordo, debiendo en opinión de estas Gerencias continuar acotado al TPC. Sin perjuicio del análisis de las líneas navieras, es importante precisar que, a diferencia de lo señalado por el Concesionario, la delimitación del mercado llevada a cabo por el Regulador no se

[13] Ver Informe Conjunto de Inicio del TMS.

[14] Sobre su "esquema global", APMT señala que se basa "sobre todo en estadísticas del periodo 2015-2020" y sobre su "esquema por rutas" indica que resulta de "analizar las estadísticas de varios meses de 2018 (enero, marzo y mayo)".

TEMA COMENTADO N° 1: MERCADO RELEVANTE (ÁMBITO GEOGRÁFICO) DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	ha fundamentado "exclusivamente, en la información de los itinerarios vigentes" sino que se sustenta en un conjunto de argumentos contenidos en el Informe Conjunto de Inicio y la Propuesta Tarifaria del Regulador, luego de evaluar la propuesta presentada por APMT. Por tal motivo, corresponde desestimar el comentario de APMT que indica lo contrario. En consecuencia, no se aceptan los comentarios del Concesionario respecto de que existe evidencia según la cual los usuarios del servicio de transbordo de contenedores en el TPC tienen como fuente alternativa de aprovisionamiento a los puertos de Balboa y Rodman en Panamá, Guayaquil en Ecuador y Buenaventura en Colombia, razón por la cual estas Gerencias consideran que el mercado geográfico debe continuar acotado al TPC, tal como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio y en la Propuesta Tarifaria del Regulador.

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Según APMT, la Propuesta Tarifaria del Regulador considera que "solo los puertos que forman parte de una categoría podrían ejercer una presión entre sí por los contenedores de transbordo de las líneas navieras": *"La GRE señala que el hecho de que la literatura plantee esta clasificación sería indicativo de que cada categoría constituye, en sí misma, un mercado relevante. De esta manera, según dicha gerencia, solo los puertos que forman parte de una categoría podrían ejercer una presión entre sí por los contenedores de transbordo de las líneas navieras.* *[…] Es importante rescatar que la literatura económica realiza una clasificación de puertos de transbordo por el volumen de carga de transbordo que moviliza cada puerto. En ese sentido, es*	Al respecto, contrariamente a lo indicado por APMT, en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se indica que "solo los puertos que forman parte de una categoría podrían ejercer una presión entre sí por los contenedores de transbordo de las líneas navieras" o que "solo se evidencie competencia entre puertos al interior ("intra") de cada categoría, pero no entre ("inter") categorías". En efecto, como se muestra a continuación, en la Propuesta Tarifaria del Regulador también se indican otros factores tales como ubicación geográfica, nivel de inversión o características técnicas de los puertos en relación con los volúmenes de transbordo llevados a cabo en los puertos: *"168. (…) (E)s importante rescatar que la literatura económica realiza una clasificación de puertos de transbordo por el volumen de carga de transbordo que moviliza cada puerto. En ese sentido, es razonable esperar que puertos que pertenecen a un mismo nivel de transbordo formen parte de un mismo mercado relevante o puedan competir en un mismo mercado, toda vez que, desde el punto de las líneas navieras, dichos puertos por factores como ubicación geográfica, niveles de inversión o características técnicas pueden ser sustituibles.* *169. En esa línea, con relación a lo argumentado por el Concesionario, se ha evaluado el nivel de carga de transbordado movilizado por el puerto de Balboa y Cartagena y*

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
razonable esperar que puertos que pertenecen a un mismo nivel de transbordo formen parte de un mismo mercado relevante o puedan competir en un mismo mercado […]. *Énfasis agregado es nuestro.* *Fuente: ¶168 de la propuesta de la GRE.".* [El subrayado es nuestro.] Además, según APMT, "(d)ada la clasificación de los puertos de transbordo (…), en opinión de la GRE es razonable que solo se evidencie competencia entre puertos al interior ("intra") de cada categoría, pero no entre ("inter") categorías."	*se comparado con el TPC. Al respecto, el gráfico a continuación muestra una diferencia importante entre ambos niveles; mientras que el puerto de Balboa presenta niveles de transbordo cercanos al 90% del total de la carga movilizada, el TPC presenta niveles del 20% en promedio. En ese sentido, esta gran diferencia estaría indicando que las líneas navieras consideran que dichos puertos satisfacen distintas necesidades. Mientras que el puerto de Balboa, por su ubicación geográfica, les representa un puerto que puede ser utilizado para conectar las rutas de Oriente a Occidente y viceversa o de Norte a Sur y viceversa; el TPC es visto por las líneas navieras como un puerto que busca conectar o cubrir puertos pequeños de una región.* *170. De la misma forma, el puerto de Cartagena cuyo porcentaje de contenedores movilizados es mayor al 50%, se ubica cerca del Canal de Panamá, en la zona del Caribe, puede ser visto como un puerto para conectar las rutas de Oriente a Occidente y viceversa o de Norte a Sur y viceversa*[68] [68] *Ver:* https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-cartagena-de-colombia-y-su-salto-en-conectividad-y-movilizacion-de-carga *".* [El subrayado es nuestro.] Por tal motivo, corresponde desestimar el comentario presentado por APMT respecto a que el Regulador consideró que "solo los puertos que forman parte de una categoría podrían ejercer una presión entre sí por los contenedores de transbordo de las líneas navieras".
APMT afirma que "uno de los elementos adicionales evaluados en la propuesta de la GRE es la tarifa regulada del servicio de transbordo de contenedores, y que, en opinión de la mencionada gerencia, justificaría que el puerto de San Antonio no compita con el TPC". APMT también señala que "las condiciones comerciales relevantes para el análisis son las tarifas efectivamente cobradas (y no las reguladas) en los puertos de transbordo. Además, las líneas navieras no solo analizan los precios del servicio de transbordo de contenedores. En efecto, también evalúan otras	Al respecto se precisa que APMT cita el párrafo 145 de la Propuesta Tarifaria del Regulador para señalar que "uno de los elementos adicionales evaluados en la propuesta de la GRE es la tarifa regulada del servicio de transbordo de contenedores, y que, en opinión de la mencionada gerencia, justificaría que el puerto de San Antonio no compita con el TPC". Sin embargo, omite citar el siguiente párrafo de la Propuesta Tarifaria del Regulador, en el cual se señala que además de la tarifa regulada también se ha considerado la ubicación del puerto de San Antonio. En efecto, en el párrafo 146 de la Propuesta Tarifaria del Regulador se indica que "considerando los mayores costos de transbordo, así como su ubicación, el Puerto de San Antonio no sería una alternativa real de aprovisionamiento para las líneas navieras que demandan el servicio de transbordo en el TPC".

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
condiciones comerciales como la tarifa de almacenamiento, los días libres de almacenamiento, la tarifa por energía, entre otros".	De otro lado también es importante señalar que, en efecto, como indica APMT, "las condiciones comerciales relevantes para el análisis son las tarifas efectivamente cobradas (y no las reguladas) en los puertos de transbordo". Por tal motivo, en relación con las tarifas citadas en la Propuesta Tarifaria del Regulador respecto del servicio de transbordo de un contenedor de 20 pies hacia el año 2019 (USD 46,35 en TMS[15], USD 122 en TNM[16] y USD 179 en Puerto de San Antonio[17]), se precisa que la fuente de información de dichas tarifas no indica que las tarifas efectivamente cobradas sean diferentes a aquellas tarifas reguladas que se anuncian en los respectivos tarifarios de los mencionados puertos. Además en relación con las "otras condiciones comerciales como la tarifa de almacenamiento, los días libres de almacenamiento, la tarifa por energía, entre otros", se precisa lo siguiente respecto del TMS, el TNM y el puerto de San Antonio: • En relación con las tarifas de almacenamiento este Regulador señala que: - En el caso del TMS, la tarifa del uso de área operativa para contenedores de transbordo es USD 125 por TEU de "Días: 3 - 7 (Tarifa Plana – cubre todo el periodo)" y USD 15 por TEU/día de "Días: 8 en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)", sin distinguir entre contenedores de 20 y 40 pies.[18] La tarifa más elevada es USD 125 por TEU/día en caso un contenedor sea almacenado solo hasta el día tres. - En relación con el TNM se tiene que la tarifa del uso de área operativa es USD 16 por TEU/día para "Días: 3 – 4 (Precio por día)", USD 25 TEU/día para "Días: 5 – 6 (Precio

[15] Información disponible en: <https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/procedimientos/tarifas/uploads-procedimientos-tarifas-tarifario-publico-2020-actualizado-al-04.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[16] Información disponible en: <https://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%208.3%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2012-06-2020).pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[17] Información disponible en: <https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[18] Información disponible en: <https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/procedimientos/tarifas/uploads-procedimientos-tarifas-tarifario-publico-2020-actualizado-al-04.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	por día)" y USD 33 TEU/día para "Días: 7 en adelante (Precio por día)", sin distinguir tampoco entre contenedores de 20 y 40 pies.[19] En este caso, la tarifa más elevada es USD 33 TEU/día para "Días: 7 en adelante (Precio por día)". - A su vez, en el caso del Puerto de San Antonio, la tarifa del servicio de almacenamiento para los contenedores de transbordo equivale al 50% de la tarifa del "Almacenaje de carga de desembarque en contenedores de 20'", la cual a su vez resulta mayor conforme aumentan los "Días de almacenaje": En efecto: o La tarifa del "Almacenaje de carga de desembarque en contenedores de 20'" para dos días en el Puerto de San Antonio es USD 133 por "Box-Día", para tres días es USD 250 por "Box-Día", para cuatro días es USD 366 por "Box-Día", para cinco días es USD 483 por "Box-Día", para siete días es USD 716 por "Box-Día", para ocho días es USD 833 por "Box-Día", para diez días es USD 1 066 por "Box-Día", para veinte días es USD 2 233 por "Box-Día", para cincuenta días es USD 4 785 por "Box-Día" y para noventa días es USD 8 481 por "Box-Día".[20] o En el caso del "Almacenaje de carga de embarque en contenedores de 20'", las tarifas son iguales a las indicadas anteriormente pero se aplica a partir de cuatro "Días de almacenaje" puesto que para dos y tres "Días de almacenaje", la tarifa es cero. o Cabe indicar que el caso señalado en la Propuesta Tarifaria del Regulador es para un contenedor de 20 pies. La mayor tarifa en este caso va a depender de la cantidad de días de almacenaje, siendo USD 125 por "Box-Día" para tres "Días de almacenaje" y de USD 358 por "Box-Día" para siete "Días de almacenaje".

[19] Información disponible en: <https://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%208.3%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2012-06-2020).pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[20] Información disponible en: <https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	- En ambos casos (contenedores de 20 y 40 pies), para cada día, la tarifa de almacenaje para contenedores de 40 pies (sea en operaciones de desembarque o rembarque) es mayor en comparación con la respectiva tarifa para contenedores de 20 pies (desembarque y rembarque, respectivamente). Es decir, la tarifa de almacenamiento es mayor conforme aumenta la cantidad de días de almacenaje sea que se trate de contenedores de 20 o de 40 pies. Así, la tarifa por almacenaje de contenedores de transbordo en el Puerto de San Antonio es igual que en el TMS (cuando se almacenan por tres días); 1,46 veces cuando se almacenan cuatro días; 1,93 veces cuando se almacenan cinco días; 2,40 veces cuando se almacenan seis días y 2,86 veces cuando se almacenan siete días. Además, la tarifa del Puerto de San Antonio es once veces la tarifa del TNM cuando el almacenamiento del contenedor es siete días, siendo mayor a medida que aumenta la cantidad de días de almacenamiento. • Sobre los días libres de almacenamiento, el servicio de transbordo de contenedores en el Puerto de San Antonio tiene un periodo de dos días libres de almacenamiento[21] al igual que en el TMS[22] y TMN.[23] Por tal motivo, es razonable esperar que los días libres de almacenamiento no hagan la diferencia en cuanto a la elección entre uno u otro de los puertos mencionados anteriormente. • En relación con la tarifa por energía, el pago va a depender del tipo de carga que contenga el contenedor, es decir, si se trata de un contenedor seco o refrigerado. En virtud de ello, se espera que no sea un factor determinante para todos los tipos de contenedores (en particular para los contenedores secos). Sin perjuicio de lo anterior, se señala que:

[21] Por periodos en exceso de la "(e)nergía durante el tiempo de operación de la nave, y desde 12 horas antes del *'reefer cutoff'* (exportación), o hasta 24 horas después de la descarga (importación)". Información disponible en: <https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[22] Ver cláusula 8.14 del Contrato de Concesión del TMS.

[23] Ver cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del TNM.

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	- En el TMS, el servicio de energía tiene un precio de USD 58 por contenedor/día, sin distinguir entre contenedor de 20 o 40 pies.[24] - En el TNM, la tarifa por energía es cero "hasta el día 10 de almacenamiento (inclusive)", sea contenedor de 20 o 40 pies; y el precio es USD 69 por contenedor/día "desde el día 11 hacia adelante" para contenedores de 20 o 40 pies.[25] - En el Puerto de San Antonio, la tarifa de la "(p)ermanencia de contenedores refrigerados en fuente de poder (primer día calendario)" es USD 66 por "Box" y la tarifa de la "(p)ermanencia de contenedores refrigerados en fuente de poder (posterior al primer día de conexión)" es USD 2,75 por Hora Conexión[26] (que equivale a USD 66 por Box/día si el uso es durante las 24 horas del día). Es decir, la tarifa por energía en el Puerto de San Antonio (USD 66 por Box/día) es mayor que en el TMS (USD 58 por contenedor/día) y mayor que el TNM (donde la tarifa es cero "hasta el día 10 de almacenamiento (inclusive)" aunque ligeramente menor en comparación al TNM "desde el día 11 hacia adelante" cuando el precio es USD 69 por contenedor/día. En resumen, como se ha explicado anteriormente, las "otras condiciones comerciales como la tarifa de almacenamiento, los días libres de almacenamiento, la tarifa por energía, entre otros" señaladas por APMT no muestran en absoluto que San Antonio sea una alternativa al TPC.

[24] Información disponible en: <https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/procedimientos/tarifas/uploads-procedimientos-tarifas-tarifario-publico-2020-actualizado-al-04.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[25] Información disponible en: <https://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%208.3%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2012-06-2020).pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[26] Información disponible en: <https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	En consecuencia, por los motivos indicados anteriormente, se desestima el comentario de APMT, no correspondiendo por ende considerar que el Puerto de San Antonio pueda ejercer presiones competitivas significativas sobre el TPC.
Con relación a la competencia entre puertos de diferentes categorías, APMT argumenta lo siguiente: *"Asimismo, se debe notar que el hecho de que dos puertos puedan competir entre sí por la demanda de contenedores de transbordo (dado un punto de referencia) no excluye la posibilidad de que la competencia se manifieste entre puertos de diferentes categorías.* *(…)* *En la práctica, la evidencia internacional no descarta que los puertos de transbordo de diferentes categorías pueden competir entre sí. Por ejemplo, en precedentes evaluados por la Comisión Europea y la autoridad de competencia de Hong Kong,[27] se observa que, en ambos casos, el mercado relevante se puede componer de puertos de transbordo que pertenecen a más de una de las categorías señaladas por la GRE (…).* *(…)* *Además de estos precedentes, Troetach (2018) analiza la competencia en el mercado de transbordo de contenedores para los puertos panameños, los cuales, según dicho autor compiten con Manzanillo (México), Lázaro Cárdenas (México), Buenaventura (Colombia) y Callao. En estos puertos, a diferencia de los*	En atención a ello se señala que en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha indicado que *a priori* no exista posibilidad de competencia entre puertos de diferentes categorías, sino que, como se ha indicado anteriormente, "es razonable esperar que puertos que pertenecen a un mismo nivel de transbordo formen parte de un mismo mercado relevante o puedan competir en un mismo mercado, toda vez que, desde el punto de las líneas navieras, dichos puertos por factores como ubicación geográfica, niveles de inversión o características técnicas pueden ser sustituibles". Es decir, en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se establece de antemano que no existe posibilidad de competencia entre puertos de diferentes categorías solo por su pertenencia a una u otra categoría de puertos, sino que la posibilidad de competencia debe ser resultado de evaluar diversos factores, tal como se ha realizado en el Informe Conjunto de Inicio y la Propuesta Tarifaria del Regulador, y tampoco por ende se desconoce la evidencia empírica internacional al respecto. Además es importante señalar que Troetach (2018),[27] citado por APMT, no es un estudio sobre condiciones de competencia sino es un artículo de un especialista marítimo/portuario, quien en su análisis del transbordo en los puertos de Panamá señala únicamente lo siguiente respecto del Callao: "(e)n el Pacifico la competencia se da con (…) Callao-Perú (2.25 Millones TEUs en 2017) con 20 % de trasbordo al mercado intrarregional". Independientemente de ello, Troetach (2018) no indica los motivos por los cuales, a su juicio, en el caso del transbordo de Panamá (lado pacífico), la competencia se daría con Callao. Por tal motivo, Troetach (2018) no es un estudio lo suficientemente concluyente que permita modificar la conclusión expresada en el Informe Conjunto de Inicio y la Propuesta Tarifaria del Regulador. Sin perjuicio de lo anterior, es importante señalar lo indicado por otro especialista portuario, Rigoberto Espinosa de Manzanillo International Terminal, quien considera que por el lado del Pacífico, en cuanto al servicio de transbordo de contenedores, el puerto de Balboa no compite con

[27] TROETACH, R. (2018). *¿Por qué no está creciendo el transbordo en Panamá?* Revista Panorama Marítimo y Logistico, pág. 38-47. Disponible en: <http://www.bestfreightsearch.com/revistas/Por%20que%20no%20Crece%20el%20trasbordo%20en%20Panama.pdf> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
panameños —que son de puro transbordo—, menos del 50% de su carga es explicada por el servicio de transbordo. Por lo tanto, la evidencia ratifica que sí puede existir competencia entre puertos de diferentes categorías. [27] *Fuente: Página 26 del informe AC (2021b)".* [El subrayado es nuestro.]	el Callao debido justamente a la distancia que tendrían que recorrer las líneas navieras que cruzan Panamá para llegar hasta el Callao y proveerse del servicio de transbordo de contenedores.[28] Por tal motivo, se desestima el comentario de APMT dado que no corresponde concluir que existen condiciones de competencia por la sola afirmación de ello por parte de algún especialista sectorial, más aún cuando no se indica el motivo o sustento de tal afirmación, ello sin perjuicio de que, como se ha indicado anteriormente, existe otro especialista sectorial que indica lo contrario (de que no existe competencia).
Según APMT, en su propuesta el Regulador ha señalado que "el tiempo de tránsito o tiempo de entrega, que juega a favor del puerto más cercano, sería el factor más relevante para algunas líneas navieras" en cuanto a su elección del puerto de transbordo.	En atención a ello se precisa que, en su propuesta, el Regulador no ha señalado que el tiempo de tránsito o tiempo de entrega sea el factor más relevante en cuanto a la elección del puerto de transbordo por parte de las líneas navieras, siendo que se han evaluado otros elementos como, por ejemplo, los volúmenes de transbordo de las líneas navieras, las rutas e itinerarios de las líneas navieras, las tarifas de los servicios de transbordo de contenedores, las tasas de ocupación de los terminales portuarios, la infraestructura y equipamiento portuarios, entre otros. Por tal motivo, se desestima el comentario de APMT respecto a que el Regulador considere que el tiempo de tránsito o tiempo de entrega sea el factor más relevante en cuanto a la elección del puerto de transbordo.
APMT señala que "(d)esde el lado de la capacidad, los terminales portuarios Muelle Sur y Terminal Norte tienen capacidad para seguir captando nuevos servicios o un mayor número de contenedores de transbordo", planteando un ejercicio numérico según el cual TNM tiene capacidad para atender más contenedores de transbordo.	En atención a ello se señala que, según información de la APN correspondiente al año 2020, la tasa de ocupación del TNM (Muelle 5D) así como del TMS (Muelles 1 y 2) es de 75%, 75% y 78%, respectivamente ubicándose por encima del valor de 70% recomendado por dicha autoridad.[29] Por tal motivo queda claro que, independientemente de algún ejercicio sobre posible disponibilidad de espacios, el dato del año conjunto muestra saturación en el TNM y el TMS.

[28] ESPINOSA, R. (2021). *Función de Tarifación en los Puertos: "Una mirada desde el sector privado"*. Curso N° 4 Estructura y Modelo Tarifario del Diplomado Interamericano en "Gestión de Concesiones Portuarias y Servicios Auxiliares" organizado por la Autoridad Portuaria Nacional del Perú, Maritime Policy Bureau y la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos. Disponible en: <https://streaming.uxtream.com/playback/presentation/2.3/592319ac9a310207117685d33c0f623e9e6621b3-1618525489246?meetingId=592319ac9a310207117685d33c0f623e9e6621b3-1618525489246> (último acceso: 3 de mayo de 2021).

[29] Información disponible en la página web de la APN: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1678749/TASA%20DE%20OCUPACI%C3%93N%20EN%20LOS%20MUELLES%20-%20ANUAL%202020.pdf> (último acceso: 5 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Sin embargo, en su Informe Oral en la sesión del Consejo Directivo del Ositrán llevada a cabo el 5 de mayo de 2021, APMT señaló que las tasas de ocupación de Balboa y Buenaventura son de 38% y 52% respectivamente, lo cual a su juicio se constituye en una "presión competitiva que enfrenta el TPC (la cual) proviene de la capacidad disponible en otros puertos, no en el TPC". Es decir, no del TNM ni del TMS, contrariamente a lo indicado por Rodman (2021). En atención a ello, se acepta el comentario referido a que, de existir competencia, la posible presión competitiva que enfrenta el TPC proviene de la capacidad disponible en otros puertos, no en el TPC, en particular, de los puertos de Balboa y Buenaventura, cuyas tasas de ocupación son de 38% y 52%, respectivamente.
Según APMT, "(e)n definitiva, el TPC … no posee cuotas de mercado que reflejen una posición de dominio. Por el contrario, se observa una composición del mercado que evidencia una alta competencia. Sin perjuicio de ello, es pertinente recordar que, incluso la existencia de cuotas de mercado que pueden ser consideradas altas –que, reiteramos, no es el caso– no resulta suficiente para concluir la existencia de una posición de dominio."	En atención a lo anterior, se precisa que, según David y Garcés (2010),[30] las cuotas de mercado en sí mismas no determinan si una empresa posee poder de mercado, siendo que la evaluación del poder de mercado no debe reducirse simplemente a evaluar los valores de cuotas de mercado de cada empresa. En esa línea, el propio APMT reconoce en su mismo comentario que "la existencia de cuotas de mercado que pueden ser consideradas altas … no resulta suficiente para concluir la existencia de una posición de dominio", y viceversa. Por lo explicado anteriormente se desestima el comentario del Concesionario, según el cual, el TPC no posee cuotas de mercado que reflejen una posición de dominio.
Según APMT, los siguientes argumentos muestran que existen condiciones de competencia en el mercado en el cual brinda su servicio de transbordo de contenedores: *"7.2.2 Barreras contractuales mínimas o inexistentes* *En las secciones anteriores del presente documento se ha mostrado cómo los itinerarios de los usuarios han cambiado en periodos*	Al respecto, se señala que en el marco del movimiento de contenedores existen las rutas regulares (en contraposición a las rutas de fletamento) dedicadas principalmente a carga en contenedores. Bajo las rutas regulares, las líneas navieras se comprometen a recalar en un puerto determinado cada cierto tiempo y una cantidad de veces acordada previamente, a cambio de lo cual se le brinda descuentos comerciales en las tarifas de los servicios que demanda. Así, independientemente de la existencia de contratos formales, el análisis de incentivos indica que las líneas navieras podrían estar interesadas en continuar atendiendo esas rutas regulares siempre que exista la carga suficiente para movilizar. Por ello, no se acepta el comentario respecto a que no existan acuerdos (contractuales o no) entre las líneas navieras y los operadores portuarios.

[30] DAVIS, P. y GARCÉS, E. (2010). *Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis*. Princeton University Press.

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
cortos (ya sea en meses o en un año). En muchos casos, estos cambios no han tenido barreras del tipo contractual. No se tiene conocimiento de que las líneas navieras posean relaciones contractuales con los administradores portuarios en las que se especifique que las líneas tienen que cumplir con un mínimo de contenedores de transbordo. Ello reduce los costos de sustitución ("switching costs") lo que, a su vez, genera una mayor presión competitiva entre los puertos identificados en el mercado relevante. *7.2.3 Cambios relativamente frecuentes de las líneas por puertos de transbordo* *En las secciones anteriores del presente documento se ha mostrado cómo los itinerarios de los usuarios han cambiado; es decir, se ha mostrado que en ciertos periodos las líneas navieras utilizaban un puerto como centro de transbordo para atender determinada ruta y en otro periodo utilizaban otro puerto para atender esa misma ruta. Esto, interpretado de una manera objetiva, indica que se trata de un mercado dinámico en el que la existente*	Además, como se ha indicado anteriormente, la información estadística sobre las rutas de las líneas navieras presentada por APMT en el marco del presente procedimiento tarifario no muestra que en efecto dichas líneas navieras consideren que otros puertos como Balboa y Rodman en Panamá así como Guayaquil en Ecuador y Buenaventura en Colombia representen proveedores alternativos para los usuarios del servicio de transbordo de contenedores en el TPC, lo cual indica que los costos de cambio no son relativamente bajos para las líneas navieras, de modo tal que podrían reemplazar a alguno de ellos con el TPC. Por tal motivo, no se acepta el comentario de APMT referido a que sería posible el cambio relativamente frecuente de las líneas por los puertos de transbordo señalados anteriormente (TPC, Balboa, Rodman, Guayaquil y Buenaventura). En cuanto a la capacidad de posibles competidores, en su Informe Oral ante el Consejo Directivo del Ositrán, APMT señaló que las tasas de ocupación de Balboa y Buenaventura son 38% y 52% respectivamente.[31] Al respecto se precisa que, en la medida que dichos puerto no se constituyen en fuertes alternativas de aprovisionamiento de los usuarios del servicio de transbordo de contenedores del TPC, aun cuando se encuentren disponibles o con capacidad para brindar servicios de transbordo adicionales (dada por sus relativamente bajas tasas de ocupación comparado con el estándar de 70% a partir del cual se considera como puerto saturado), no representarán una presión competitiva para el TPC. Debido a ello no se acepta el comentario de APMT, descartándose que a Balboa y Buenaventura como posibles alternativas al TPC. Respecto al puerto de Guayaquil, cabe adicional que, según Spurrier (2019),[32] "(e)l puerto de Guayaquil incluyendo todas sus terminales, utiliza el 98% de su capacidad". Por este motivo, dicho puerto no puede ser considerado en el ámbito geográfico del mercado relevante en el cual APMT brinda su servicio de transbordo de contenedores.

[31] Cabe señalar que la tasa de ocupación de Balboa corresponde al 2019 puesto que hacia el 2014, según Cortés (2019), "el porcentaje de ocupación de muelles se encuentra en un 72%" para dicho puerto.

CORTÉS, S. (2019). *Competitividad del Puerto de Balboa*. Universidad del Rosario. Trabajo de Grado. Bogotá D.C. Disponible en: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/20639/CortesRamirez-Sarah-2019.pdf?sequence=6> (último acceso: 5 de mayo de 2021).

[32] SPURRIER, W. (2019). *Situación portuaria en el ecuador y perspectivas*. Grupo Spurrier. Guayaquil, julio 10 de 2019. Quito, julio 11 de 2019. 08:30h -09:30h. Disponible en: <https://www.ecuadoranalysis.com/sp/html/charlas/2019.07.10.PUERTOS/2019.07.10.PUERTOS.pdf> (último acceso: 5 de mayo de 2021).

TEMA COMENTADO N° 2: CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
presión competitiva entre puertos genera cambios en las elecciones de las navieras. *7.2.4 Bajo uso de capacidad y entrada de nuevos competidores* *En el Informe Complementario, se dio muestra de que Balboa estaba operando con una tasa de ocupación menor al 40%. En ese sentido, Balboa tiene los incentivos para captar un mayor flujo de contenedores de transbordo del TPC, Guayaquil, Buenaventura o de otro puerto.* *Asimismo, se encuentra que en los últimos años se han dado modernizaciones o se ha creado nuevos puertos. El caso más reciente y llamativo es Posorja: posee una profundidad marina de -16 m y grúas pórtico post-panamax, y ha logrado captar gran parte de los contenedores que manejaba Buenaventura.* *Un aspecto que se debe resaltar sobre Posorja es que es utilizado como transbordo para los contenedores que provienen de Matarani y se dirigen hacia el Asia. Al respecto, el TNM está intentando captar los contenedores que se exportan desde Matarani (y también de otros puertos que generan transbordo). Esto representa un indicador claro de que el TNM compite con Posorja."* [El subrayado es nuestro.]	En el caso de Posorja, como se dijo en la Propuesta Tarifaria del Regulador, la información presentada por el Concesionario muestra que los usuarios de dicho puerto son aquellos que únicamente recalan en el TMS, es decir, no son usuarios que solo llegan al TNM. Por tal motivo, no se observa que los usuarios del TNM también recalen en Posorja. Este resultado se explica porque, a diferencia de TNM operado por APMT, los operadores del TMS (DPWC) y Posorja (DP World Posorja S.A.) pertenecen al mismo grupo económico DP World. En virtud de ello, se desestima el comentario presentado por APMT, según el cual, Posorja podría constituirse en una alternativa para el TNM. En resumen, luego de evaluar los comentarios recibidos respecto del servicio de transbordo de contenedores brindado por APMT en el TNM, estas Gerencias consideran que: • No existe evidencia empírica que muestra que los usuarios del TPC históricamente han usado como fuentes alternativas de aprovisionamiento a otros puertos como Balboa y Rodman en Panamá, Guayaquil en Ecuador y Buenaventura en Colombia. Por ello, el mercado geográfico debe continuar limitado al TPC sin incluir en su ámbito geográfico a los puertos mencionados anteriormente. • En la medida que el mercado relevante solamente está compuesto por el TPC, no se identifica que existan presiones competitivas provenientes de los puertos señalados anteriormente respecto de la provisión del servicio de transbordo de contenedores brindado por APMT en el TNM. Por lo tanto, debido a los motivos expuestos anteriormente, se desestima el comentario del Concesionario referido a que existen condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual se brinda el servicio de transbordo de contenedores en el TPC, ratificándose por ende lo indicado en el Informe Conjunto de Inicio y en la Propuesta Tarifaria del Regulador. En consecuencia, corresponde mantener el esquema de regulación tarifaria de dicho servicio.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Comentario: Con relación a que la aplicación de "años proforma" tendría por efecto que no se reconozcan las inversiones efectuadas por APMT, ni el efecto de dichas inversiones en su productividad, distorsionado el cálculo del factor de productividad De la revisión de los comentarios formulados por APMT respecto a este punto, se observa que los mismos se encuentran orientados a cuestionar lo siguiente: a) Desde un punto de vista económico, el factor de productividad debe recoger las inversiones (y sus efectos) de la empresa regulada, en la medida que la Concesión debe permitirle a APMT generar los retornos suficientes que le permitan compensar su costo de capital. La aplicación de los años proforma planteados en la Propuesta Tarifaria del Regulador omite el efecto negativo de corto plazo de las inversiones, pero mantiene los efectos positivos de largo plazo. Según APMT, esto quiere decir que, si bien el factor de productividad recoge las eficiencias en los servicios producto del inicio de operación de los nuevos activos, desconoce la reducción en productividad que se desprende del monto invertido en el año en que fueron ejecutadas. Por ello, a juicio de APMT, la aplicación de años proforma genera distorsiones en el cálculo del factor de productividad.	A efectos de evaluar los comentarios formulados por APMT, Terminal Portuario Paracas S.A. y el MTC, resulta útil desarrollar previamente algunos aspectos vinculados al mecanismo regulatorio que se aplica por mandato contractual para la presente revisión tarifaria. De acuerdo con la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, para efectos de la revisión de Tarifas de los Servicios Estándar y Especiales con Tarifas, este Regulador aplicará el mecanismo regulatorio "RPI-X" establecido en el RETA, tal como se cita a continuación: *"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.* *El RPI (Retail Price Index) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) utilizado para ajustar la Tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación.* *El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.* *Para efectos del presente Contrato de Concesión, será de aplicación la siguiente fórmula:* *Factor Ajuste tarifas máximas = RPI-X* *Donde:* • *RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los EEUU* • *X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el REGULADOR y será revisado cada cinco (5) años* *Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mismo mecanismo antes descrito.* *Para propósito del cálculo del X, será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. (…)."*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
b) APMT alega que, debido a que la PTF se construye a partir de las variaciones interanuales en las cantidades de los ingresos y de los insumos, al eliminar el efecto incremental en el stock de capital, los años proforma están evitando que la PTF recoja el impacto que tienen nuevas inversiones sobre las cantidades de los insumos. Esto implica que todo el stock de capital afectado por los años proforma —que asciende a US$ 260 millones o el 69% del total de inversiones realizadas por APMT— sea desconocido del cálculo del factor de productividad. c) APMT señala que los ajustes proforma en cuestión eliminan justamente lo que busca capturar el factor X: el efecto de los gastos de capital en la productividad de los servicios que brinda APMT. Como consecuencia, la tasa de crecimiento de las tarifas ("RPI-X") no refleja el gasto realizado por APMT para mejorar la eficiencia del puerto en el largo plazo que, al mismo tiempo, implica pérdidas en eficiencias en el corto plazo, durante el periodo de inversión. Esto, a su vez, limita la capacidad de APMT de recuperar su inversión a lo largo del periodo de concesión. d) Al suavizar la variación del componente de la PTF relacionado a la inversión (a través de menores cantidades de insumos), las variaciones en el stock de capital también se ven afectadas, y este componente se ve artificialmente constante. Sin embargo, los	[El subrayado es nuestro.] El Anexo I del RETA se señala lo siguiente respecto de la aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X: *"ANEXO I* *I.METODOLOGÍAS PARA LA FIJACIÓN Y REVISIÓN TARIFARIA* *(…)* *I.2.1 Revisión Tarifaria por Precios Tope o Máximos* *(…). El mecanismo RPI-X genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido,* ***este mecanismo de revisión provee fuertes incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario****. Su aplicación está asociada principalmente a servicios de los sectores portuarios y aeroportuarios."* [Subrayado y resaltado son nuestros.] Es importante señalar que el mecanismo regulatorio por precios tope surgió como respuesta a las desventajas de la aplicación del mecanismo de regulación por tasa de retorno (Littlechind, 1983). Este último mecanismo, en un contexto de baja cobertura de servicios, genera incentivos para que la empresa invierta en ampliar la cobertura de los servicios y su aplicación garantiza la viabilidad financiera de la empresa; sin embargo, la empresa tiene incentivos a sobrecapitalizarse, es decir, la empresa opera con una cantidad de capital mayor a la necesaria, lo cual genera ineficiencia productiva. (efecto Averch-Johnson). Cabe señalar que, la regulación por tasa de retorno tiene por finalidad que se determine una tasa "justa y razonable" sobre el capital invertido por la empresa a efectos de que esta obtenga beneficios normales, es decir, que la empresa cubra su costo de oportunidad del capital. Bajo este esquema regulatorio, se fija la tarifa en base a los beneficios obtenidos por la empresa, es decir, si la empresa obtiene beneficios superiores a los normales en un año, entonces la tarifa disminuye en el siguiente año, y viceversa.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
rendimientos que se derivan de esa inversión sí se contabilizan. Como consecuencia de ello, se sobreestima la variación de la productividad (mayores rendimientos sin aparente necesidad de aumentar el capital), resultando en un aumento en el factor de productividad y una reducción de la tarifa. e) APMT considera que la aplicación de los años proforma para el gasto en capital se contradice con los objetivos de la metodología del factor X por dos motivos: (i) desconoce los cambios en la productividad derivados del nuevo gasto en capital y, (ii) desincentiva las inversiones al reducir la predictibilidad debido al inadecuado tratamiento de las inversiones en el procedimiento.	Ahora bien, Bernstein y Sappington (1999) señalan que, a diferencia de la regulación por tasa de retorno, la regulación por precios tope genera fuertes incentivos para la reducción de costos y la innovación tecnológica. Asimismo, Vogelsang (2002) indica que el mecanismo regulatorio de precios tope provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada reduzca costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen gradualmente a los usuarios por medio de las tarifas. En ese sentido, el propósito principal del mecanismo de regulación por precios tope es fomentar la eficiencia productiva de la empresa regulada, de modo que las ganancias de productividad sean compartidas con los usuarios a través de las tarifas. Considerando ello, el mecanismo de precios tope propone que la variación de precios promedio de la empresa regulada se obtenga como la diferencia entre la variación de precios promedios en la economía (RPI) y las ganancias en productividad de la empresa con respecto a la economía (X). Asimismo, este mecanismo permite que durante un periodo regulatorio se fije un tope a las tarifas que cobra la empresa, a efectos de que esta tenga los incentivos a reducir sus costos y así obtener ganancias durante dicho periodo. Lo anterior implica que el Regulador determine un factor de productividad fijo por un periodo regulatorio (en el caso particular del TNM, dicho periodo es de cinco años). Para la estimación del factor de productividad (X), el RETA establece el uso de la fórmula de Bernstein y Sappington (1999)[33]: $$X = [(\Delta W^* - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^*)]$$ Donde: ΔW^* : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía ΔW : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la entidad prestadora ΔPTF : promedio de la variación anual de la Productividad Total de los Factores de la industria o de la entidad prestadora

[33] Cabe precisar que, de acuerdo con Bernstein y Sappington (1999), el propósito de la regulación por precios tope es replicar la disciplina que impone las fuerzas del mercado a la empresa regulada. Es decir, este mecanismo regulatorio busca replicar un escenario de competencia, en el cual los beneficios de la empresa regulada en el largo plazo se aproximan a cero.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	ΔPTF^* : promedio de la variación anual de la Productividad Total de los Factores de la economía. Dicho esto, resulta conveniente recordar en qué consiste la aplicación de "años proforma", planteado en la Propuesta Tarifaria del Regulador. • Como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, la productividad total de los factores de la empresa (PTF) se calcula mediante el enfoque primal, es decir, la estimación de la PTF consiste en medir la relación entre la cantidad física de producción y la cantidad física de insumos utilizados para elaborar dicha cantidad física de producción (mano de obra, materiales y capital), tal como se muestra a continuación: $$\Delta PTF = \frac{\Delta\ Cantidades\ de\ Producción}{\Delta Cantidad\ de\ Insumos}$$ Para dicha estimación se asume que la producción que no es explicada por los factores productivos, denominada también residuo de Solow (1957), representa el cambio tecnológico en la producción (ΔPTF). • Es importante notar que lo relevante para analizar la producción y la productividad de la empresa regulada no es el *stock* de mano de obra o de capital, esto es, el número de trabajadores o equipos con que cuenta la empresa, sino el flujo de servicios de mano de obra y servicios de capital que estos insumos aportan a la actividad productiva de una empresa. Por ejemplo, las horas-hombre efectivamente trabajadas o las horas de equipamiento utilizadas durante un determinado periodo. Sobre ello, Aravena et al. (2009) sostienen que el insumo capital, al igual que el insumo mano de obra, interviene en la producción de la empresa bajo una relación de utilización y no de consumo, por lo que los insumos relevantes para la empresa no son los factores de producción en sí, sino los flujos de servicios que se obtienen de dichos factores. En tal sentido, lo que resulta relevante para el cálculo de la PTF es el flujo de servicios de capital que se genera año a año para la provisión de servicios portuarios en el TNM.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	• En la medida que las cantidades de capital no se pueden obtener de manera directa a partir de la información contable u operativa de la empresa, dicha variable se aproxima de manera implícita a través del método de inventarios perpetuos, de la siguiente manera: $$K_{m,t} = K_{m,t-1} + \Delta K_{m,t} - D_{m,t}$$ Donde: $K_{m,t}$: Stock de capital correspondiente al activo "m" al cierre del año "t". $K_{m,t-1}$: Stock de capital correspondiente al activo "m" al cierre del año "t-1". $\Delta K_{m,t}$: Inversión realizada correspondiente al activo "m" durante el año "t". $D_{m,t}$: Depreciación económica correspondiente al activo "m" durante el año "t". Como puede apreciarse, el método de inventarios perpetuos permite calcular el stock de capital de un cierto activo en un año a partir del stock de capital inicial del mismo, adicionándole las inversiones realizadas en dicho año y descontando la depreciación económica del mismo en el referido año. Considerando ello, las cantidades de capital se obtienen al dividir el stock de capital de un año entre un precio representativo para dicho activo. • A efectos de obtener las variaciones de la PTF de la empresa, previamente deben calcularse las variaciones de las cantidades de productos e insumos utilizados para dicha producción. En esa línea, debe tomarse en cuenta que, para calcular las variaciones de cantidades de producto o insumos, se comparan los datos del año actual "t" respecto de los datos del año previo "t-1". Por tanto, a fin de realizar comparaciones correctas, los datos de los años "t-1" y "t" deben mantener condiciones similares de producción, lo contrario, podría implicar distorsiones en el cálculo de las variaciones de la PTF de la empresa. • Considerando ello, a fin de evitar distorsiones en el cálculo de las variaciones de la PTF, en los casos en que no sea posible comparar información de dos años consecutivos se utiliza la herramienta de "años proforma" para efectuar una comparación metodllógicamente correcta, sin sub o sobre estimaciones.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, para el cálculo de las cantidades de capital, se tomó en consideración los siguientes hechos: • Como parte de los activos iniciales entregados al Concesionario al momento de la concesión del TNM, APMT recibió 390 metros de muelle con 11 metros de profundidad, dos grúas pórtico de muelle Panamax y dos grúas pórtico de patio RTG. Con dicha infraestructura y equipamiento inició la prestación de servicios de embarque o descarga de contenedores en el TNM. A partir del 14 de mayo de 2015, la APN recibió de manera parcial las Obras del Muelle 5 del TNM, esto es, 350 metros de muelle con una profundidad de 16 metros, dragado, patio de contenedores, grúas pórtico de muelle STS super post Panamax y grúas pórtico de patio RTG. Si bien el servicio de embarque/descarga de contenedores se brinda desde el inicio de operaciones del TNM, debe indicarse que a partir de la recepción del nuevo equipamiento y obras civiles en el Muelle 5, dicho servicio se presta con **distinta tecnología y rendimiento**. Ello también ha sido reconocido por el propio Concesionario quien en su Propuesta Tarifaria señala que *"si, por ejemplo, se analiza el servicio de embarque/descarga de contenedores llenos de 20 pies, desde el 2015 se observa una sustitución en la manera en cómo se brinda el servicio hacia un uso más intensivo de las grúas pórtico"*. Asimismo, como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, las obras civiles y equipamiento nuevos han permitido que el Concesionario atienda naves de mayor tamaño, así como mejorar el rendimiento de embarque o descarga de contenedores. Sobre ello, se observa lo siguiente: o Durante el periodo 2011-2015 (hasta marzo de 2015), en promedio el 34% de los contenedores atendidos en el TNM fue mediante el uso de las grúas de las propias naves. En dicho periodo el rendimiento de dichas operaciones fue de 11,7 contenedores/hora/grúa.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	En el mismo periodo, en el caso de aquellos contenedores que fueron descargados con las grúas entregadas por el Concedente al momento de la concesión, estos fueron descargados con un rendimiento promedio de 26,7 contenedores/hora/ grúa. ○ A partir del inicio de operaciones con la nueva infraestructura y equipamiento, la cantidad de contenedores embarcados o descargados mediante las propias grúas de las naves representa únicamente el 1% de operaciones. Es decir, casi la totalidad de contenedores es descargada utilizando grúas del TNM, lo cual implicó un incremento en el rendimiento de las operaciones (hasta 30,1 contenedores/hora/grúa). • De otro lado, respecto del resto de las Obras de la Etapa 1, así como las del Muelle 11 del TNM, se observa que dichas obras han permitido mejorar la atención de Servicios Estándar con nueva tecnología y mayores rendimientos. En particular, el Servicio Estándar a la carga sólida a granel tenía un rendimiento previo a la recepción del nuevo equipamiento y obras civiles del muelle 11 de 352,2 toneladas hora en promedio trimestral, mientras que con las nuevas inversiones el rendimiento aumentó hasta 835,1 toneladas hora en promedio trimestral, brindándose un servicio con distinta tecnología y mayores rendimientos. Considerando lo anterior, resulta claro que con la entrada en operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM se observa un quiebre en la relación entre la cantidad física de producción y la cantidad de insumos utilizados para elaborar dicha cantidad física de producción. A partir de dicho quiebre, APMT brinda Servicios Estándar con distinta tecnología y mayores rendimientos, por lo que no resulta correcto realizar comparaciones entre la tecnología de producción previa y la nueva tecnología de producción, pues ello generaría distorsiones en el cálculo del índice de cantidades de insumos. En tal sentido, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto de Inicio, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideró la construcción de años proforma. Dicho esto, en cuanto a lo señalado en los **puntos a) y b) precedentes**, como se ha explicado previamente, el propósito regulatorio del mecanismo RPI-X es generar los incentivos para que la empresa regulada (APMT) sea eficiente y reduzca sus costos durante un periodo regulatorio,

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	permitiendo que dicha reducción se traslade a los usuarios vía menores tarifas en el siguiente periodo regulatorio. Ahora bien, de acuerdo con la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, APMT recuperará su inversión en Obras mediante la explotación del TNM, es decir, mediante la prestación de los Servicios Estándar y Servicios Especiales dentro del TNM. En ese sentido, debe indicarse que las Tarifas de los Servicios Estándar y Especiales que forman parte del Contrato de Concesión y aquellas que fueron determinadas por el Regulador, así como los precios de los Servicios Especiales permiten que el Concesionario recupere su inversión en Obras. En efecto, las Tarifas que ofertó el Concesionario durante el proceso de licitación de la concesión del TNM garantizan la viabilidad económica del proyecto, esto es, que el Concesionario obtenga los retornos esperados considerando sus obligaciones contractuales, dentro de las cuales se encuentra la ejecución de las obras obligatorias de las Etapas 1 y 2 del TNM. Por tanto, las Tarifas que viene cobrando actualmente APMT garantizan que la empresa recuperará sus inversiones vía el cobro de las Tarifas y Precios por la prestación de servicios portuarios en el TNM. Ahora bien, sobre la base de dichas Tarifas se aplica el mecanismo regulatorio RPI-X a efectos de incentivar a que la empresa sea eficiente en costos y le permita obtener ganancias superiores a las normales durante un periodo regulatorio y que luego estas puedan ser trasladadas a los usuarios vía menores Tarifas en el siguiente periodo regulatorio. Siendo ello así, debe indicarse que, a diferencia del mecanismo regulatorio por tasa de retorno, el mecanismo RPI-X no tiene como propósito generar los retornos suficientes para que la empresa recupere su inversión, pues dicho objetivo de viabilidad del proyecto se encuentra cubierto mediante el nivel de Tarifas que fueron fijadas inicialmente en el Contrato de Concesión y que, en el caso particular de APMT, formaron parte del factor de competencia por la concesión del TNM. Reconocer las inversiones de las etapas 1 y 2 del TNM, en la manera en que indica APMT, implicaría que se incluya en el cálculo final de las Tarifas un efecto que ya se encuentra cubierto por la Tarifa actual que cobra el Concesionario, lo cual claramente no es el objetivo del mecanismo regulatorio establecido contractualmente. Considerando ello, debe señalarse que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideró todas las obras recibidas por la APN que se encuentren operativas en los términos del Contrato de Concesión al 31 de diciembre de 2019. En ese sentido, tal como se aprecia en los Cuadros N° 9,

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	10 y 12 de la Propuesta Tarifaria del Regulador, se incluyeron en el cálculo del factor de productividad, entre otras, las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM. Asimismo, como se indicó anteriormente, la PTF de la empresa mide el impacto del cambio tecnológico en la producción de la empresa, siendo que el cálculo de la variación de la PTF se realiza mediante variaciones interanuales de las cantidades de servicios e insumos. Por tanto, a efectos de realizar comparaciones correctas, los años en comparación deben presentar condiciones similares de producción de servicios, lo contrario implicaría generar distorsiones en el cálculo de las variaciones de las cantidades de servicios y/o insumos. En tal sentido, si bien desde el inicio de explotación del TNM (año 2011), el Concesionario brinda los Servicios Estándar a la carga en contenedores y sólida a granel; a partir del inicio de las operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM, dichos servicios se brindan con distinta tecnología y mayores rendimientos. Por ello, comparar la información de los años en los que se recibieron las referidas obras con aquellos años en los que no se disponía de dichas obras, conllevaría a una medición metodológicamente incorrecta de la productividad, toda vez que se compararían años con distintas condiciones de producción de servicios en el TNM. Asimismo, es importante notar que, de acuerdo con Bernstein y Sappington (1999), el mecanismo de precios tope busca emular una situación de competencia en la que se generan los incentivos adecuados para que la empresa sea eficiente. Dado ello, según Mankiw (2015)[34], en un contexto de competencia el ingreso de una nueva tecnología en la producción implica que la empresa pueda producir una mayor cantidad de bienes o servicios a un menor precio. Por lo tanto, es de esperar que el ingreso de la tecnología producto de la inversión en las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM implique una mejora en la productividad que posteriormente se traslade a los usuarios vía menores Tarifas. Por lo tanto, debe indicarse que el denominado “efecto de corto plazo” del ingreso de nueva tecnología en la productividad conlleva necesariamente a subestimar la PTF de la empresa, toda vez que ello implica que la empresa no generó ganancias en eficiencias producto del ingreso de la nueva tecnología, lo cual resulta contrario a lo observado en la realidad, pues los Servicios

[34] Mankiw, G. (2015). Principios de Economía. Séptima Edición, pág. 76.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Estándar a la carga en contenedores y carga sólida a granel se brindan con rendimientos significativamente superiores. Además, es importante mencionar que la construcción de años proforma vinculados con las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM se encuentra alineada con el propósito del mecanismo regulatorio RPI-X, toda vez que con ello se busca capturar las ganancias en eficiencia de la empresa. Considerando ello, debe indicarse que la metodología de años proforma vinculada con las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM permite que se cumpla con el propósito del mecanismo regulatorio RPI-X. Por el contrario, la no inclusión de los años proforma implicaría que se subestime la PTF de la empresa, lo cual generaría un incentivo contrario a la empresa, toda vez que las ganancias en eficiencia de las tecnologías no estarían siendo capturadas por la PTF de la empresa y, por tanto, no podrían ser trasladadas a los usuarios vía menores Tarifas. Por lo tanto, el uso de años proforma asociados a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM evita subestimar la PTF de la empresa, lo cual posibilita la obtención de resultados acordes con la literatura económica citada previamente, en la medida que el ingreso de una nueva tecnología permite a la empresa brindar servicios con mayor productividad y, en consecuencia, reducir sus costos de producción unitarios. En ese sentido, **corresponde desestimar** los comentarios del Concesionario a los que se alude en los puntos a) y b) precedentes. Sobre lo señalado en el **punto c) precedente**, es importante traer a colación que el propósito del mecanismo regulatorio RPI-X es generar fuertes incentivos a efectos de que la empresa sea eficientes en costos. Dado ello, debe indicarse que, a diferencia del mecanismo regulatorio por tasa de retorno, el mecanismo RPI-X no tienen como objetivo trasladar el gasto en capital realizado por la empresa vía el ajuste de tarifas. Como se indicó anteriormente, de acuerdo con la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene el derecho de recuperar su inversión en Obras vía el cobro de tarifas y precios en el TNM. En ese sentido, las Tarifas que el Concesionario ofertó cobrar en el concurso por la concesión del TNM garantizan al Concesionario que recupere sus inversiones. Sobre ese nivel de

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	tarifas, mediante el mecanismo RPI-X se busca que la empresa sea eficiente en sus operaciones, a fin de que ello pueda ser trasladado a los usuarios vía menores tarifas. Asimismo, como se indicó previamente, la productividad de la empresa mide el impacto del cambio tecnológico en la producción de servicios. En ese sentido, dado el enfoque primal del cálculo de la PTF, se busca medir la relación entre las cantidades de servicios y de los insumos, siendo que, en el caso del capital no se busca medir el efecto del gasto en dicho insumo sino más bien el flujo de servicios de capital que se genera para la prestación de servicios portuarios en el TNM. Además, debe reiterarse que la aplicación de años proforma se lleva a cabo con el objetivo de realizar comparaciones metodológicamente correctas, es decir, comparar información de cantidades de servicios o insumos de periodos que presenten similares condiciones de producción. Por ello, dado que el inicio de operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 permitieron que los Servicios Estándar a la carga en contenedores y carga sólida a granel se brinden con nueva tecnología y mayores rendimientos, en la Propuesta Tarifaria de Regulador se propuso la aplicación de años proforma asociadas a las referidas obras. Cabe señalar que los resultados de productividad obtenidos con la aplicación de años proforma asociados con las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM permiten que se logren los objetivos del mecanismo regulatorio RPI-X, es decir, generar incentivos para que la empresa sea eficiente en costos. En particular, como se indicó anteriormente, la literatura económica nos indica que, en un contexto de competencia, lo cual busca emular el Regulador con sus decisiones, el ingreso de nueva tecnología en la producción de servicios genera que la empresa pueda brindar una mayor cantidad de servicios a un menor precio. Por ello, es de esperar una mejora en la productividad que pueda ser posteriormente trasladada a los usuarios vía menores tarifas. En tal sentido, la no inclusión de años proforma para el cálculo de la PTF de la empresa no solo implicaría realizar comparaciones metodológicamente incorrectas, sino que también se generen incentivos contrarios a los que busca la metodología RPI-X. Los efectos que se generarían en la variación de tarifas serían similares a los obtenidos mediante una metodología por tasa de retorno. Por lo tanto, **no se aceptan** los comentarios de APMT realizados en el punto c) precedente.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Respecto de los comentarios esgrimidos por el Concesionario en el **punto d) precedente**, debe reiterarse que la aplicación de años proforma asociada a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM no tiene como fin suavizar la variación del componente de la PTF de la empresa. En la medida que la PTF de la empresa se calcula mediante variaciones interanuales, la construcción de años proforma para el caso de las mencionadas obras permite realizar comparaciones metodológicamente correctas entre años que tienen similares condiciones de producción. Asimismo, como se indicó previamente, la variación de la PTF de la empresa mide el impacto del cambio tecnológico en la producción. Las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM han permitido que los Servicios Estándar a la carga en contenedores y carga sólida a granel se brinden con nueva tecnología y mayores rendimientos. En esa línea, mediante la aplicación de años proforma se busca capturar el impacto generado por la nueva tecnología (asociadas a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM) en la producción de servicios en el TNM. Por el contrario, no incluir años proformas asociados a las referidas obras implicaría subestimar la PTF de la empresa, toda vez que no se capturarían las ganancias en eficiencia de la nueva tecnología vinculada con las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM. Dicho resultado sería contrario al objetivo del mecanismo RPI-X, lo cual implicaría que las ganancias en eficiencia de la empresa no se trasladen a los usuarios vía tarifas. En tal sentido, **no se aceptan** los comentarios del Concesionario señalados en el punto d) precedente. Con relación a los comentarios señalados por APMT en el **punto e) precedente**, debe reiterarse que el mecanismo regulatorio RPI-X tiene como objetivo generar fuertes incentivos a la empresa para que sea eficiente en costos. Por tanto, a diferencia del mecanismo regulatorio por tasa de retorno, el mecanismo RPI-X no tiene como propósito reconocer los gastos de capital de la empresa vía tarifas. El mecanismo RPI-X fija el factor de productividad por un periodo regulatorio (en el caso de APMT, cinco años) a efectos de que la empresa reduzca sus costos y obtenga ganancias, siendo que dichas reducciones puedan ser trasladadas a los usuarios en el siguiente periodo regulatorio vía menores tarifas. Como se indicó previamente, de acuerdo con la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene el derecho de recuperar su inversión en Obras vía el cobro de Tarifas y Precios

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	en el TNM. En ese sentido, las Tarifas que el Concesionario ofertó cobrar en el concurso por la concesión del TNM le garantizan la recuperación de sus inversiones. Sobre ese nivel de tarifas, mediante el mecanismo RPI-X se busca que la empresa sea eficiente en sus operaciones a fin de que ello pueda ser trasladado a los usuarios vía tarifas. En esa línea debe indicarse que la aplicación de años proforma asociados a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM no solo permite realizar comparaciones metodológicamente correctas, sino que busca obtener resultados de la PTF alineados con el propósito del mecanismo regulatorio RPI-X, toda vez que se logra capturar las ganancias en eficiencias del ingreso de nueva tecnología en la producción de servicios. Lo contrario, es decir, no aplicar años proforma, implicaría subestimar la PTF de la empresa y desconocer las mejoras en rendimientos obtenidas por el ingreso de la nueva tecnología en el TNM. En tal sentido, corresponde aclararse que la aplicación de años proforma no desconoce los cambios en la productividad derivados de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM, sino que busca capturar de una mejor manera el impacto del cambio tecnológico de dichas obras en la provisión de servicios en el TNM. Asimismo, debe indicarse que la herramienta metodológica de años proforma no desincentiva las inversiones, toda vez que el objetivo regulatorio del mecanismo RPI-X es generar los incentivos para que la empresa sea eficiente en costos, siendo que la viabilidad financiera de la empresa, es decir, la recuperación de sus inversiones está garantizada por el Contrato de Concesión vía el cobro de las Tarifas (que formaron parte del proceso de licitación de la concesión del TNM y aquellas fijadas por el Regulador) y los Precios de los servicios brindados en el TNM. Por lo tanto, **no se aceptan** los comentarios esgrimidos por APMT en el punto e) precedente.
Por su parte, de los comentarios remitidos por el Terminal Portuario de Paracas S.A., se advierte que los mismos están orientados a cuestionar lo siguiente: f) Contrariamente a lo señalado por el Ositrán, el cálculo de la PTF sí debe recoger cambios en la productividad asociados a la tecnología de producción y los rendimientos, lo contrario	De otro lado, respecto del comentario de Terminal Portuario Paracas S.A. **indicado en el punto f)** precedente, debe indicarse que, tal como señala dicha empresa, la PTF de la empresa busca reconocer el impacto de los cambios tecnológicos en la producción de servicios. Tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, la construcción de años proforma asociados a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM permite realizar comparaciones correctas entre los años en los que se contaba con la nueva tecnología con años en los que no se encontraba en

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
contravendría la lógica del enfoque primal propuesto por Solow (1957). g) La aplicación de años proforma deja de reconocer las inversiones realizadas por el Concesionario como incrementos en el uso de insumos, lo cual implica asumir que, para todo fin práctico, dichas inversiones nunca se dieron	operación dicha nueva tecnología. Es decir, los años proformas permiten realizar comparaciones entre años con similares características de producción. En ese sentido, debe indicarse que los años proforma permiten capturar de una mejora manera las ganancias en eficiencia generadas por el ingreso de nuevas tecnologías en la provisión de servicios portuarios en el TNM. La no inclusión de esta herramienta metodológica generaría una subestimación de la PTF, generando que dichas ganancias en eficiencias no sean trasladadas a los usuarios. Por lo tanto, el uso de años proforma asociados a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM se encuentra alineado con el enfoque primal de calcular la PTF de la empresa. Asimismo, debe indicarse que los resultados obtenidos con el uso de dicha herramienta metodológica se encuentran alineados con el objetivo del mecanismo regulatorio RPI-X, esto es, generar incentivos para que la empresa sea eficiente en costos. Dado ello, **no se acepta el comentario** de Terminal Portuario Paracas S.A. en el punto f) precedente. Respecto del comentario de Terminal Portuario Paracas S.A. **señalado en el** punto **g)** precedente, debe indicarse que, tal como se ha señalado previamente, el objetivo del mecanismo regulatorio RPI-X establecido contractualmente, no es garantizar la recuperación de las inversiones realizadas por la empresa, sino generar los incentivos para que esta sea eficiente en costos. Así, se fija el factor de productividad por un periodo regulatorio a efectos de que la empresa reduzca costos y obtenga ganancias, lo cual permitirá que dichos ahorros en costos se trasladen a los usuarios vía tarifas en el siguiente periodo regulatorio. Cabe precisar que el mecanismo regulatorio por tasa de retorno tiene como objetivo fijar tarifas sobre la base del gasto en capital realizado por la empresa. No obstante, en el Contrato de Concesión del TNM no se ha establecido que las tarifas se revisen mediante dicha metodología, sino más bien a través del mecanismo RPI-X. Sin perjuicio de ello, es importante reiterar que la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión establece que APMT recuperará su inversión en obras a través del cobro de las Tarifas y Precios que cobra por los servicios portuarios en el TNM. Cabe precisar que la viabilidad financiera del proyecto del

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	TNM se encuentra asegurada mediante las Tarifas ofertadas por la empresa como parte del proceso de licitación de la concesión del TNM. Así, a partir de dichas Tarifas el Regulador busca capturar las ganancias en eficiencia obtenida por la empresa, más no garantizar la recuperación de las inversiones que ya se encuentran cubiertas por las Tarifas ofertadas inicialmente por el Concesionario. En ese sentido, **no se acepta** el comentario realizado por Terminal Portuario Paracas S.A. en el punto g) precedente.
Por último, el comentario formulado por el MTC está orientado a cuestionar lo siguiente: h) La aplicación de los años proformas estaría de alguna forma excluyendo US$260 millones de inversión, sobreestimando el factor de productividad en +8 puntos porcentuales. Según el contrato vigente y el marco regulatorio, las inversiones deben considerarse en el cálculo del factor de productividad. La aplicación de años proforma afectaría de manera significativa los supuestos sobre los que se definió el equilibrio económico.	Finalmente, respecto del comentario realizado por el MTC **en el punto h) precedente**, resulta importante reiterar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se incluyeron cada una de las obras recibidas por la APN que se encontraban operativas al 31 de diciembre de 2019 en los términos establecidos en el Contrato de Concesión al 31 de diciembre de 2019. En particular, para el cálculo del factor de productividad del TNM, se incluyeron las obras referidas a las etapas 1 y 2 de dicho terminal. Asimismo, debe señalarse que la aplicación del año proforma no distorsiona el cálculo de la cantidad de insumos utilizada por el Concesionario, sino que busca comparar de manera exacta la variación en el uso de dichos insumos para brindar servicios portuarios, considerando tecnologías y rendimientos de producción comparables entre sí. En tal sentido, el uso de años proforma no genera una sobreestimación del factor de productividad, sino que por el contrario, no utilizar años proforma conllevaría a subestimar la productividad, toda vez que, como se indicó anteriormente, no se estaría capturando el impacto de las tecnologías de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM en la provisión de servicios portuarios en el TNM. Cabe señalar que la aplicación de años proforma no afecta de ninguna manera los supuestos de equilibrio económico, toda vez: a. Como parte del factor de competencia, el Concesionario ofertó el nivel tarifario de Servicios Estándar y un grupo de Servicios Especiales. b. Dichas Tarifas suponen que el proyecto se mantiene en equilibrio, lo cual implica además la viabilidad financiera del proyecto.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	c. Dichas Tarifas son resultado de incluir en el proyecto las inversiones que el Concesionario se encuentra obligado contractualmente a realizar. Por tanto, es posible afirmar que dicho nivel de Tarifas permite a la empresa obtener los retornos esperados por su inversión. d. Además, la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario recupera su inversión en obras a través del cobro de Tarifas y Precios por la provisión de servicios portuarios en el TNM. e. A partir de dicho nivel de Tarifas se aplica el mecanismo RPI-X, el cual busca generar incentivos para que APMT sea eficiente en costos. Este mecanismo no tiene como objetivo garantizar la recuperación de las inversiones a la empresa (ello se encontraría alineado a un mecanismo regulatorio por tasa de retorno, lo cual claramente no ha sido definido por las Partes a la firma del Contrato de Concesión). f. Los años proforma buscan no solo realizar comparaciones metodológicamente adecuadas sino también alcanzar el objetivo regulatorio de capturar las eficiencias en costos producto del ingreso en operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM, las cuales, como se indicó previamente, permitieron que los Servicios Estándar a la carga en contenedores y carga sólida a granel se brinden con nueva tecnología y mayores rendimientos de producción. Por consiguiente, **corresponde desestimar** los comentarios realizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señalados en el punto h) precedente.
Comentario: Sobre que las conclusiones presentadas en Aubert (2010) no serían aplicables al presente caso Terminal Portuario Paracas S.A. señala que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indica que "*de acuerdo con Aubert (2010), los indicadores de utilidad empresarial estimados considerando años proformas brindan más información que aquellos indicadores calculados con criterios puramente contables*". Sobre ello, indica que se ha malinterpretado las conclusiones del estudio desarrollado por Aubert (2010).	Con relación al estudio de Aubert (2010), como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, dicho autor señala que, si bien la crítica del uso de años proforma indica que se trata de cifras *ad hoc*, los indicadores estimados considerando años proforma brindan más información que aquellos calculados con criterios puramente contables. Si bien dichos indicadores son utilizados por los inversionistas para la toma de decisiones de inversión futuras, debe indicarse que estos son estimados sobre la base de información histórica. En particular, este Regulador hace referencia al estudio de Aubert (2010) a fin de mostrar que la aplicación de años proformas permite hacer comparaciones correctas a fin de evitar generar distorsiones en el cálculo de las utilidades empresariales.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Al respecto, señala que, mientras que el presente procedimiento tiene como objetivo calcular la productividad desde un enfoque retrospectivo, el estudio desarrollado por Aubert (2010) tiene como objetivo brindar información sobre la situación financiera de empresas como insumo para decisiones de inversión, las cuales tienen fundamentalmente un enfoque de generación de ganancias a futuro (prospectivo). Es decir, si bien para un inversionista podrían no resultar relevantes determinadas variaciones sobre la demanda, costos, gastos o inversiones – ya que estas pueden no ser recurrentes y, por ende, no estar asociadas al desempeño futuro de la empresa – en el presente caso, y dado que el enfoque utilizado es de carácter retrospectivo, dichas variaciones deben ser reconocidas en el cálculo siempre y cuando hayan tenido efectos reales sobre la productividad de la empresa en un determinado año. En tal sentido, las conclusiones presentadas en Aubert (2010) no serían aplicables al presente caso.	De otro lado, debe indicarse que, en efecto, para el cálculo del factor de productividad se utiliza el enfoque retrospectivo, es decir, se utilizan todos los insumos necesarios para la producción utilizados durante el periodo bajo análisis (2011-2019). Dado ello, como se indicó previamente, este Regulador ha considerado en el cálculo del factor de productividad todas las obras recibidas por la APN que se encuentren operativas en los términos del Contrato de Concesión, entre las cuales se encuentran las obras de las etapas 1 y 2 del TNM. Ahora bien, debe reiterarse que los años proforma se utilizaron en la presente revisión tarifaria a fin de no distorsionar el cálculo de cantidades de capital utilizados para la provisión de servicios en el TNM. En tal sentido, **no se acepta** el comentario realizado por Terminal Portuario Paracas S.A. sobre que el Regulador está malinterpretando las conclusiones del estudio de Aubert (2010).
Comentario: Sobre que las recomendaciones del Manual de Índice de Precios al Consumidor no resultarían aplicables para el presente caso Terminal Portuario Paracas S.A. señala que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indica que “el Manual del Índice de Precios al Consumidor (IMF et al., 2020) señala que cuando se trate de un producto que no existía en un periodo previo, el CPI del periodo actual puede calcularse suponiendo que dicho producto existió desde un periodo previo”.	De manera contraria a lo señalado por Termina Portuario Paracas S.A., estas Gerencias consideran que las recomendaciones indicadas en el Manual del Índice de Precios al Consumidor sí son aplicables a la presente revisión tarifaria. Ello, en la medida que en dicho manual se sugiere la aplicación de algunos ajustes a la serie de precios (lo que en el presente procedimiento se denomina años proforma) a efectos de realizar comparaciones correctas que permitan medir de manera adecuada dicho índice. Por tanto, **no se acepta** el comentario de Terminal Portuario Paracas S.A. respecto de que las recomendaciones del Manual del Índice de Precios al Consumidor publicado por el Fondo Monetario Internacional no resultan aplicables al presente procedimiento tarifario.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Al respecto, indica que a partir de una revisión de manual de Índice de Precios al Consumidor, se observa que el cálculo al cual hace referencia el Informe no tiene como objetivo desconocer la existencia de cambios en los precios o cantidades de insumos utilizados, sino más bien eliminar del cálculo potenciales variaciones asociadas a la calidad de los productos. En contraste, en el presente caso resulta evidente que no se ha reconocido un incremento real en la utilización de activos del Concesionario producto de las inversiones realizadas. En tal sentido, las recomendaciones presentadas en el Manual de Índice de Precios al Consumidor no son aplicables al presente caso.	
Comentario: Sobre la supuesta colisión con la finalidad del mecanismo regulatorio de precios tope (RPI – X) previsto en el Contrato de Concesión APMT señala que el Contrato de Concesión incluye de forma expresa la aplicación del mecanismo regulatorio *price cap* (RPI-X). Aunque el Contrato de Concesión no determine de forma detallada las características de dicho mecanismo, la voluntad de ambas Partes fue someterse a dichas características, como contenido sustantivo. Por ello, APMT tiene derecho contractual a que se respete el mecanismo regulatorio RPI-X, el cual tiene como carácter esencial el incentivo a la inversión (forma de reducción de costos). La aplicación de años	Al respecto, debe indicarse nuevamente que, de conformidad con la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, la revisión de las Tarifas se realiza aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el RETA. Por su parte, el Anexo I del referido reglamento establece que: "*[e]l mecanismo RPI-X genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido,* ***este mecanismo de revisión provee fuertes incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario*****".** Así, el mecanismo regulatorio RPI- X permite que: (i) durante un periodo regulatorio se fije un tope a las tarifas que cobra la empresa regulada, incentivándola de ese modo a reducir sus costos, pues ello le permitirá retener los beneficios derivados esa eficiencia durante ese periodo; y, (ii) permite que en el siguiente periodo regulatorio las ganancias de eficiencia obtenidas por la empresa regulada en el periodo regulatorio previo sean trasladas a los usuarios a través de las tarifas[36].

[36] Cabe mencionar que, en el documento *Regulación por precios tope*, Gerardo Soto Carrillo señala lo siguiente:

> *"**El price cap** debe eliminar el efecto Averch–Johnson de sobrecapitalización, **ello debido a que ya no se reconoce el nivel de tarifas en función de la inversión**. De manera contraria al régimen de tasa de retorno, el **price cap** **provee incentivos para que la empresa invierta en la reducción de sus costos, porque retiene todo el diferencial entre el precio tope y sus costos reales**. Se obtiene, en teoría, un uso óptimo de capital y un nivel óptimo de esfuerzo."*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
proforma no respeta este derecho contractual, al no reflejar en el cálculo del factor de productividad los efectos de corto plazo de las inversiones efectivamente realizadas por nuestra empresa[35].	En ese sentido, debe indicarse la argumentación formulada por el Concesionario respecto a que la aplicación de años proforma colisionaría con la finalidad del mecanismo RPI-X, pues desincentivaría la realización de inversiones, resulta incorrecta. Ello debido a que, acorde con dicho mecanismo, el Concesionario ha tenido la posibilidad de retener durante el periodo regulatorio previo las ganancias de eficiencia derivadas de la entrada en operaciones de las Obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, correspondiendo en esta oportunidad estimar las ganancias de eficiencias obtenidas a efectos que las mismas sean trasladas a los usuarios a través de las tarifas. Acorde con ello, la aplicación de años proforma busca capturar de manera idónea las ganancias de eficiencia obtenidas por el Concesionario en el periodo de análisis, de modo que sean trasladadas a los usuarios a través de las tarifas. Habiendo quedado claro que la aplicación de años proforma no colisiona con la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X, en cuanto a la discusión metodológica que plantea el Concesionario en el sentido que la aplicación de años proforma no reconocería el efecto de corto y largo plazo de la inversión, debe indicarse que la no inclusión de años proforma en el cálculo de las variaciones de la PTF implicaría que se subestime dicho indicador, toda vez que no se estaría capturando el impacto del cambio tecnológico de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM en la producción de servicios portuarios en el TNM. Asimismo, es importante señalar que la aplicación de años proforma no solo busca realizar comparaciones metodológicamente correctas entre años con similares condiciones de producción, sino que también muestra resultados que se alinean con el

Al respecto, ver: Gerardo Soto Carrillo "*Regulación por precios tope*". En Revista Economía Vol. 32, N° 63. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima 2009

[35]Menciona que, en el arbitraje llevado a cabo con relación a la primera determinación de un factor de productividad en Perú, entre el regulador de telecomunicaciones y la empresa concesionaria de telefonía, el Tribunal Arbitral señaló lo siguiente:

> *"(…) este Tribunal Arbitral entiende que al momento en que las partes suscribieron los CONTRATOS DE CONCESIÓN, pactaron expresamente el concepto de 'factor de productividad" o 'factor X", ya que sobre él existía y existe un marco de certeza a nivel internacional.*
> *Justamente por ello y sin perjuicio de lo parco de las estipulaciones contenidas en los CONTRATOS DE CONCESIÓN, este Tribunal Arbitral destaca que las partes han mostrado su conformidad acerca de la base metodológica que empleó OSIPTEL para calcular los aumentos de productividad de TELEFÓNICA. (…).*
>
> *Este Tribunal Arbitral entiende que la razón por la que la discrepancia que existe entre las partes no se extiende al marco metodológico, se debe precisamente al modo en que han sido redactados los CONTRATOS DE CONCESIÓN, ya que si bien no existe una definición contractual expresa, el esquema de fórmulas de tarifas tope no constituye una invención de nuestro regulador. De tal suerte que, como ha indicado TELEFÓNICA, "aunque las partes no dijeron nada de modo expreso, era patente la voluntad común de someterse a los dictados de esa experiencia internacional y, en particular, a los postulados de la doctrina regulatoria correspondiente." (subrayados agregados)*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	objetivo del mecanismo regulatorio RPI-X, esto es, generar los incentivos para que la empresa sea eficiente en términos de costos. Por tanto, **no se acepta** el comentario evaluado en este punto.
Comentario: Sobre la supuesta vulneración al Principio de Seguridad Jurídica APMT señala que la aplicación de los "años proforma" vulnera el Principio de Seguridad Jurídica que asiste a APMT, toda vez que, ni de los documentos previos a la firma de Contrato de Concesión, ni del texto mismo de dicho documento, el cual establece las inversiones que debe ejecutar el Concesionario, se desprende evidencia alguna que pudiera indicar -como parte de los criterios a ser evaluados por el inversionista para formular su propuesta en el proceso de promoción de la inversión privada- que la inversión realizada podría no ser reconocida en la determinación del factor de productividad, como consecuencia de la aplicación de la metodología de años proforma, como ha ocurrido en el presente procedimiento de revisión tarifaria.	El argumento formulado por el Concesionario en este extremo parte de la premisa de que la aplicación de años proforma tendría por efecto que se desconozcan las inversiones efectuadas por APMT. Dicha premisa, como se ha explicado en los puntos previos, es errada. En efecto, debe reiterarse que en la sección VII.1.2.3 del presente Informe se señala expresamente que para calcular el insumo de capital empleado en el TNM se consideran las inversiones realizadas por el Concesionario que han sido recibidas por la APN y que se encuentran operativas en los términos establecidos en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen las Obras correspondientes a las Etapa 1 y 2, que se encuentran listadas en el Cuadro N° 7 "Actas de Recepción de Obras de las Etapas 1 y 2 del TNM". En tal sentido, todas las inversiones realizadas por el Concesionario recibidas por la APN se encuentran efectivamente incluidas de manera adecuada en el cálculo del factor del factor de productividad. Es preciso reiterar también que la aplicación de años proforma no colisiona con el Contrato de Concesión, ni el RETA. Tal como se ha explicado previamente, la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece que para la revisión tarifaria se aplica el mecanismo RPI-X previsto en el RETA, sin establecer los criterios o herramientas metodológicas que deben aplicarse para calcular el X. El RETA, por su parte, si bien lista diversos métodos para medir la productividad (como es el caso de números índices) no establece los criterios o herramientas metodológicas para realizar dicha medición. Así, no existiendo limitación de carácter contractual ni legal, en ejercicio de su función reguladora, el Regulador se encuentra plenamente facultado para establecer los criterios o herramientas metodológicas que permitan calcular el factor de productividad en la presente revisión tarifaria, siendo importante reiterar que la aplicación de años proforma en el caso concreto no colisiona con la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X. En efecto, tal como señala Richard Martín Tirado " (…) *la actividad administrativa de regulación, no siempre se encuentra precedida de una norma o una regla. Por lo tanto, existen márgenes de actuación en donde la Administración puede actuar conforme al interés general, y que se insertan*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	en el ámbito de las potestades administrativas.[37]" En el caso particular, ni el Contrato de Concesión ni el RETA han previsto de manera específica los lineamientos o metodología que debe o no debe utilizar el Regulador para medir la PTF de la empresa, específicamente en lo referido a la variación en el uso de los insumos (cantidades de capital). Resulta innegable que las normas (legales o contractuales) siempre quedan superadas por la realidad, siendo absolutamente necesario el ejercicio de ciertas prerrogativas discrecionales de la administración para resolver los casos sometidos a su decisión. En tal sentido, en el presente caso el Regulador en uso legítimo de su potestad discrecional ha determinado que resulta válidamente aplicable el uso de años proforma en el cálculo de la cantidad de capital utilizado por el Concesionario, con la finalidad de evitar las distorsiones que se derivarían del hecho objetivo, real y concreto de que en el año 2015, APMT comenzó a brindar los Servicios Estándar con distinta tecnología y mayores rendimientos, lo cual hacía imposible una comparación adecuada con el año previo, en el que la tecnología de producción era muy distinta. Asimismo, resulta evidente que el Regulador en su rol de ente técnico tiene la facultad de aplicar, dentro del marco legal y contractual, los criterios y herramientas metodológicas que le permitan arribar a una decisión congruente con su labor de garantizar el adecuado funcionamiento de los servicios públicos. Sobre las potestades discrecionales de los organismos reguladores señala Richard Martín Tirado lo siguiente: "*De otro lado, las potestades discrecionales, son aquellas en las cuales, el supuesto de hecho normativo (antecedente, nexo y consecuencia jurídica), se encuentra incompleto, en la medida que la Ley no ha podido o no ha deseado determinar el escenario completo para su aplicación, dejando un espacio o margen de apreciación a la Administración Pública, en función a criterios objetivos, para la aplicación del mandato normativo. <u>De este hecho, se deduce la existencia de un ámbito de discrecionalidad, de margen de apreciación, o de libre decisión por parte de la Administración en la aplicación de las normas jurídicas</u>*."[38] (Subrayado añadido)

[37] Richard Martín Tirado "*El Control Jurisdiccional de la Actuación de los Organismos Reguladores: Balance Crítico de la Experiencia Peruana*". En Revista de Derecho Administrativo N° 16. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima 2016. Pág. 36

[38] Idem. Pág. 37

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	En ese sentido, la doctrina reconoce que ante una indefinición legal o contractual, el Regulador cuenta con la potestad para determinar objetiva y técnicamente las herramientas y los criterios metodológicos que le permitan arribar a una decisión regulatoria justa y adecuada, siendo exigible que dicha decisión se encuentre debidamente sustentada. Por lo demás, resulta contradictorio que en el presente caso, el Concesionario no cuestione el uso del año proforma para el cálculo de la PTF en lo que respecta a las cantidades de servicios o insumos distintos del capital, sino que su cuestionamiento se centra en el uso de dicha metodología para las cantidades de insumo capital en los años 2015 y 2016, tal como lo señala en su Carta N° 321-2021-APMTC/LEG. "*(…) Hacemos notar que APMTC no ha cuestionado en el presente procedimiento el uso de dicho mecanismo respecto de otros años, debido a que en estos años la propuesta tarifaria en evaluación utiliza dicho mecanismo debido al inicio de la concesión o al inicio de la prestación de servicios, lo que no ocurre respecto de 2015 y 2016.*" (Subrayado añadido) En el mismo sentido, y de manera más específica para el caso de la regulación por precios tope, Gerardo Soto indica lo siguiente sobre las potestades de los reguladores en la elección de la metodología a utilizarse en el procedimiento regulatorio: *"En relación con el cuestionamiento de las metodologías a utilizarse en un esquema price cap, por ejemplo, para determinar el valor del factor de productividad, calcular los créditos por adelanto de reducciones de precio o el establecimiento del costo de capital, se aplican las reglas establecidas en cada marco regulatorio y, en defecto de ellas, las que el regulador establezca con un criterio discrecional debidamente sustentado" sustentado. El juzgador, ante una impugnación por parte de la empresa, deberá realizar un análisis de razonabilidad, por lo que no puede declarar ilegal la metodología elegida administrativamente si esta es razonable, aun cuando, a criterio del juez, hubiera sido mejor utilizar otra."* *Este ámbito de razonabilidad de las metodologías constituye un campo amplio para el regulador, quien puede sustentar la razonabilidad señalando que se trata de una metodología comúnmente utilizada (aunque tenga debilidades). También puede optar por esa misma metodología, pero corregida, sustentando las correcciones. Asimismo, puede crear una metodología propia no usada anteriormente, pero debidamente sustentada. Es poco lo que empresas o usuarios pueden obtener en una solicitud*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	de revisión judicial de razonabilidad de la metodología utilizada, siempre que el regulador se haya cuidado de sustentar apropiadamente su elección"[39]: (Subrayado añadido) En tal sentido, no resulta congruente el argumento del Concesionario en el sentido que el uso del año proforma como metodología vulnera el principio de seguridad, cuando su utilización sí es aceptada por el Concesionario para el cálculo de otras variables del factor de productividad. Por tanto, corresponde **desestimar** los comentarios evaluados en este punto.
Comentario: Sobre la supuesta vulneración al Principio de Verdad Material previsto en el TUO de la LPAG APMT considera que la aplicación de años proforma planteada en la Propuesta Tarifaria del Regulador no considera las inversiones directamente utilizadas para mejorar la productividad en la prestación de servicios preexistentes a cargo de APMT y el impacto de su ejecución en la productividad (específicamente en el periodo en que se ejecutó la inversión), motivo por el cual, a su juicio, contraviene el Principio de Verdad Material.	Al respecto, cabe indicar que el Principio de Verdad Material contemplado en el numeral 1.11 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, prescribe específicamente lo siguiente: *"**1.11. Principio de verdad material**.-* *En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.* *(…)"* Como se puede observar, el citado principio impone a las autoridades administrativas la obligación de verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deben actuar todos los medios probatorios. En el caso en concreto, APMT considera que se estaría vulnerando dicho principio pues se estaría desconociendo su inversión. Sobre ello, es preciso indicar que este Regulador no desconoce las inversiones efectuadas por APMT, siendo un hecho probado que dichas inversiones fueron efectivamente ejecutadas y recibidas por la APN (Obras correspondientes a las Etapas 1 y 2). Precisamente por ello, dichas inversiones han sido incorporadas en el cálculo del factor de productividad en la Propuesta Tarifaria del Regulador.

[39] Al respecto, ver: Gerardo Soto Carrillo "*Regulación por precios tope*". En Revista Economía Vol. 32, N° 63. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima 2009. Pág. 88.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Lo que se encuentra en discusión, a propósito de los comentarios formulados por APMT, es la forma en que se incorporan dichas inversiones en el análisis; es decir, la forma en que se incorporan dichas inversiones para efectos del cálculo del factor de productividad. Al respecto, debe reiterarse que la aplicación de "años proforma" tiene por finalidad realizar una comparación adecuada de dos años consecutivos, evitando distorsiones en el cálculo de las variaciones de productividad en el terminal portuario. No es objetivo, ni resultado de la aplicación del "año proforma" desconocer las inversiones realizadas por el Concesionario. Asimismo, es importante mencionar que la aplicación de años proforma se encuentra alineada con los objetivos del mecanismo regulatorio establecido contractualmente (RPI-X), el cual busca medir las ganancias en eficiencia de la empresa. Como se indicó anteriormente, el uso de años proforma busca capturar de una mejor manera el impacto del cambio tecnológico de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM en la provisión de servicios portuarios en dicho terminal. Lo contrario, es decir, no aplicar años proforma, conllevaría a subestimar el cálculo de la PTF. Por tanto, carece de sustento la alegación planteada por APMT respecto a que la aplicación de años proforma vulnera el Principio de Verdad Material previsto en el TUO de la LPAG. En consecuencia, **no se acepta** el comentario evaluado en este punto.
Comentario: Sobre la supuesta vulneración a los Principios de Sostenibilidad de la Oferta, Promoción y Cobertura de la Calidad y Eficacia previstos en el RETA APMT señala que la aplicación de "años proforma" vulneraría el Principio de Sostenibilidad de la Oferta y Promoción, el Principio de Promoción y Cobertura de la Calidad de la Infraestructura, y el Principio de Eficiencia.	De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 del RETA, el ejercicio de la función reguladora del Ositrán se sujeta a los límites y lineamientos que se refiere, entre otros, los Principios de Cobertura y Calidad de la Infraestructura y Sostenibilidad de la Oferta, los cuales se citan a continuación: ***"Artículo 18. Principios*** *El ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:* *(…)* *2.* ***Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura****: La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Según indica, tanto a nivel doctrinario[40] como en el RETA[41], se reconoce que el propósito de la aplicación del mecanismo RPI-X es la generación de incentivos en la reducción de costos por parte del concesionario (o inversionista privado en un proyecto de infraestructura pública o servicios públicos), para que éste tienda a desarrollar inversiones que le permitan generar eficiencias en la prestación de los servicios a su cargo y lo incentiven a capturar las ganancias derivadas de la mejora en su productividad. Teniendo en cuenta lo anterior, el RETA reconoce que al efectuar la tarea de fijación o revisión tarifaria se debe respetar, entre otros, el Principio de "Promoción de la Cobertura y Calidad de la infraestructura" y el Principio de "Sostenibilidad de la oferta". Al respecto, señala que ambos principios constituyen una manifestación de la garantía de retorno adecuado de la inversión que debe proteger a todo concesionario para cumplir un doble propósito estrechamente vinculado: (i) evitar un efecto expropiatorio derivado de	*prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.* *3. **Sostenibilidad de la oferta**: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.* *(…)"* Al respecto, cabe indicar que los principios enunciados en el artículo 18 del RETA constituyen fundamentos o guías generales de actuación que interactúan según las características de cada mecanismo regulatorio. Así, en el presente caso, debe tenerse en consideración que, de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión resulta de aplicación la metodología de precios tope RPI-X. Como se ha mencionado previamente, el Anexo I del RETA establece la finalidad de dicho mecanismo regulatorio en los siguientes términos: *"El mecanismo RPI - X **genera incentivos para la minimización de costos**, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido, este mecanismo de revisión **provee fuertes incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario**. Su aplicación está asociada principalmente a servicios de los sectores portuarios y aeroportuarios.*

[40] Según indica, en el campo específico de los contratos de concesión, aplica el principio de "Remuneración suficiente del colaborador – contratista"[40]. Si bien dicha garantía encuentra su mayor desarrollo en lo que se denomina "*mantenimiento de la ecuación económica – financiera del contrato*", bajo una perspectiva de adecuada protección de las titularidades económicas de un inversionista, es un derecho del inversionista el que las actuaciones regulatorias –aun cuando no alteren sustantivamente el equilibrio económico – financiero del proyecto–, no sean desproporcionadas y afecten la expectativa razonable de retorno; es decir, merecen algún tipo de protección y reconocimiento, pues, finalmente, en palabras de Saddy, todo concesionario tiene el "*derecho de dirigir el servicio público con respeto al principio económico de lucros"*

Al respecto, incorpora la siguiente cita: "*En las concesiones administrativas el principio de remuneración suficiente del colaborador-contratista (la también denominada honesta equivalencia de prestaciones, entre lo que el contratista da y lo que recibe a cambio), se complementa con el de mantenimiento del equilibrio económico financiero*". ARIMANY LAMOGLIA, Esteban. *El equilibrio económico financiero de la concesión de obra pública: a propósito de la sentencia del Tribunal Supremo Autopista Madrid – Toledo*. En: Homenaje al profesor D. Juan Iglesias Prada, Año 2011, p.96.

[41] Anexo I lo siguiente:

"(…) El factor X debe reflejar los resultados de la gestión de la industria o empresa a fin de incrementar su eficiencia, sobre la base de decisiones que ésta toma respecto de variables que tiene bajo su control (…) como regla general debe tenerse en cuenta que el factor X está orientado a capturar las eficiencias que logre la empresa en las diversas actividades que ésta realiza y que pueden incluir el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento de la infraestructura."

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
la falta de reconocimiento de las inversiones en productividad del concesionario[42]; y (ii) evitar que dicha falta de reconocimiento genere un desincentivo a las inversiones en infraestructura de uso público, que afecte no solo su capacidad para brindar adecuadamente el servicio sino que terminen afectando al usuario de la infraestructura.[43] En esa línea, sostiene que el RETA recoge, a través de los principios normativos antes citados, la necesidad de establecer retornos adecuados a la inversión, debiéndose garantizar que los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables, en el extremo que la tarifa a ser fijada deba, indefectiblemente, permitir que se cubran los costos económicos de las inversiones en las que se incurre para la prestación del servicio. Sobre la base de lo antes señalado, indican que la Propuesta del Factor de Productividad, en lo estrictamente referido a la aplicación de los años proforma a los periodos 2015 y 2016, se ha configurado una vulneración a los principios de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura y Sostenibilidad de la Oferta contenidos en el RETA, provocando un efecto expropiatorio contrario a la lógica	De este modo, considerando que de conformidad con el Anexo I del RETA el mecanismo regulatorio RPI-X busca incentivar que la empresa regulada reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario, resulta relevante el Principio de Eficiencia previsto en el artículo 18 del RETA. Ello, pues en línea con la finalidad de dicho mecanismo regulatorio, el mencionado principio establece que, para el ejercicio de su función reguladora- como puede ser, en el marco de una revisión tarifaria, el Regulador deberá tener en cuenta que, en la producción de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público debe minimizarse el costo de producción, y que las tarifas deben relejar costos eficientes. ***"Artículo 18. Principios*** *El ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:* *(…)* *4.* ***Eficiencia****: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:* *Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.* *La eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras.* *(…)"* Es importante mencionar que, de conformidad con lo establecido en el Anexo I del RETA, a diferencia del mecanismo regulatorio RPI- X, el mecanismo regulatorio sobre costo de servicio

[42] Al respecto, cita lo siguiente: "*(e)l único derecho subjetivo del prestador del servicio es el mantenimiento de la ecuación económica del contrato,* ***a que se respete la intangibilidad de la remuneración de su inversión*** *y el servicio prestado, y no el precio, tasa o tarifa a percibir de los usuarios*" (énfasis agregado). URRUTIGOITY, Javier (1994). Retribución en los servicios públicos. En: Servicios Públicos. Buenos Aires: De Palma, p. 83:

[43] Sobre ello, cita lo siguiente: Como sostiene la prestigiosa consultora Oxera, "*los intentos de eliminar costos pueden conducir a una inversión insuficiente y a niveles sub-óptimos de gasto en mantenimiento de la infraestructura de red"*. OXERA (2011). Encouraging efficiency in regulated sectors. Lessons from 20 years of RPI-X, p. 12. *Traducción libre del siguiente texto: "Attempts to cut costs may lead to insufficient investment and sub-optimal levels on expenditure on network maintenance"*.

<table>
<tr><th colspan="2">TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL</th></tr>
<tr><th>Comentarios recibidos</th><th>Posición de las Gerencias</th></tr>
<tr><td>de recuperación e intangibilidad de las inversiones. Ello, en tanto la aplicación del ajuste proforma propuesto por el Regulador sobre el gasto y stock de capital, distorsiona el cálculo del factor de productividad de la empresa.

Lo anterior toda vez que, el ajuste proforma omite el efecto negativo de corto plazo correspondiente a las inversiones realizadas. La inversión se pierde y desconoce, pues al optarse por usar años proforma, se deja de considerar US$260 millones de inversión en stock de capital ejecutada entre los años 2015 y 2016, que han sido directamente utilizadas para mejorar la productividad en la prestación de servicios preexistentes, y por tanto, el Concesionario tiene el derecho a que se le reconozcan dichas inversiones.

Asimismo, resalta que las inversiones efectuadas por el Concesionario responden a inversiones obligatorias, siendo que las autoridades gubernamentales no pueden obligar a los agentes a incurrir en determinados costos e inversiones para la prestación de bienes, servicios o cumplir determinadas obligaciones, y a la vez impedirles que puedan, cuando menos, recuperar adecuadamente tales inversiones y gastos. Lo contrario, supondría avalar una actuación de la administración equivalente a una expropiación de la propiedad de los agentes afectados.[44]</td><td>(tasa de retorno) tiene por objetivo que se determinen tarifas que permitan obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en el que incurre la empresa regulada para producir los servicios que brinda. Así, dicho mecanismo asegura que, en atención al objetivo de sostenibilidad, las tarifas que se determine aseguren que el valor actual de los ingresos iguale el valor actual de los costos económicos de la empresa regulada.

I.1 Principales Metodologías de Fijación Tarifaria
(...)
Costo de Servicio
La regulación por Costo de Servicio o CoS -siglas en inglés de Cost of Service determina las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.

I.2. Principales Metodologías de Revisión Tarifaria
(…)
1.2.2. Revisión Tarifaria por Costo de Servicio
(…)
El descuento de flujos de caja es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo CoS. Debido a que las inversiones tienen una duración en el tiempo que abarca varios años, deben considerarse los ingresos y los costos para varios años. Por lo tanto, la tarifa regulada se obtiene indirectamente mediante flujos de caja, mientras que la tasa a la cual se descuenta el flujo (“r”) es igual al verdadero costo de oportunidad del capital, con lo que se evita el efecto Averch-Johnson. La tarifa debe hacer que el valor actual de los ingresos debe igualar al valor actual de los costos económicos.

De esta manera, en atención al objetivo de sostenibilidad, las tarifas resultantes generan un valor actual neto de los flujos de caja igual a cero. En el caso general de N períodos, sin valor de rescate de los activos, la regla del valor presente dicta que el valor del negocio (V) debe ser igual al valor presente de los flujos de caja esperados, es decir:

De este modo, cuando el Concesionario alega que para efectos de la presente revisión tarifaria, en atención a los Principios de Sostenibilidad de la oferta y Promoción y Cobertura y Calidad del Servicio, el Regulador debe tener en cuenta que el nivel tarifario debe cubrir el costo del servicio y</td></tr>
</table>

[44] Al respecto, cita lo siguiente: Savedoff y Spiller, “(…) *además de intentar bajar las tarifas, el gobierno podría utilizar como mecanismo expropiatorio, el desautorizar ciertos costos (…) Estos actos, de ocurrir (…) funcionarían como una expropiación de los activos de la empresa (…)*”

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	que debe reconocerse retornos adecuados de la inversión, está perdiendo de vista que el mecanismo regulatorio previsto en el Contrato de Concesión es el mecanismo regulatorio de RPI-X y no el mecanismo de costo de servicio (tasa de retorno). En esa línea, debe reiterarse que no es la finalidad de la metodología de precios tope cubrir los costos económicos de la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte público, sino de proveer incentivos para que la empresa reduzca sus costos -a través de inversiones eficientes-, de modo que las ganancias de eficiencia puedan ser trasladadas a los usuarios a través de menores tarifas. Adicionalmente, la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene el derecho de recuperar su inversión en obras a través del cobro de las Tarifas y Precios por la prestación de los servicios portuarios en el TNM. En ese sentido, tal como se indicó anteriormente, las Tarifas que ofertó el Concesionario como parte del proceso de licitación de la concesión del TNM garantizan al Concesionario la viabilidad económica del proyecto, en tanto que estas le permiten asegurar el retorno de su inversión (donde se encuentra incluida la obligación de ejecutar las Etapas 1 y 2 del TNM). Por ello, a partir de dicho nivel de Tarifas, lo que busca el mecanismo es capturar las ganancias en eficiencia productiva de la empresa, lo contrario implicaría que se "reconozca" nuevamente el monto de inversión de dichas obras (esto último tendría lógica si es que en el Contrato de Concesión las Partes hubiesen pactado que el mecanismo de revisión tarifaria es la tasa de retorno en lugar del mecanismo RPI-X). Sin perjuicio de lo antes señalado, es oportuno reiterar que la premisa de la argumentación formulada por el Concesionario en este extremo, parte de que no se estarían reconociendo las inversiones efectuadas por APMT correspondientes a las Etapas 1 y 2; sin embargo, como se ha explicado previamente, dichas inversiones sí son consideradas en el cálculo del factor de productividad Dicho esto, debe indicarse que la herramienta metodológica del año proforma, en línea con la esencia y finalidad del mecanismo regulatorio RPI -X, busca realizar una adecuada estimación de las variaciones de la productividad del Concesionario, de modo que las ganancias de eficiencia en productividad obtenidas por el mismo sean trasladas a los usuarios a través de las tarifas. En consecuencia, la herramienta metodológica del año proforma no vulnera los Principios de Promoción de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la Infraestructura y Sostenibilidad de la Oferta.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Finalmente, el Concesionario no ha demostrado de manera efectiva, en qué magnitud el uso de del año proforma o el factor de productividad determinado en el Propuesta del Regulador afectaría el nivel de ingresos de la empresa que implique un riesgo para la sostenibilidad de la oferta, la calidad o prestación de los servicios brindados en el TNM. Por tanto, **no se aceptan** los comentarios evaluados en este punto.
Comentario: Sobre la presunta vulneración al Principio de Procedimiento Regular APMT señala que la Propuesta Tarifaria del Regulador se aparta de los términos del Informe Conjunto de Inicio del procedimiento de revisión tarifaria, pues de acuerdo con este el espectro de escenarios bajo los cuales correspondía la aplicación de los años proforma incluía dos supuestos específicos: (i) cuando la falta de comparabilidad entre dos años se deba a la discontinuidad de un servicio, o; (ii) cuando se deba a la aparición de nuevos servicios. Según indica, en el Informe Conjunto de Inicio "*[n]o se incorporó mayor desarrollo que pudiese hacer suponer cuáles serían los otros escenarios que activasen el concepto de años no comparables y, con ello, condujesen a esta metodología. Los ejemplos utilizados, de tal forma, no dan claridad sobre la posibilidad de aplicar esta metodología en casos de inversión intensiva en capital asociado a construcción, cuando esa construcción no está relacionada con nuevos servicios, como sucede en el caso de APMTC.*"[45] De acuerdo con lo señalado por APMT, según el artículo 54 del RETA, con el acto de inicio del	El inciso 5 del artículo 3 del TUO de la LPAG, establece que constituye uno de los requisitos de validez de los actos administrativos, el siguiente: ***Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos*** *Son requisitos de validez de los actos administrativos:* *(…)* ***5. Procedimiento regular**.- Antes de su emisión, el acto debe ser conformado mediante el cumplimiento del procedimiento administrativo previsto para su generación.* *(…)* De acuerdo con lo señalado por APMT, la aplicación de los años proforma para el insumo capital implicaría que la decisión final carezca de uno de sus requisitos de validez por no ajustarse al procedimiento regular, debido a lo siguiente: - De acuerdo con el artículo 54 del RETA, el Regulador tiene la obligación de comunicar en el acto de inicio la metodología que empleará la revisión tarifaria. Por tanto, al no haber incorporado en el acto de inicio la aplicación de años proformas para el supuesto específico de un año en el que existen inversiones que derivan en "*distinta tecnología y mayores rendimientos", "utilizando nuevo equipamiento e infraestructura",* e incorporarlo recién en la Propuesta Tarifaria del Regulador, deviene en irregular. - En el acto de inicio se dispuso que se aplicarían años proformas para dos supuestos específicos (cuando la falta de comparabilidad entre dos años se deba a la discontinuidad de un servicio, o; cuando se deba a la aparición de nuevos servicios), no habiendo quedado claro en qué otros supuestos se aplicarían años proformas. Así, al haberse ampliado a otro supuesto (un año en el que existen inversiones que derivan en "*distinta tecnología y*

[45] Informe legal "Análisis legal sobre la aplicación de la metodología de años proforma para los años 2015 – 2016 en la determinación del Factor de Productividad - Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao" elaborado por el estudio de abogados Miranda & Amado, remitido mediante Carta No. 321-2021-APMTC/LEG.

<table>
<tr><th colspan="2">TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL</th></tr>
<tr><th>Comentarios recibidos</th><th>Posición de las Gerencias</th></tr>
<tr><td>procedimiento el Ositrán debe notificar al Concesionario la metodología que se empleará para la revisión tarifaria. Siendo eso así, en la medida que en el Informe Conjunto de Inicio no se estipuló con claridad que la aplicación de años proforma podía comprender situaciones como inversiones intensivas y de gran magnitud relacionadas con la mejora de tecnología y equipamiento de servicios preexistentes, su introducción en el decurso del procedimiento deviene en irregular. Por ello, a su juicio, se ha vulnerado el Principio de Procedimiento Regular previsto en el RETA.</td><td>mayores rendimientos", "utilizando nuevo equipamiento e infraestructura") deviene en irregular.

Al respecto, cabe señalar que el numeral 4 del artículo 54 del RETA establece que como parte del contenido mínimo de la resolución que declara el inicio del procedimiento tarifario, esta debe contener la metodología a utilizarse para la revisión tarifaria, tal como se aprecia a continuación:

"Artículo 54.- Contenido de la notificación de inicio del procedimiento
La notificación del inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:
1. Identificación de la Entidad Prestadora;
2. Tarifas que serán objeto de la fijación o revisión o desregulación tarifaria de Oficio;
3. Sustento para la revisión o fijación o desregulación tarifaria de Oficio.
<u>4. Metodología a utilizarse para la fijación o revisión o desregulación tarifaria</u>".

[Énfasis agregado]

Las metodologías a que se refiere el artículo 54 del RETA se encuentran listadas en el artículo 19 de dicho Reglamento. En efecto, este último artículo señala que corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará revisión tarifaria, entre las cuales se encuentra la metodología de precios tope, conforme se cita seguidamente:

"Artículo 19. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

<u>Corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria</u>.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de <u>cualquiera de las metodologías listadas a continuación</u>, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente</td></tr>
</table>

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	7. Costo de Servicio ***En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.*** *Los conceptos y* ***metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II*** *que forman parte integrante del presente Reglamento.* *La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión****".*** [Énfasis agregado] De acuerdo con lo señalado en el artículo 19 del RETA, tales metodologías (entre ellas, la metodología de precios tope) se definen en el Anexo I del RETA, como se aprecia a continuación: *"****ANEXO I*** ***I. METODOLOGIAS PARA LA FIJACIÓN Y REVISIÓN TARIFARIA*** *A continuación se amplían los conceptos y* ***metodologías presentados en el artículo 19 del presente Reglamento****. Debe tenerse presente que el listado de metodologías de fijación y revisión tarifaria formulado en dicho artículo tiene un carácter meramente enunciativo. El OSITRAN, mediante la emisión de lineamientos podrá precisar y detallar los criterios metodológicos que se enumeran a continuación a fin de promover una mayor predictibilidad en sus decisiones regulatorias.* *(…)* ***I.2. Principales Metodologías de Revisión Tarifaria*** *Además de* ***las metodologías de Revisión Tarifaria por Precios Tope*** *y por Costo de Servicio que se desarrollan a continuación, para las revisiones tarifarias podrán considerarse las definidas en el apartado I.1.* ***I.2.1. Revisión Tarifaria por Precios Tope o Máximos*** *(…)* *A continuación se expone* ***la metodología de RPI - X*** *para implementar reajustes tarifarios. El mecanismo RPI - X genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido, este mecanismo de revisión provee fuertes incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	periódicamente al usuario. Su aplicación está asociada principalmente a servicios de los sectores portuarios y aeroportuarios. *La revisión se implementa sobre la base de tarifas máximas vigentes previamente determinadas por el OSITRAN o de tarifas máximas establecidas en los Contratos de Concesión. En ambos casos, dichas tarifas máximas preestablecidas constituyen el punto de partida para la implementación de las revisiones tarifarias.* *El RPI (Retail Price Index, en inglés, o índice de precios al consumidor) es la inflación expresada por un índice general de precios utilizado para ajustar la tarifa (…)".* [Énfasis agregado] Así, de una lectura conjunta de los artículos 54 y 19 del RETA, la norma asegura a los administrados que la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria contendrá, como mínimo y de manera obligatoria, la metodología a utilizarse en el procedimiento tarifario, entre las cuales se encuentra la metodología de precios tope (RPI-X). En el caso del TNM, como se ha indicado previamente, de acuerdo con la Cláusula 8.25. del Contrato de Concesión, la metodología aplicable a los procedimientos de revisión tarifaria quinquenales es la del RPI-X o Tarifas por Precios Tope, como se aprecia a continuación: *"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas,* ***aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa****".* [Énfasis agregado] Por tanto, de acuerdo con lo establecido en el marco contractual y normativo, el Ositrán únicamente tenía la obligación legal de informar en el acto de inicio del procedimiento la metodología que aplicará en el marco del procedimiento de revisión tarifaria, de conformidad con el artículo 54 y en concordancia con el artículo 19 del RETA; debiendo señalarse que, en este caso, de acuerdo con la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, la revisión tarifaria se realiza aplicando la metodología de precios tope RPI-X.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Así, en el presente caso, en la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2020-CD-OSITRAN y en el Informe Conjunto N° 00133-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que la sustentó, el Regulador indicó que la metodología que resulta aplicable para la presente revisión tarifaria es la metodología de precios tope RPI -X, en estricta observancia de lo dispuesto en el artículo 54 en concordancia con el artículo 19 del RETA, y la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión. Dicho esto, resulta claro que la posición planteada por APMT respecto a una supuesta inobservancia del procedimiento regular, parte evidentemente de una lectura errónea del artículo 54 del RETA, pues de acuerdo con el mismo no existe obligación legal de anunciar en el acto de inicio los criterios o herramientas metodológicas (en este caso, la aplicación de años proforma) que se emplearán para calcular el factor de productividad. Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se revisará si, como alega el Concesionario (i) el Regulador ha ampliado la aplicación de aplicación de años proforma para un supuesto no previsto en el acto de inicio del presente procedimiento; y, (ii) si los criterios o herramientas metodológicos que se anunciaron en el acto de inicio no pueden ser objeto de discusión, revisión y modificación en el curso del procedimiento, sin que ello implique una vulneración al procedimiento regular como pretende deslizar el Concesionario. Como se ha explicado previamente, no existe obligación legal de anunciar en el acto de inicio los criterios o herramientas metodológicas que se emplearán para calcular el factor de productividad, sin perjuicio de lo cual, como buena práctica de este Regulador, el Consejo Directivo del Ositrán decidió anunciar el acto de inicio de este procedimiento los criterios o herramientas metodológicas que considerará en el cálculo del factor de productividad, entre los cuales se encuentra la aplicación de años proforma. Así, en el Informe Conjunto de Inicio se señaló concretamente lo siguiente: *212. Teniendo en cuenta dicha metodología de números índices, a continuación, se presentan los criterios que se considerarán en el cálculo del factor de productividad del TNM, en base a la información de la cual se dispone en esta etapa inicial del procedimiento, y siguiendo los criterios aplicados en recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador.* ***Los criterios que se incorporan en este acto de inicio podrán ser revisados y/o complementados considerando la información que se recopile hasta antes de la Propuesta Tarifaria del Regulador, lo que será debidamente fundamentado; y, sin perjuicio de lo que corresponda para las siguientes etapas del procedimiento de revisión tarifaria, de acuerdo con la normativa aplicable****.* *(…)*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	*Asimismo, **en el caso que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, el Regulador podrá construir un "año proforma**", a efectos de no generar distorsiones en el cálculo de las variaciones de productividad[64]. Dicho año comparable se construirá considerando la información efectiva de la empresa. La creación del referido año comparable puede ser de dos formas: i) hacia atrás, cuando el año comparable es construido para ser comparado con el año inmediato anterior, o ii) hacia adelante, cuando el año comparable es construido para ser comparado con el año inmediato siguiente.* --- *[64] En función a la información que provea el Concesionario durante el presente procedimiento, este Regulador evaluará la posibilidad de utilizar esta herramienta metodológica, a fin de contar con información comparable. **A manera de ejemplo**, dicha herramienta podría utilizarse cuando en las series de ingresos y cantidades de servicios portuarios se verifique que dos años consecutivos no resultan comparables debido a que algún servicio no se ha demandado de manera continua durante el periodo en análisis y/o cuando durante dicho periodo se presenten servicios nuevos.* *Cabe mencionar que este tipo de herramienta metodológica ha sido empleada en recientes procedimientos de revisión tarifaria, por ejemplo, en la primera revisión tarifaria del TPP en el año 2019 para la serie de cantidades e ingresos.* En cuanto al primer punto, referido a si en la Propuesta Tarifaria del Regulador se amplió la aplicación de años proforma a supuestos no previstos en el acto de inicio, debe indicarse que dicha afirmación nuevamente parte de una lectura manifiestamente errada. En efecto, en el Informe Conjunto de Inicio se señaló que se considerará la aplicación de años proforma en el supuesto que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, siendo ese el supuesto previsto en el acto de inicio para la aplicación de años proforma. Sin perjuicio de ello, ***a manera de ejemplo*** se mencionó que se podrán construir años proforma cuando en las series de ingresos y cantidades de servicios portuarios se verifique que dos años consecutivos no resultan comparables debido a que algún servicio no se ha demandado de manera continua durante el periodo en análisis y/o cuando durante dicho periodo se presenten servicios nuevos. Así, siendo el supuesto previsto en el acto de inicio para la aplicación de años proforma la existencia de información de dos años consecutivos que no resulten comparables entre sí, la aplicación de años proforma comprende aquellos casos en los cuales la información sobre insumos (mano de obra, materiales y capital) necesarios para la provisión de servicios en el TNM de dos años consecutivos no resulta comparable entre sí. Por ello, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se construyeron años proforma para estimar las cantidades de insumo capital empleadas para la

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	provisión de servicios en el TNM, pues no se cuenta con información comparable para dos años consecutivos en el caso del ingreso de las obras de las Etapas 1 y 2, que implicó un cambio en la manera en la que se proveen los Servicios Estándar a la carga en contenedores y carga sólida a granel, haciendo uso intensivo de nueva tecnología que conllevó a mejorar los rendimientos de dichos servicios. En este caso en particular, se busca comparar años en los cuales se presentan similares condiciones de producción, por lo que, comparar años en los que se cuentan con la nueva tecnología asociada a las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM con años en los que dichas obras no se encontraban operativas, conllevaría a obtener resultados incorrectos para la medición de la PTF de la empresa. En consecuencia, es claramente inexacta la afirmación de APMT en el sentido que la aplicación de años proforma se habría limitado únicamente a los escenarios que se mencionaron a manera de ejemplo en el Informe Conjunto de Inicio. Tal es así, que en el esfuerzo argumentativo que ha desarrollado, APMT señala que en el Informe Conjunto de Inicio "*[n]o se incorporó mayor desarrollo que pudiese hacer suponer cuáles serían los otros escenarios que activasen el concepto de años no comparables*"[46]. Así, a partir de dicha información, APMT reconoce que en el Informe Conjunto de Inicio quedaba claro que la aplicación de años proforma se aplicaría en general para aquellos casos en los cuales la información de dos años consecutivos no resulta comparable entre sí, sin encontrarse limitado en forma alguna a los escenarios que se mencionaron a manera de ejemplo en dicho Informe. Asimismo, si bien el Concesionario alega que a partir de los ejemplos brindados en el Informe Conjunto de Inicio no quedaban claros los supuestos en los que se consideraría la aplicación de años proforma, debe reiterarse que en dicho Informe se señaló claramente que tales años proforma se considerarían en aquellos casos en los cuales la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí. Así, en el Informe Conjunto de Inicio bien podría haberse omitido la mención de ejemplos, pues el supuesto considerado para su aplicación corresponde a casos en los cuales la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí. Sin perjuicio de ello, y en el supuesto negado que no hubiera claro a partir del Informe Conjunto de Inicio que la aplicación de años proforma no se limitaba a los ejemplos mencionados en dicho informe, APMT

[46] Informe legal remitido por APMT mediante Carta No. 321-2021-APMTC/LEG "*Análisis legal sobre la aplicación de la metodología de años proforma para los años 2015 – 2016 en la determinación del Factor de Productividad - Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao*" (página 10), elaborado por el estudio de abogados Miranda & Amado.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	tenía los mecanismos legales para formular las consultas respectivas (como es el caso de las Audiencias Privadas); sin embargo, ello no ocurrió. Siendo ello así, la alegación que realiza el Concesionario respecto a que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se habría ampliado la aplicación de años proforma a supuestos no previstos en el Informe Conjunto de Inicio, pues este último limitaba los supuestos en los cuales se aplicarían (cuando la falta de comparabilidad entre dos años se deba a la discontinuidad de un servicio, o; cuando se deba a la aparición de nuevos servicios) carece de fundamento. En tal sentido, debe reiterarse que en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha ampliado la aplicación de años proforma a supuestos no previstos en el Informe Conjunto de Inicio, siendo el supuesto previsto para su aplicación: casos en los cuales la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí. Sin perjuicio que, como ha quedado evidenciado, en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha ampliado la aplicación de años proforma a supuestos no previstos en el acto de inicio del presente procedimiento, resulta conveniente abordar la alegación de APMT referida a que los criterios o herramientas metodológicas anunciadas en el Informe Conjunto de Inicio no podrían ser posteriormente revisados en el curso del procedimiento pues ello devendría indefectiblemente en irregular. Para ello, es preciso recordar previamente las etapas con las que cuenta el procedimiento de revisión tarifaria de conformidad con lo previsto en el RETA, así como en la Ley N° 27838. Así, en primer lugar, debe reiterarse que de conformidad con lo establecido en el artículo 54 del RETA, la resolución que dispone el inicio del procedimiento de revisión tarifaria debe señalar la metodología aplicable para la revisión de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19 del RETA - entre las cuales se encuentra la metodología de precios tope RPI-X, no existiendo obligación legal de establecer en el acto de inicio los criterios o herramientas metodológicas que se emplearán para calcular el factor de productividad “X”. En segundo lugar, de conformidad con lo establecido en el artículo 53 del RETA, el Consejo Directivo establece el plazo máximo en el cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, incluyendo el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada por la Entidad Prestadora, tal como se indica a continuación:

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Articulo 53.- Inicio del procedimiento de oficio *(…)* *La Resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario por parte del Consejo Directivo, será notificada a la Entidad Prestadora y publicada en la página web del OSITRAN.* *El Consejo Directivo establecerá el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, con el correspondiente estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada. (…)* En tercer lugar, de conformidad con el artículo 56 del RETA corresponde al Ositrán elaborar la Propuesta Tarifaria del Regulador, destacándose que el Regulador se encuentra facultado para requerir información durante el procedimiento para el ejercicio de su función reguladora (artículo 55 del RETA). Asimismo, la Propuesta Tarifaria del Regulador es publicada para comentarios y sugerencias de todos los interesados, de conformidad con lo establecido en el artículo 42 del RETA. ***Artículo 56.- Evaluación de la propuesta tarifaria*** *La Gerencia de Regulación contará con un plazo no mayor de sesenta (60) Días, excepcionalmente prorrogables por un período máximo de treinta (30) Días adicionales, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria adjuntando la información a que se refiere el Artículo 43.* *(…)* *"**Artículo 55. Requerimientos de Información*** *OSITRAN está facultado a requerir a las Entidades Prestadoras involucradas, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora. En tal virtud, el OSITRAN podrá solicitar la siguiente información, la misma que tiene carácter meramente enunciativo y no taxativo:* *(…)"* *"**Artículo 42. Publicación de la propuesta tarifaria*** *OSITRAN deberá publicar en el Diario Oficial El Peruano y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, **con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante.*** *Una vez publicada la Resolución que incluya la Propuesta Tarifaria del OSITRAN resultante de un proceso iniciado a solicitud de parte, la Entidad Prestadora no podrá solicitar la modificación*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	de su propuesta original o plantear metodologías alternativas a la presentada al inicio del procedimiento administrativo". Es importante resaltar que el artículo 42 del RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley N° 27838, que exige la publicación del proyecto de resolución con la determinación tarifaria, así como su exposición de motivos. En cuarto lugar, el artículo 44 del RETA, en concordancia con el artículo 3 de la Ley N° 27838, contempla la realización de una Audiencia Pública Descentralizada, en la cual el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes que hayan servido de base para elaboración la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, se prevé que, si a iniciativa del Ositrán se decidiera realizar un cambio sobre los criterios, metodologías o modelos económicos utilizados para sustentar la Propuesta Tarifaria del Regulador, se deberá publicar dicho cambio y convocar a nueva Audiencia Pública Descentralizada. *"**Artículo 44.- Audiencia Pública Descentralizada*** *En la Audiencia Pública Descentralizada el OSITRAN expondrá los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta de fijación, revisión o desregulación de las Tarifas.* *La Audiencia Pública Descentralizada se llevará cabo con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria y antes de la emisión de la Resolución que fije, revise o desregule las Tarifas Máximas* *En caso el OSITRAN considere necesario realizar un cambio en los criterios, metodologías o modelos económicos utilizados para sustentar la propuesta tarifaria, deberá publicar en la página web institucional la materia de dicho cambio con al menos diez (10) Días de anticipación a la fecha de realización de la nueva Audiencia Pública Descentralizada que deberá realizar con el fin de sustentar públicamente el cambio. La nueva Audiencia Pública Descentralizada se realizará de conformidad con el procedimiento establecido en el presente Capítulo."* Considerando el procedimiento antes descrito, resulta erróneo afirmar -como hace APMT- que los criterios metodológicos expuestos en el acto de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria no podrían ser modificados en el curso del procedimiento, pues ello supondría desconocer las etapas, y las garantías que ofrece cada una de estas, de conformidad con lo previsto en el RETA, en concordancia con la Ley N° 27838.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	En efecto, una lectura como la que plantea APMT implicaría (i) desconocer que la Entidad Prestadora tiene derecho a presentar su propuesta tarifaria, en la que puede plantear las herramientas metodológicas que mejor considere, con el respectivo sustento, para que sean valoradas por el Regulador; (ii) desconocer que existe una etapa para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, siendo esta etapa en la que corresponde sustentar los criterios o herramientas metodológicas empleados para su elaboración, considerando incluso la propuesta tarifaria que pudiera haber presentado la Entidad Prestadora, así como la información que pudiera recabado para su elaboración; y, (iii) desconocer que la Propuesta Tarifaria del Regulador es objeto de difusión para comentarios por parte de todos los interesados, los cuales, luego de su debida evaluación, pueden ser incorporados en la determinación tarifaria final. Es por ello que, en atención al marco legal antes citado, en el párrafo 212 del Informe Conjunto de Inicio del Procedimiento antes citado se indicó de manera explícita que: "*[l]os criterios que se incorporan en este acto de inicio <u>podrán ser revisados y/o complementados</u> considerando la información que se recopile hasta antes de la Propuesta Tarifaria del Regulador, lo que será debidamente fundamentado; y, <u>sin perjuicio de lo que corresponda para las siguientes etapas del procedimiento de revisión tarifaria, de acuerdo con la normativa aplicable</u>."* De esta manera, queda claro que la alegación que ha realizado APMT en este extremo carece de fundamento legal. De hecho, es oportuno mencionar esta alegación no solo carece de fundamento legal, sino que, además, se contradice con la actuación que ha seguido el propio Concesionario en el marco del presente procedimiento, pues respecto de otro aspecto metodológico anunciado en el Informe Conjunto de Inicio, el Concesionario planteó en su propuesta tarifaria una alternativa distinta, la cual ha sido posteriormente acogida por el Ositrán en la Propuesta Tarifaria del Regulador. En efecto, en el considerando 212 del Informe Conjunto de Inicio, se indicó que se podría considerar como variable proxy del precio representativo del activo y para deflactar la serie de stock de capital a fin de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital, el Índice de Precios de Materiales y Equipo (IPME) ajustado por tipo de cambio: ***"Precio representativo del activo:** Se empleará como variable proxy al precio representativo del activo el Índice de Precios de Materiales y Equipo (IPME) ajustado por tipo de cambio[73]. Cabe indicar que esta misma variable proxy será empleada para deflactar la serie de stock de capital para efectos de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital.*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	(…) *----------* *[73] Si bien en la primera revisión tarifaria del TNM se utilizó el IPM (Índice de Precio al por Mayor), resulta razonable emplear el IPME, toda vez que este último índice,* ***a diferencia del IPM, incorpora en su canasta representativa únicamente bienes de capital que son utilizados por las empresas para el proceso de producción,*** *por lo que permite obtener un dato más preciso respecto al precio del activo.* *Asimismo, resulta apropiado que dicho índice (IPME) se ajuste previamente por el tipo de cambio de Soles a Dólares de los Estados Unidos de América, toda vez que el valor del stock de capital de APMT se encuentra expresado en esta última moneda.* *De esta forma, se mantiene la consistencia entre las unidades monetarias del stock de capital y el precio representativo de los activos. De manera adicional, debe mencionarse que, similar criterio ha sido aplicado en recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador, tales como: la cuarta revisión tarifaria del TPM, la primera revisión tarifaria del TPP, y la primera revisión tarifaria del TECM, todas en el año 2019".* [Énfasis agregado] Sin embargo, en su propuesta tarifaria, el Concesionario propuso emplear el IPME y al IPMC en función de la naturaleza de cada activo como precios representativos de cada activo: *"Por tal motivo, APOYO Consultoría considera razonable que, en el presente proceso de revisión tarifaria, se utilice el IPME y al IPMC en función de la naturaleza de cada activo como precios representativos de cada activo".* Luego de evaluar la propuesta planteada por el Concesionario, en la Propuesta Tarifaria del Regulador, el Ositrán admitió el uso del IPME y el IPMC de manera diferenciada en los activos, entre otros, bajo los siguientes argumentos: *"306. Sin embargo, en la medida que la serie de capital considerada para el cálculo del factor de productividad incluye tanto obras civiles como equipamiento portuario, es posible identificar a qué categoría pertenece cada activo considerados en dicha serie y, en función de ello, seleccionar el índice de precios que mejor se ajuste a su naturaleza".* (…) *"314. Para la implementación de la ecuación anterior, se utiliza la información de precios de activo y tasas de depreciación previamente presentadas. Esto es,* ***en el caso del precio de los***

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	activos, se emplea el IPMC e IPME ajustado por tipo de cambio, según categoría de activo (obra civil o equipamiento); *(…)".* [Énfasis agregado] Por tanto, la alegación del Concesionario referida a que en la Propuesta Tarifaria del Regulador este no podría incorporar o modificar los criterios metodológicos anunciados en el Informe de Inicio no solo carece de fundamento legal por las razones antes expuestas, sino que se contradice con la actuación que ha seguido APMT en el marco del presente procedimiento. Ello, pues si los criterios metodológicos anunciados en el acto de inicio no pudieran ser posteriormente revisados y modificados, el Concesionario no debería haber considerado otro índice en su propuesta tarifaria, ni el Ositrán podría haber acogido dicha propuesta en la Propuesta Tarifaria del Regulador. Sin perjuicio de ello, debe reiterarse que, para el caso concreto de la aplicación de años proforma anunciados en el Informe Conjunto de Inicio, en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se han ampliado los supuestos en los cuales es aplicable, pues el supuesto es la existencia de información de dos años consecutivos que no resulte comparable entre sí, tal como se anunció en el Informe Conjunto de Inicio. En consecuencia, sobre la base de los argumentos antes expuestos **no se aceptan** los comentarios evaluados en este punto.
Comentario: Sobre la supuesta vulneración al Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima APMT y Terminal Portuario Paracas S.A. alegan que se ha vulnerado el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima por las siguientes razones: a) APMT señala que la aplicación de años proforma es contrario a las legítimas y razonables expectativas de APMT en el sentido que el Regulador respetaría la esencia del mecanismo de *price cap* con factor de productividad a efectos de incentivar las inversiones, más aún en un escenario de	En cuanto al **punto a) precedente**, cabe indicar que el numeral 1.15 del TUO de la LPAG establece lo siguiente con relación al Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima: *"**1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima**. -* *La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.* *Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
infraestructura de transporte de uso público, en el cual la demanda a las inversiones responde de una forma más lenta respecto de otro tipo de industrias (p.e. telecomunicaciones). Al respecto, señala que ambas circunstancias fueron expresamente señaladas por el Ositrán en la primera revisión del factor de productividad del TNM cuya decisión fue aprobada por Resolución 30-2016-CD/OSITRAN[47], sustentada en el informe de mayo de 2016, procedimiento en el cual no se usó el mecanismo de año proforma. b) APMT indica que en ninguna oportunidad el Ositrán ha considerado que dos años no sean comparables (y que, en consecuencia, ameriten la fijación de años proforma) por el hecho que en alguno de esos años se reflejen inversiones en tecnología y equipamiento adoptadas respecto de los mismos servicios que se mantienen; ello, puesto que finalmente estas son inversiones en productividad, que reflejan la eficiencia productiva y asignativa del Concesionario, en tanto minimizan el coste de producción de una infraestructura dada (y deben ser capturadas por el RPI-X). Por el contrario, el Ositrán ha aplicado proformas en situaciones distintas, las cuales se citan a continuación:	*La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables."* En relación a este último principio, en similares términos se encuentra recogido en el artículo 18 del RETA tal como se cita a continuación: *"**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."* Como se puede observar del Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplado en el TUO de la LPAG, el mismo busca que los pronunciamientos de las autoridades administrativas sean congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y antecedentes administrativos, en situaciones o circunstancias de similares características, encontrándose habilitadas de apartarse de tales antecedentes o prácticas siempre que se motiven las razones para ello. El artículo 18 del RETA se encuentra en la misma línea que el principio previsto en el TUO de la LPAG. En el caso concreto, APMT señala que en la primera revisión del factor de productividad del TNM el Regulador no aplicó años proforma. Asimismo, menciona que en dicho caso el Regulador indicó que el mecanismo del *Price Cap* tiene por finalidad incentivar las inversiones, y que en un escenario de infraestructura de transporte de uso público la demanda responde a las inversiones de manera un poco más lenta en comparación a otras industrias (como es el caso de telecomunicaciones). En base a ello, APMT alega que la aplicación de los años proforma en este caso no se encontraría acorde con sus expectativas legítimas, en contravención con el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima. Al respecto, tal como se explicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, la primera revisión tarifaria del TMN no es un caso similar a la presente revisión tarifaria. En efecto, en la medida que el periodo de análisis para la primera revisión del TNM comprendía el periodo 2011 – 2015, y que las inversiones fueron reconocidas por la APN en el último año del periodo de análisis (2015), la aplicación de un año proforma en ese caso habría conllevado a que no se consideren dichas

[47] Cita los párrafos 545 y 547 del Informe que sustentó la mencionada resolución.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
- No se contaba con información para años completos (Revisión tarifaria del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales – Periodo 2019-2024, Revisión Tarifaria del Terminal de Contenedores Muelle Sur – Callao / Periodo 2020-2025) - Se introdujeron nuevos servicios (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Periodo 2014-2018) - Ocurrió una variable externa como cambio en normas de contabilidad (Terminal Portuario de Matarani – Periodo 2014-2019) A partir de lo anterior, APMT señala que existen elementos que permiten considerar que en el proceso de revisión tarifaria materia de análisis, la expectativa legítima de APMT era que la aplicación de años proforma no se produzca en el presente procedimiento, toda vez que la aplicación del año proforma para el año 2015, sobre el cual recayó la decisión de fijar años proforma para, supuestamente, hacerlo comparable con los años 2014 y 2016, difiere en esencia de las razones que motivaron su aplicación en la casuística citada previamente. En esa línea, sostiene que las inversiones se efectuaron en el 2015 y 2016 bajo la confianza legítima que una metodología como la de los años proforma no les sería aplicable al tipo de inversiones tan sustantivas efectuadas. De otra forma, es	inversiones en el cálculo del factor de productividad del TNM. Ello, toda vez que la aplicación de un año proforma implica calcular una variación adicional para las cantidades de capital, lo que no era posible en ese caso debido a las inversiones se reconocieron en 2015 (último año del periodo de análisis). Esa situación resulta evidentemente distinta a la de la presente revisión tarifaria, pues las inversiones se reconocieron en los años 2015 y 2016, siendo el último año del periodo de análisis de este caso el 2019. Por ello, a diferencia del caso de la primera revisión tarifaria del TNM, en la presente revisión tarifaria es posible aplicar años proforma, pues en este caso sí se puede calcular una variación adicional de las cantidades de capital, sin que ello implique excluir inversiones del cálculo del factor de productividad aplicable para el TNM. De este modo, si bien en la primera revisión tarifaria de APMT no se aplicaron años proforma, debe resaltarse que dicho caso no es similar al presente caso. Siendo ello así, carece de sustento la afirmación que realiza APMT en el sentido que la aplicación de años proforma en el presente caso sería contraria a las expectativas legítimas que se habría generado a partir de la revisión tarifaria anterior, en contravención del Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima. Por otro lado, el Concesionario hace una cita concreta del informe que sustentó la Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN emitida en el marco de la revisión tarifaria anterior del TNM (sobre que el mecanismo de *price cap* incentiva las inversiones y que en un escenario de infraestructura de transporte de uso público la demanda a las inversiones responde de manera un poco más lenta en comparación a otras industrias). De igual forma, Terminal Portuario Paracas S.A. cita el mencionado informe para señalar que, en esa oportunidad el Regulador habría sostenido que el hecho que las inversiones no necesariamente generen una respuesta rápida en la demanda no representa una distorsión sobre el cálculo del factor de productividad. A efectos de evaluar las referencias que han realizado APMT y Terminal Portuario Paracas S.A. corresponde revisar las citas referidas en su respectivo contexto, la cual se transcribe a continuación: *"545. Es importante indicar que la aplicación del mecanismo de incentivos mediante la metodología de RPI-X es práctica establecida a nivel mundial en diversos sectores. Dicha metodología tiene como objetivo incentivar a las empresas a realizar inversiones y* ***a ser eficientes a nivel de costos operativos durante el periodo regulatorio****. De esa manera, las ganancias de eficiencia de la empresa se trasladan a los usuarios en el siguiente periodo regulatorio, vía menores tarifas.*

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
razonable suponer que estas inversiones se hubiesen fuertemente desincentivado. Asimismo, el Concesionario señala que la Propuesta Tarifaria del Regulador se aparta también del pronunciamiento emitido a través de la Resolución N° 050-2019-CD-OSITRAN, a través de la cual se declaró fundada la reconsideración del concesionario del Terminal Portuario de Paita, precisamente eliminando el mecanismo de año proforma en el cálculo del factor de productividad. Según indica, ello no solo se centró en aspectos formales (sobre si se mencionó el "año-proforma" en algún momento del procedimiento de revisión tarifaria), sino también respecto de temas sustantivos, en particular la ausencia de lineamientos metodológicos que formalicen los supuestos en los que dicho mecanismo resulta procedente, dado que el método de años proforma no cuenta con un sustento normativo y se trata de una alternativa (y no la única solución) para la determinación del factor de productividad. En esa línea, resalta que dichos lineamientos metodológicos aún no han sido emitidos. Además, APMT menciona que en esa revisión, el Consejo Directivo, con ocasión del recurso de reconsideración interpuesto por TPE revirtió su decisión de construir años proforma en el gasto en capital, principalmente por dos motivos: (i) aun	*(…)* *547. Una de las características del sector de infraestructura de transporte de uso público es que las inversiones realizadas no necesariamente presentan una respuesta rápida en la demanda, como es el caso de otros sectores (Telecomunicaciones) cuya demanda puede responder en menores periodos de tiempo y permitir a la empresa ser más eficiente.* *548. Asimismo, si se compara el presente procedimiento de revisión tarifaria con anteriores pronunciamientos del regulador, tales como el del TPM, TMS y el AIJCH,* ***el presente factor de productividad es menor a los anteriores****. En otras palabras, la empresa no presentó ganancias de eficiencia que puedan ser transferidas a los usuarios en los siguientes años.* *549. En primer lugar, este resultado es consecuencia del diseño del contrato de concesión. En los contratos del TMS, TPP y TEC el primer procedimiento de revisión tarifaria es al quinto año, contados desde la culminación de ciertas obras iniciales.[102] Este periodo permite que las inversiones sean incorporadas a la prestación del servicio, que los servicios "maduren" y que la gestión del concesionario permita la reducción de costos, es decir, ganancias de eficiencia.* *550. Sin embargo, en el contrato de concesión de TNM* ***la revisión de tarifas máximas prácticamente coincide con la fecha de entrega de las obras de modernización del terminal correspondientes a las Etapas 1 y 2****. En términos prácticos, lo anterior afecta significativamente el poder de los incentivos que genera la regulación por incentivos,* ***ya que la medición del capital sin un periodo adecuado en el que el concesionario pueda generar eficiencias se convierte en un ejercicio de reconocimiento de gastos, lo que es consistente con una generación de tasa de retorno****."* *---* *102 La primera revisión tarifaria del TMS se llevó a cabo al quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos; la primera revisión tarifaria del TPP se realizará al quinto año contado desde el inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, y la primera revisión tarifaria del TEC se llevará a cabo a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación. Cabe precisar que el TMS y el TEC son puertos greenfield, en los que el inicio de la explotación coincide con la finalización de la construcción de la infraestructura."* Como se puede observar del texto antes citado, el Regulador enfatizó que la finalidad del mecanismo regulatorio RPI – X es incentivar a la Entidad Prestadora a realizar inversiones y a ser eficientes a nivel de costos operativos durante el periodo regulatorio, a fin de que las ganancias de

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
cuando podría ser teóricamente válido, en líneas generales es un estándar potencialmente inadecuado porque se basa en indicadores artificiales y no recogidos de la realidad; y, (ii) no existía una justificación de predictibilidad para aplicarlo debido a que la metodología de años proforma en los casos precedentes, solo consideraban montos marginales de gastos en inversión, operación o ingresos; y no una modificación que altere alrededor del 75% de todo el gasto en capital. c) APMT señala que la Propuesta Tarifaria del Regulador se aparta de los términos del Informe Conjunto que sustentó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, evidenciando nuevamente una vulneración al Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima e, incluso, una vulneración al Principio de Procedimiento Regular previstos en el TUO de la LPAG. Al respecto, señala que, según lo indicado en el Informe Conjunto, el espectro de escenarios bajo los cuales correspondía la aplicación de los años proforma incluía dos supuestos específicos: (i) cuando la falta de comparabilidad entre dos años se deba a la discontinuidad de un servicio, o; (ii) cuando se deba a la aparición de nuevos servicios. No se incorporó mayor desarrollo que pudiese hacer suponer cuáles serían los otros escenarios que activasen el concepto de años no comparables y, con ello, condujesen a la	eficiencia de la empresa se trasladan a los usuarios en el siguiente periodo regulatorio, vía menores tarifas. Precisamente teniendo en cuenta que esa es la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X, el Regulador explicó por qué durante el periodo de análisis de la primera revisión tarifaria (2011 – 2015) APMT no obtuvo ganancias de eficiencia que pudieran ser trasladadas a los usuarios a través de las tarifas. Así, explicó que lo anterior se debía a la forma en la que se diseñó el Contrato de Concesión, pues de acuerdo con este el inicio de la primera revisión de tarifas máximas prácticamente coincidía con la fecha de entrega de las obras de modernización del TNM, correspondientes a las Etapas 1 y 2. Es importante destacar que, en dicho pronunciamiento, el Regulador fue claro al establecer que esa coincidencia derivada del diseño contractual -fecha de entrega de las obras de modernización del TNM correspondientes a las Etapas 1 y 2, con la fecha de inicio del primer procedimiento de revisión tarifaria-, no propició que, en ese caso concreto, se pudieran trasladar ganancias de eficiencia a los usuarios a través de menores tarifas, destacando que no es la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X que se realice un ejercicio de reconocimiento de gastos, pues ello más bien es propio del mecanismo regulatorio de tasa de retorno. En cuanto al otro punto que menciona APMT, respecto a que en la primera revisión tarifaria el Regulador reconoció que en un escenario de infraestructura de transporte de uso público la demanda a las inversiones responde de manera un poco más lenta en comparación a otras industrias, debe reiterarse que dicha explicación se desarrolló para que se pueda comprender mejor por qué en ese caso concreto el factor de productividad obtenido era inferior al que se obtuvo en el marco de procedimientos de revisión tarifaria que se desarrollaron previamente bajo el mismo mecanismo regulatorio (esto es, que la fecha de entrega de las obras por parte de APMT prácticamente coincidía con el inicio de dicha revisión tarifaria). En todo caso, es importante señalar que en la primera revisión tarifaria del TNM, al igual que en el presente caso, a efectos de calcular el factor de productividad se empleó data histórica, no siendo una variable de análisis las proyecciones de demanda. Por tanto, para efectos de calcular el factor de productividad en la presente revisión, no es relevante la demanda que en el futuro se registre en relación a las inversiones correspondientes a la Etapa 1 y 2.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
aplicación de los años proforma en cuestión. Según indica, los ejemplos citados en el Informe Conjunto de Inicio, no dan claridad sobre la posibilidad de aplicar años proforma en casos de inversión intensiva en capital asociado a construcción, cuando esa construcción no está relacionada con nuevos servicios, como sucede en el caso de APMT. El hecho que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se haya ampliado la aplicación de años proforma a supuestos no previstos en el Informe Conjunto de Inicio, contraviene el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima, pues se generó en APMT la expectativa de seguridad de la aplicación a dos supuestos específicos, conforme a lo indicado en el Informe Conjunto; sin embargo, sin una explicación que desarrolle el por qué apartarse de este criterio, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se amplió a otro supuesto (considerar como no comparable un año en el que existen inversiones que derivan en "*distinta tecnología y mayores rendimientos", "utilizando nuevo equipamiento e infraestructura"*). Ello, además, vulneraría el Principio de procedimiento regular, lo cual viciaría el acto administrativo final. d) Por su parte, Terminal Portuario Paracas S.A. indica también que la aplicación de la herramienta metodológica vulnera el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplado en TUO de la LPAG y el	En consecuencia, la cita que hace el Concesionario respecto a lo que indicó el Regulador en la primera revisión tarifaria del TNM, se enmarca en un contexto particular, el cual difiere del presente caso. Ello, toda vez que, en esta oportunidad la recepción de obras correspondientes a las Etapas 1 y 2 no coinciden con el inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, siendo que el periodo de análisis de este caso se extiende hasta el 2019. Por tanto, en esta oportunidad es factible calcular un factor de productividad que permita trasladar las ganancias de eficiencia obtenidas por APMT producto de las inversiones correspondientes a las Etapas 1 y 2, debiendo reiterarse que esa es precisamente la finalidad del mecanismo regulatorio RPI- X, tal como se establece en el Anexo I del RETA antes citado: *"El mecanismo RPI - X genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido,* ***este mecanismo de revisión provee fuertes incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario****. Su aplicación está asociada principalmente a servicios de los sectores portuarios y aeroportuarios."* En esa línea debe reiterarse que, la esencia del mecanismo RPI-X es incentivar a la Entidad Prestadora a que minimice sus costos, permitiendo que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente a los usuarios, a través de las tarifas. Dicho esto, debe indicarse nuevamente que la metodología del año proforma no colisiona con la finalidad del mecanismo RPI-X, por el contrario, busca precisamente una correcta medición de las variaciones anuales de la productividad del Concesionario, a efectos de que las ganancias de eficiencia en productividad obtenidas sean trasladadas a los usuarios a través de las tarifas. Por tanto, **no se acepta** los comentarios evaluados en el este punto. En cuanto al punto **b) precedente**, debe indicarse que, tal como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, el Regulador puede utilizar la herramienta metodológica de años proforma cuando dos años consecutivos no resulten comparables entre sí, conllevando a una distorsión en el cálculo de la variación de la PTF de la empresa. Ahora bien, el Concesionario alega que este Regulador ha aplicado proformas en situaciones distintas, citando en particular los casos de los procedimientos de revisión tarifaria del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (2019), Terminal Muelle Sur (2020), Aeropuerto

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Principio de Predictibilidad del RETA, toda vez que bajo condiciones similares -*reconocimiento de inversiones significativas en infraestructura portuaria y aeroportuaria*- en otros casos no se ha aplicado años proforma sobre el stock de activos de las empresas. En particular, cita los siguientes casos: • *Resolución N° 8-2019-CD-OSITRAN (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez) USD 148 millones de inversión reconocida en el 2005 sin años proforma.* • *Resolución N° 50-2019-CD-OSITRAN (Terminal Portuario de Paita) USD 139 millones de inversión reconocida en 2014 sin años proforma.* Así, señala que, sería la primera vez que no se considera una inversión contractual significativa en el cómputo de las variaciones en la PTF debido a que, a criterio del Regulador, "no resultaría posible comparar periodos en los cuales el Concesionario disponía de tecnología y rendimientos distintos", a pesar de que, en procedimientos anteriores, el Ositrán sí ha comparado años que presentan incrementos de esa naturaleza.	Internacional Jorge Chávez (2014) y el Terminal Portuario de Matarani (2014). Al respecto, debe señalarse lo siguiente: • Terminal de Embarque de Concentrados de Mineral (2019). En este procedimiento se construyó un año proforma (año 2011) a efectos de completar la información de ingresos y gastos de la empresa a efectos de que la información del año 2012 sea comparable con la del año 2011. • Terminal Muelle Sur (2020): De manera similar al procedimiento anterior, en este caso se construyó un año proforma (año 2010) a fin de completar la información de ingresos y gastos de la empresa, con lo cual la información del año 2011 sería comparable con la del año 2010. Asimismo, tal como se citó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, se construyó un año proforma (año 2019) para las cantidades de insumos de mano de obra y materiales, a efectos de simular una situación en la que un grupo de trabajadores se mantuvieron en la empresa, con lo cual dicha información resultaría comparable entre los años 2019 y 2018. • Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2014). En este caso se construyó un año proforma (año 2005) debido al ingreso de una nueva tecnología (puentes de embarque) que permitió al Concesionario brindar un servicio nuevo. Dicho año proforma permitió comparar la información de ingresos e insumos de los años 2005 y 2004, evitando así generar distorsiones en el cálculo de las variaciones de la PTF. • Terminal Portuario de Matarani (2014). En este caso se construyó un año proforma (año 2011) debido al cambio en las normas contables. Dicho año proforma permitió comparar la información de los años 2011 y 2010. De los casos citados por APMT, queda claro la herramienta de años proforma ha sido utilizada por este Regulador cuando se observan años consecutivos que no resulten comparables entre sí. Por ello, en dichos casos, a efectos de evitar distorsiones en el cálculo de la variación de la PTF se construyeron los mencionados años proforma. En esa línea, tal como se ha indicado previamente, en el caso del presente procedimiento tarifario, se observa que el ingreso en operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM conlleva a que los Servicios Estándar a la carga en contenedores y sólida a granel se brinden con distinta tecnología y mayores rendimientos, por lo que se consideró aplicar años proformas a fin de comparar años con similares condiciones de provisión de servicios en el TNM.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Asimismo, Terminal Portuario Paracas S.A. señala que, en procedimientos anteriores el Ositrán ha indicado que el hecho que las inversiones no necesariamente generen una respuesta rápida en la demanda no representa una distorsión sobre el cálculo del factor de productividad. De manera adicional menciona que en el "Informe que sustenta la votación respecto del Recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN" se indicó lo siguiente en el marco del procedimiento de revisión tarifaria del Terminal Portuario de Paita*: "[…] las actuaciones del organismo regulador, como parte del Estado, deben […] afianzar políticas que promuevan e incentiven la inversión en obras de infraestructura de transporte de uso público, objetivo que se logra, entre otros aspectos, con la adopción de normas claras y predecibles, generando escenarios de seguridad jurídica, donde el inversionista no sea sorprendido por nuevas metodologías o tendencias que, por más aceptadas que ellas sean, pueden alterar los escenarios previstos para la recuperación de sus inversiones"* Asimismo, señala que, tal como lo indica el "Informe que sustenta la votación respecto del	En este punto, es preciso destacar que el criterio para la aplicación de años proforma en los casos citados por APMT es la existencia de dos años consecutivos cuya información no resulte comparable entre sí, pues comparar información de dos años consecutivos que no resulta comparable distorsiona el cálculo del factor de productividad. Ese es precisamente el criterio que se ha seguido en la Propuesta Tarifaria del Regulador, por lo que resulta erróneo afirmar que el Regulador no habría aplicado años proforma en situaciones similares, pues la casuística citada por APMT refleja precisamente lo contrario. Por otro lado, el Concesionario alega que al aplicar años proforma para el insumo capital en la presente revisión tarifaria, el Regulador se aparta de otro pronunciamiento previo, en particular, del pronunciamiento emitido en el marco del procedimiento de revisión tarifaria en el Terminal Portuario de Paita (2019). Sobre el particular, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria y en el Informe Final de dicho procedimiento el Regulador incluyó la aplicación de un año proforma por las inversiones del Muelle de Contenedores, a efectos de evitar distorsiones en la cantidad de insumo capital que efectivamente utilizó el Concesionario para la prestación de servicios en el Terminal Portuario de Paita (TPP). Sin embargo, en vía de reconsideración, Terminales Portuarios Euroandinos S.A. (TPE) alegó, entre otros, que la aplicación de años proforma en ese caso para el insumo capital contravenía el principio de predictibilidad. Frente a ello, en el "*Informe que sustenta la Votación sobre el recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN*" emitido por dos miembros del Consejo Directivo del Ositrán (en adelante, Informe que sustenta el Voto en Mayoría[48]), se señaló lo siguiente: *"15. En nuestra opinión, si bien desde un punto de vista teórico la creación de un año proforma podría resultar aceptable y hasta conveniente, se considera que su aplicación resulta inadecuada para el presente caso, básicamente por las siguientes consideraciones:* *a) Se trata de un dato creado y no recogido de la realidad, puesto que se busca identificar las variaciones anuales de valor de la infraestructura respecto al año previo y dado que no es posible identificar su variación porque hubo un año completo de operaciones anterior, se crea*

[48] Como se indica en dicho informe, es un voto emitido por dos miembros del Consejo Directivo, con el voto dirimente de la Presidenta del Consejo Directivo, motivo por el cual equivale a un voto en mayoría.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN", dicha premisa también se encuentra relacionada a la necesidad de reconocer retornos adecuados a las inversiones conforme a los principios establecidos en el RETA, y que deben servir como guía en el marco del presente procedimiento *"[…] el ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN se sujeta determinados límites y lineamientos, entre los que se considera el Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura, que consiste en que la actuación del Ositrán en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, indicando que para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión […]"*	*un año proforma, sin embargo, éste no representa un dato real y objetivo que no pueda ser cuestionado.* *b) No se trata de un método expresamente considerado en el RETA, ni siquiera para mencionar la posibilidad de su utilización, como si sucede con algunos otros conceptos y metodologías para la fijación y revisión tarifaria que si son considerados.* *c) No se trata de un método de obligatoria aplicación, es decir que no se advierte que la literatura económica considera que en casos como el presentado, crear un año proforma sea la única solución para la determinación correcta del factor de productividad, sino que se trata de una decisión que se encuentra dentro del ámbito de discrecionalidad de la Administración.* *16. Los inconvenientes antes planteados podrían ser salvados si existiera claridad en que se trata de una metodología predictible, (…)* *25. (…) Entonces, el punto de partida objetivo para que el Concesionario considere que le sería aplicable la metodología del año proforma utilizado en el caso de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sería el inicio de su propio procedimiento de revisión tarifaria no la oportunidad anterior en que se aplicó la referida metodología.* *"26. Esta situación genera un primer escenario de incertidumbre, puesto que la metodología del año proforma debería haber quedado explícitamente establecida como el camino que seguiría el regulador para casos similares desde que se aprobó la metodología del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto internacional Jorge Chávez. La aplicación de esta metodología debería ser identificada por el Concesionario como aplicable a su caso desde antes de la publicación de la Propuesta tarifaria del OSITRAN, en la medida que los documentos producidos anteriormente por el Regulador no deberían haber dejado ninguna duda respecto de ello. Consideramos que en casos como el descrito, lo correcto habría sido que la Administración proponga al Consejo Directivo del OSITRAN la aprobación de lineamientos que formalicen el uso de la metodología del año proforma identificando puntualmente los supuestos en que será aplicable. De lo contrario no queda claro el alcance de su aplicación en el futuro.* *27. La aprobación de un lineamiento o política por parte del Consejo Directivo del OSITRAN, hubiese podido evitar situaciones como la presentada, en la que el alcance que le da la Administración al caso de la aplicación del criterio del "año proforma" en las revisiones del Factor de Productividad del Aeropuerto internacional Jorge Chávez es distinto al alcance que le da el Concesionario."* Así, considerando los argumentos que expuso TPE en su recurso de reconsideración, vinculados a una vulneración del principio de predictibilidad, en el Informe que sustenta el Voto en Mayoría se

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	consideró que, en la medida que la aplicación de años proforma no se trata de una herramienta metodológica que se encuentre prevista en el RETA o que haya sido establecida previamente en Lineamientos aprobados por el Consejo Directivo del Ositrán, resultaba oportuno que dicha metodología pudiera haber sido anunciada en el acto de inicio de dicho procedimiento de revisión tarifaria del TPP, lo cual no había ocurrido en ese caso. Ello, pues si bien dicha herramienta metodológica (años proforma) había sido previamente aplicada por el Regulador en el caso de las revisiones tarifarias del AIJCH (2008, 2013 y 2019), se consideró que partir de dichos casos podría no haber quedado claramente establecido que dicha herramienta metodológica se aplicaría en un caso como el de TPE. Por esta razón, en el mencionado informe se mencionó que habría sido adecuado que dicho criterio metodológico pudiera haber sido anunciado en el inicio del procedimiento de revisión tarifaria del TPE. La alegación que realiza el Concesionario respecto a que, en línea con el Informe que sustenta el Voto en Mayoría antes citado, a efectos de aplicar la metodología del año proforma se requeriría necesariamente la aprobación previa de Lineamientos Metodológicos por parte del Consejo Directivo del Ositrán, no resulta correcta. Ello, pues si bien en dicha oportunidad el Consejo Directivo en mayoría consideró que la aprobación de Lineamientos Metodológicos podría haber evitado cuestionamientos sobre falta de predictibilidad, destacó que, en ausencia de ello, habría sido adecuado que el Regulador anuncie la aplicación de dicha herramienta metodológica en el acto de inicio de ese procedimiento de revisión tarifaria. De esta forma, en ningún extremo del Informe que sustentó el Voto en Mayoría se indicó que no sería legalmente factible aplicar la herramienta metodológica de años proforma en el marco de los procedimientos de revisión tarifaria en tanto no existan Lineamientos Metodológicos aprobados por el Consejo Directivo. En el presente caso, considerando que puede ser una buena práctica anunciar en el acto de inicio los criterios o herramientas metodológicas que se podrán emplear en el cálculo del factor de productividad, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2020-CD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso el inicio del presente procedimiento de revisión de tarifas del TNM, el Consejo Directivo del Ositrán anunció los criterios o herramientas metodológicas que considerará para el cálculo del factor de productividad del TNM, dejándose claramente establecido que dichos criterios podían ser revisados y/complementados, pues se anuncian sin perjuicio de las demás etapas del procedimiento de acuerdo con lo establecido en la normativa.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	En efecto, en el párrafo 212 del Informe Conjunto de Inicio que sustenta y forma parte integrante de la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2020-CD-OSITRAN se indicó que, teniendo en cuenta la metodología de los números índices, para efectos del cálculo del factor de productividad se consideraría determinados criterios o herramientas metodológicas, entre las cuales se encuentra la aplicación de la herramienta metodológica de "años proforma", precisando que la misma se aplicaría cuando la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, a efectos de no generar distorsiones en el cálculo de las variaciones de productividad. De otro lado, el Concesionario hace referencia que el en Informe que sustentó el Voto en Mayoría, el Consejo Directivo en mayoría decidió revocar su decisión de aplicar años proforma para las inversiones efectuadas por TPE, debido a que aun cuando podría ser teóricamente válido, en líneas generales es un estándar potencialmente inadecuado porque se basa en indicadores artificiales y no recogidos de la realidad. Al respecto, cabe indicar que en el citado informe se indicó lo siguiente: *"15. En nuestra opinión, si bien desde un punto de vista teórico la creación de un año proforma podría resultar aceptable y hasta conveniente, se considera que su aplicación resulta inadecuada para el presente caso, básicamente por las siguientes consideraciones:* *(i) Se trata de un dato creado y no recogido de la realidad, puesto que se busca identificar las variaciones anuales de valor de la infraestructura respecto al año previo y dado que no es posible identificar su variación porque hubo un año completo de operaciones anterior, se crea un año proforma, sin embargo, éste no representa un dato real y objetivo que no pueda ser cuestionado. (…)* *16. Los inconvenientes antes planteados podrían ser salvados si existiera claridad en que se trata de una metodología predictible, (…)* *25. (…) Entonces, el punto de partida objetivo para que el Concesionario considere que le sería aplicable la metodología del año proforma utilizado en el caso de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sería el inicio de su propio procedimiento de revisión tarifaria no la oportunidad anterior en que se aplicó la referida metodología.* *(…)"* Sobre el particular, debe indicarse que en el Informe que sustentó el Voto en Mayoría no se revocó su decisión de aplicar años proforma por tratarse de un dato creado y no recogido de la realidad, sino que advertía que se trata de una estimación que naturalmente puede ser materia de discusión en el marco de un procedimiento administrativo. La lectura que plantea APMT respecto a ese extremo del citado informe implicaría que nunca sería factible realizar estimaciones o

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	aproximaciones a partir de la información proporcionada por las empresas. De hecho, en el presente caso, se han construido otros años proformas (respecto de los años 2011, 2013 y 2014, en la medida que dichos años representan el inicio de la concesión y el inicio de la prestación de servicios especiales), respecto a los cuales APMT ha manifestado estar de acuerdo. Es preciso añadir también que, la construcción de años proformas no se basa en indicadores artificiales y no recogidos de la realidad, toda vez que dichos años proforma se elaboraron tomando en consideración información brindada por el propio Concesionario. En particular, se utilizó aquella información estadística enviada mensualmente a través del buzón de declaración estadística y la información enviada por APMT a solicitud de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en el marco del presente procedimiento tarifario. Por otro lado, el Concesionario alega que, de acuerdo con el Informe que sustentó el Voto en Mayoría, el Consejo Directivo revirtió su decisión de aplicar la metodología del año proforma para el stock de capital, pues no existía una justificación de predictibilidad para aplicarlo debido a los casos precedentes en los cuales se aplicó solo consideraban montos marginales de gastos en inversión, operación o ingresos, y no una modificación que altere alrededor del 75% de todo el gasto en capital. Al respecto, debe indicarse que la afirmación que realiza el Concesionario parte de una lectura incorrecta del Informe que sustentó el Voto en Mayoría. En efecto, a partir de una lectura integral de lo señalado en el mencionado informe se puede apreciar de acuerdo con este, en primer lugar, las circunstancias del monto de la inversión no deberían alterar el principio de la metodología del uso del año proforma; y, en segundo lugar, en ese informe se estimó que, si bien en las revisiones tarifarias previas del AIJCH se aplicó la herramienta metodológica de años proforma, no habría sido previsible que dicha herramienta podría ser aplicada en el caso del TPE, motivo por el cual indicó que habría sido adecuado que en el acto de inicio del procedimiento del TPE se anuncie la aplicación de la herramienta metodológica del año proforma. Precisamente considerando que, en línea con lo señalado en el Informe que sustentó el Voto en Mayoría, puede ser una buena práctica anunciar en el acto de inicio las herramientas o criterios metodológicos que se podrán considerar en la revisión tarifaria, en el presente caso, en la Resolución N° 0056-2020-CD-OSITRAN, a través de la cual el Consejo Directivo dispuso el inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, se anunció, entre otras, la aplicación de la

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	herramienta metodológica de años proforma para aquellos casos en los cuales se verifique que la información de dos años consecutivos no resulta comparable entre sí (sin encontrarse condicionado a la magnitud de la inversión). Ello, claramente, sin perjuicio de las siguientes etapas y garantías previstas para cada una de estas de acuerdo con la establecido en la normativa, tal como se ha explicado previamente. Es importante resaltar también que, la lectura que hace APMT respecto a lo indicado en el Informe del Voto en Mayoría es evidentemente errónea, pues pretendería deslizar que de acuerdo con dicho informe el criterio para la aplicación de la herramienta metodológica dependería del efecto que puede tener en el factor de productividad, no siendo admisible ese razonamiento bajo ningún escenario. En efecto, es preciso recordar que, de acuerdo con lo establecido en la Ley N° 26917 corresponde al Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, **cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.** Es por ello que, en cumplimiento de ese mandato legal, de manera objetiva e imparcial, corresponde al Regulador, en ejercicio de su función reguladora, decidir las herramientas metodológicas idóneas que deben emplearse para efectuar el cálculo del factor de productividad en la presente revisión tarifaria. Así, como se ha explicado en extenso en el presente informe, la herramienta metodológica de años proforma tiene por finalidad capturar de manera idónea las ganancias de eficiencia obtenidas por el Concesionario derivadas de la entrada en operaciones de las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, a efectos de que dichas ganancias de eficiencia sean trasladas a los usuarios a través de las tarifas, de manera consistente con la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X recogido en el Anexo I del RETA, el cual es de observancia obligatoria para el presente procedimiento Ello, a diferencia de lo que pretende el Concesionario -que no se aplique año proforma para estimar las cantidades de capital-, a efectos que se convierta en un ejercicio del reconocimiento del gasto de capital incurrido. En este punto, es preciso reiterar que, en la anterior revisión tarifaria del TNM aludido por el Concesionario, el Regulador fue enfático al establecer que esa no es la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X, debiendo indicarse nuevamente que, el contexto de la primera revisión tarifaria no es similar a la presente revisión, pues la fecha de recepción de las obras y el periodo de análisis considerado en el presente caso, permite trasladar las ganancias de eficiencia

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	obtenidas por el Concesionario derivadas de la entrada en operaciones de las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2. Por tanto, de acuerdo con los fundamentos antes expuestos, la aplicación de la metodología del año proforma para el insumo capital no contraviene el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la LPAG, ni el Principio de Predictibilidad establecido en el RETA. En consecuencia, **no se aceptan** los comentarios evaluados en este punto. En cuanto al **punto c) precedente**, APMT señala que la Propuesta Tarifaria del Regulador se ha apartado de los términos del Informe Conjunto de Inicio del procedimiento de revisión tarifaria. Según indica, de acuerdo con el Informe Conjunto de Inicio el espectro de escenarios bajo los cuales correspondía la aplicación de los años proforma incluía dos supuestos específicos: (i) cuando la falta de comparabilidad entre dos años se deba a la discontinuidad de un servicio, o; (ii) cuando se deba a la aparición de nuevos servicios; sin embargo, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se amplió la aplicación a una nueva circunstancia (iii) cuando aparecen inversiones que derivan en "*distinta tecnología y mayores rendimientos", "utilizando nuevo equipamiento e infraestructura"*. De acuerdo con APMT, el hecho que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se haya ampliado la aplicación de años proforma a una circunstancia no prevista en el Informe Conjunto de Inicio contraviene el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplado en el TUO de la LPAG y el RETA. Ello, en tanto, se generó en APMT la expectativa de seguridad de la aplicación a dos supuestos específicos, conforme a lo indicado en el Informe Conjunto; sin embargo, sin una explicación que desarrolle el por qué apartarse de este criterio, se decidió ampliar el supuesto inicialmente previsto. Al respecto, cabe indicar que la alegación planteada por el Concesionario en este extremo parte de una premisa errada; esto es, que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se habría ampliado la aplicación de la aplicación de años proforma a un supuesto no previsto en el Informe Conjunto de Inicio. Sobre ello, tal como se ha explicado en extenso en el acápite (viii) de la presente sección del informe, el supuesto previsto en el Informe Conjunto de Inicio para la aplicación de años proforma es la existencia de información para dos años consecutivos que no resulta comparable entre sí, sin que se haya limitado en dicho informe la aplicación para determinados escenarios,

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	habiéndose mencionado únicamente ***a manera de ejemplo*** que podría aplicarse años proforma cuando se verifique la discontinuidad de un servicio, o; la aparición de nuevos servicios. En consecuencia, resultar incorrecto afirmar que se habría vulnerado el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima, pues se habría generado en el Concesionario la expectativa legítima de que la aplicación de años proforma se consideraría únicamente para los ejemplos mencionados en el Informe Conjunto de Inicio, pues el supuesto previsto en dicho informe es la existencia de dos años consecutivos con información que no resulte comparable, y no los ejemplos mencionados en el mismo. Sin perjuicio de ello, debe reiterarse que no existía mandato legal para anunciar en el acto de inicio los criterios o herramientas metodológicas que se considerarían para efectos de calcular el factor de productividad, a pesar de lo cual, como buena práctica, el Regulador decidió anunciar dichos criterios señalando que, acorde con el marco normativo, los mismos podrían ser revisados y complementados en el curso del procedimiento. Así, aun cuando en el Informe Conjunto de Inicio no se hubiera anunciado la herramienta metodológica del año proforma, sino a través de la Propuesta Tarifaria del Regulador, ello no hubiera limitado en modo alguno el derecho que tiene el Concesionario a presentar su propuesta tarifaria, en la cual exponga los criterios o herramientas metodológicas que estime pertinentes para consideración del Regulador, así como tampoco afecta su derecho a formular los comentarios que estime pertinentes sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, como lo ha realizado en el presente procedimiento, a efectos de que sean merituados por el Regulador al emitir su decisión final. Por tanto, corresponde desestimar los argumentos expuestos por el Concesionario evaluados en este punto. En cuanto al argumento señalado en el **punto d) precedente**, Terminal Portuario Paracas S.A. señala que sería la primera vez que no se considera una inversión contractual significativa en el cómputo de las variaciones en la PTF debido a que, a criterio del Regulador, “no resultaría posible comparar periodos en los cuales el Concesionario disponía de tecnología y rendimientos distintos”, a pesar de que, en procedimientos anteriores, el Ositrán sí ha comparado años que presentan incrementos de esa naturaleza. En particular, cita los siguientes casos:

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	• *Resolución N° 8-2019-CD-OSITRAN (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez) USD 148 millones de inversión reconocida en el 2005 sin años proforma.* • *Resolución N° 50-2019-CD-OSITRAN (Terminal Portuario de Paita) USD 139 millones de inversión reconocida en 2014 sin años proforma.* Al respecto, como se explicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, a partir de la entrada en operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM se observa un quiebre en la relación entre la cantidad física de producción y la cantidad de insumos utilizados para elaborar dicha cantidad física de producción. En efecto, a partir de ello, APMT brinda Servicios Estándar con distinta tecnología y mayores rendimientos, por lo que no resulta correcto realizar comparaciones entre la tecnología de producción previa y la nueva tecnología de producción, pues esto generaría distorsiones en el cálculo del índice de cantidades de insumos. Por esa razón, en la Propuesta Tarifaria del Regulador, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto de Inicio, de manera similar a lo efectuado para el índice de productos, se propuso la construcción de años proforma a efectos de que sea posible comparar periodos en los cuales el Concesionario disponía de tecnología y rendimientos distintos para la provisión de servicios en el TNM. En esa línea, es importante señalar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se indicó que la justificación para la aplicación de años proforma en el caso en cuestión se encuentre asociada a la magnitud de la inversión, pues independientemente de ello, como se explicó en dicha oportunidad, el supuesto para la aplicación de años proforma es la existencia de información correspondiente a dos años consecutivos que no resulte comparable entre sí (como se verificaba en este caso, producto de la entrada en operaciones de las obras de las Etapas 1 y 2). Por tanto, respecto al comentario formulado por Terminal Portuario Paracas S.A., en cuanto a que en situaciones similares en cuanto a la magnitud de las inversiones involucradas (USD 148 millones, en el caso del AIJCH y USD 139 millones en el caso del TPP) el Regulador no optó por aplicar años proforma, debe indicarse que la magnitud de la inversión no es el criterio para determinar si corresponde o no aplicar años proforma y, en consecuencia, no es criterio para determinar la existencia de situaciones similares. Sin perjuicio de lo anterior, es preciso señalar que en el caso citado por Terminal Portuario Paracas S.A., esto es, la tercera revisión tarifaria del AIJCH (2019), el Regulador aplicó un año proforma (2005) para las series de cantidades de ingresos e insumo de capital, pues en dicho año se inició la prestación del servicio de puentes de embarque, por lo que si se comparaba con el año previo

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	(2004) en el cual no se brindaba dicho servicio, podían generarse distorsiones en el cálculo del factor de productividad. Cabe indicar que dicho año proforma se aplicó también en la primera y segunda revisiones tarifarias del factor de productividad del AIJCH. Es importante resaltar que el criterio desarrollado de manera expresa por el Regulador en las revisiones del factor de productividad del AIJCH es que resulta necesaria la incorporación de un año proforma para asegurar una comparación correcta entre un año y otro, con el objetivo de evitar distorsiones en el cálculo de la productividad total de factores de la empresa regulada. Cabe señalar también que las inversiones sobre las cuales se aplicaron un año proforma en ese caso ascendían a USD 6 millones -monto inferior a la inversión aludida por Terminal Portuario Paracas S.A.-, no siendo un aspecto relevante la magnitud de la inversión, sino la existencia de dos años con información no comparable (en ese caso, explicado por el ingreso de un nuevo servicio). Por otro lado, respecto a la mención que hace sobre el procedimiento de revisión tarifaria en el Terminal Portuario de Paita (2019), tal como se ha explicado previamente, si bien en la Propuesta Tarifaria y en el Informe Final de ese procedimiento se estimó necesaria la aplicación de un año proforma por las inversiones del Muelle de Contenedores a efectos de evitar distorsionar la cantidad de insumo capital que efectivamente utilizó el Concesionario para la prestación de servicios en el Terminal Portuario de Paita, en atención al recurso de reconsideración presentado por TPE, el Consejo Directivo del Ositrán determinó en mayoría revocar dicha decisión por un aspecto de forma, pues en ese caso TPE cuestionó la vulneración al principio de predictibilidad. De acuerdo con la decisión adoptada en mayoría por el Consejo Directivo, si bien en casos previos se había utilizado la metodología del año proforma (AIJCH 2008, 2013 y 2018), a partir de dichos casos TPE no habría podido prever que dicha herramienta metodológica sería aplicable en su caso. Así, el Consejo Directivo consideró que, en la medida que no es una herramienta metodológica prevista en el RETA, y que tampoco se encuentra en lineamientos aprobados por dicho órgano, habría sido adecuado anunciar en el acto de inicio del procedimiento de revisión tarifaria del TPP el empleo de la metodología del año proforma; sin embargo, ello no había ocurrido en ese caso concreto. Al respecto, como se ha explicado previamente, por mandato legal (artículo 54, en concordancia con el artículo 19 del RETA) únicamente existe obligación legal de anunciar en el acto de inicio el procedimiento de revisión tarifaria la metodología que se empleará para la revisión tarifaria, esto

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	es la metodología de precios tope RPI-X (Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión). Sin perjuicio de ello, como buena práctica de este Regulador y en línea con el Informe que sustentó el Voto en mayoría del Consejo Directivo en el caso de la revisión tarifaria del TPP (2019), en el presente caso, dicho órgano anunció en el acto de inicio del procedimiento los criterios o herramientas metodológicas que se considerarán para el cálculo del factor de productividad, precisando que los mismos podían ser revisados y/o modificados en el curso del procedimiento, pues se anunciaban sin perjuicio de las demás etapas que siguen en el procedimiento conforme a lo establecido en la normativa. Así, entre otras herramientas metodológicas, anunció que se podían aplicar años proforma para aquellos casos en los cuales se verifique que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, a efectos de evitar distorsiones en el cálculo del factor de productividad. En tal sentido, considerando los argumentos desarrollados previamente, **no se aceptan** los comentarios evaluados en este punto.
Comentario: Sobre la falta de habilitación legal para aplicar "años proforma" en el presente caso En opinión del Concesionario, Ositrán no se encuentra legalmente habilitado para aplicar el uso del mecanismo de año-proforma para los años 2015 y 2016, para el supuesto de prestación de los mismos servicios, pero con nuevo equipamiento o nueva infraestructura; debido a que: (a) es contrario a la característica esencial del esquema RPI-X, pues desincentiva la inversión, siendo que ello constituiría un incumplimiento del Contrato de Concesión; (b) dicha situación también sería contraria al RETA, que explícitamente reconoce el incentivo a reducción de costos, proporcionado por el esquema RPI-X; y, (c) no se informó en el inicio del procedimiento que el mecanismo de año-proforma podría ser utilizado para el supuesto de prestación de los mismos servicios, pero con nuevo equipamiento o nueva infraestructura, por lo	Al respecto, es preciso recordar que la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece concretamente el mecanismo regulatorio RPI – X, estableciendo que "X" es la variación anual promedio de productividad, la cual será calculada por el Regulador y revisada cada cinco años. El Contrato de Concesión no ha desarrollado los criterios o herramientas metodológicas que el Regulador deberá emplear para efectuar el cálculo del factor de productividad "X". Por su parte, el RETA lista diversos métodos -como es el caso de números índices- para la estimación de la productividad de la industria o empresa; sin embargo, no desarrolla los criterios deben considerarse para realizar dicha estimación. Por tanto, en ejercicio de su función reguladora, el Regulador se encuentra plenamente facultado para establecer los criterios o herramientas metodológicas que se emplearán a efectos de determinar el factor de productividad en este caso, no existiendo limitación legal alguna para considerar la aplicación de la herramienta metodológica del año proforma en cuestión. En tal sentido, dado que ni el Contrato de Concesión, ni el RETA desarrollan de manera exhaustiva las herramientas o criterios metodológicos que debe utilizar el Regulador para el cálculo del factor de productividad, el Regulador cuenta con facultad discrecional, para determinar de manera objetiva y racional las herramientas que le permitan arribar a un cálculo adecuado del factor de productividad, eliminando distorsiones que afecten la determinación de los cambios reales en la

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
que se le impidió a la empresa objetar dicho uso en su propuesta tarifaria, siendo que el Regulador no puede realizar cambios sustanciales en la metodología informada al inicio del procedimiento. APMT señala que no está opuesta en general a la aplicación del mecanismo de años proforma, como se plantea en la Propuesta Tarifaria del Regulador respecto de los años 2011, 2013 y 2014, en la medida que dichos años sí representan el inicio de la concesión y el inicio de la prestación de servicios especiales. Así, señala que su objeción se centra en el inadecuado uso del mecanismo de año proforma para el periodo 2015 - 2016 (dos años proforma para el 2015 y uno para el 2016, aplicados al gasto y stock de capital), no reflejando las inversiones reales ejecutadas por el concesionario.	productividad de la empresa, siendo que el uso del año proforma para comparar años disímiles cumple con dicha finalidad. Esta facultad es reconocida por la doctrina que propugna que dicha discrecionalidad solo se encontraría limitada por la razonabilidad de la decisión[49]; por lo que resulta incorrecta la afirmación del Concesionario respecto a que el Regulador no contaría con facultad legal para aplicar los criterios metodológicos que considera adecuados para el ejercicio de su función reguladora. Ahora bien, según indica APMT, la aplicación de la herramienta metodológica de años proforma colisionaría con la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X; sin embargo, como se ha explicado previamente, dicha afirmación carece de fundamento. Ello, pues la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece que la revisión de las tarifas se realizará bajo el mecanismo regulatorio RPI-X previsto en el RETA, siendo que, de acuerdo con lo establecido en el Anexo I del RETA, la metodología RPI-X tiene como finalidad que la empresa regulada reduzca sus costos, permitiendo que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario. Así, de manera coherente con la finalidad del mecanismo regulatorio RPI-X, la aplicación de años proforma tiene por objeto estimar de manera fehaciente las ganancias de eficiencia obtenidas por el Concesionario durante el periodo regulatorio previo, con la finalidad que las mismas sean trasladas a los usuarios, eliminando de esta manera cualquier distorsión derivada de una comparación inadecuada de las variables. Por lo que el argumento del Concesionario de que el año proforma es contrario a la característica esencial del esquema RPI-X previsto en el Contrato de Concesión y en el RETA resulta incorrecto. Sobre este punto, es preciso hacer notar, incluso, que el Concesionario incurre en una contradicción, pues a pesar de que señala que existiría una limitación de carácter contractual y legal para la utilización de la herramienta del año proforma para el cálculo del factor de productividad, luego señala lo siguiente[50]:

[49] Tal como se ha indicado anteriormente, autores como Richard Martín Tirado y Gerardo Soto, propugnan que debido a los temas altamente técnicos que son objeto de sus decisiones, los Reguladores cuentan necesariamente con un margen de discrecionalidad al momento de elegir las herramientas metodologías que sustentaran sus pronunciamientos, siendo que dicha elección solo podrá ser cuestionada por su razonabilidad técnica.

[50] Carta No. 0245-2021-APMTC/LEG, página 13.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	"Los extractos de la presentación de la audiencia pública acreditan además que APM Terminals no está opuesta en general a la aplicación del mecanismo de años proforma, como el Proyecto realiza respecto de los años 2011, 2013 y 2014, en la medida que dichos años sí representan el inicio de la concesión y el inicio de la prestación de servicios especiales. Nuestra objeción se centra en el inadecuado uso del mecanismo de año proforma para el periodo 2015 -2016 (dos años proforma para el 2015 y uno para el 2016, aplicados al gasto y stock de capital), no reflejando las inversiones reales ejecutadas por el concesionario." Lo anterior refleja que, como es de conocimiento del Concesionario, si bien el Contrato de Concesión ni el RETA contemplan la aplicación de años proforma para estimar la productividad de la empresa, ello no constituye impedimento contractual ni legal para que se pueda utilizar dicha herramienta metodológica. De hecho, esa es precisamente la razón por la cual el Concesionario también ha utilizado la herramienta metodológica del año proforma para nuevos servicios. De otro lado, el Concesionario alega que no se informó en el inicio del procedimiento que el mecanismo de año-proforma podría ser utilizado para el supuesto de prestación de los mismos servicios, pero con nuevo equipamiento o nueva infraestructura, por lo que se le impidió a la empresa objetar dicho uso en su propuesta tarifaria, siendo que el Regulador no puede realizar cambios sustanciales en la metodología informada al inicio del procedimiento. Al respecto, debe reiterarse que no existe mandato legal para anunciar en el acto de inicio del procedimiento los criterios o herramientas metodológicas que se emplearán para realizar el cálculo del factor de productividad, existiendo una etapa específica para ello, esto es la Propuesta Tarifaria del Regulador, de conformidad con el procedimiento establecido en el RETA, en concordancia con la Ley N° 27838. Sin perjuicio de ello, como buena práctica, el Regulador decidió anunciar en el acto de inicio del procedimiento los criterios o herramientas metodológicas que se considerarán para calcular el factor de productividad, indicando que tales criterios o herramientas metodológicas podían ser revisados y/o complementados para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, pues se anunciaban sin perjuicio de las demás etapas que seguían en el procedimiento. Así, entre otras herramientas metodológicas, se indicó que se consideraría la construcción de años proformas en aquellos casos en los cuales se verifique que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí.

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	Sobre ello, es preciso señalar que, contrariamente a lo señalado por el Concesionario, en la Propuesta Tarifaria del Regulador no se ha modificado la aplicación de la herramienta metodológica del año proforma, pues tal como se indicó en el considerando 212 del Informe Conjunto de Inicio, la aplicación de dicha herramienta se preveía para aquellos casos en los que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, debiendo reiterarse una vez más que, si bien en ese informe se mencionaron algunos ejemplos, los mismos no limitaban en modo alguno el supuesto en el que se aplicaría dicha herramienta (cuando se verifique información de dos años consecutivos que no sea comparable). En consecuencia, no resulta correcta la afirmación que realiza el Concesionario respecto a que se habría realizado una modificación sustancial de la herramienta metodológica del año proforma anunciada en el acto de inicio. Sin perjuicio de ello, es oportuno recordar, que tampoco existía impedimento legal para revisar las herramientas metodológicas que se anunciaron en el acto de inicio del procedimiento, pues ello supondría desconocer las demás etapas del procedimiento y garantías previstas para cada una de estas, tal como se ha explicado previamente con ocasión de los cuestionamientos que ha formulado sobre una supuesta vulneración al procedimiento regular. En línea con esas etapas y garantías que ha previsto la norma para el desarrollo del presente procedimiento de revisión tarifaria, debe indicarse que dicho procedimiento contempla que dispuesto el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, el Concesionario pueda presentar su propuesta tarifaria, incluyendo el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros, bases de datos y cualquier otra información utilizada (artículo 53 del RETA). Así, de acuerdo con dicho dispositivo, el Concesionario tiene la posibilidad -no la obligación- de presentar su propuesta tarifaria, oportunidad en la cual puede someter a consideración del Regulador las herramientas o criterios metodológicos que considere pertinentes. Acorde con ello, en el presente caso, considerando que en el acto de inicio se anunció que se consideraría la aplicación de años proforma para aquello casos en los cuales verifique que la información de dos años consecutivo no resulta comparable entre sí -siendo ese el supuesto para su aplicación-, el Concesionario podría haber planteado en su propuesta tarifaria otras herramientas metodológicas a la aplicación de años proforma. De igual forma, habiéndose publicado la Propuesta Tarifaria del Regulador, oportunidad en la cual, de acuerdo a norma, corresponde al Regulador sustentar las herramientas o criterios metodológicos empleados para elaborar su propuesta de revisión tarifaria, el Concesionario podía

TEMA COMENTADO N° 3: AJUSTE AÑO PROFORMA EN INSUMO DE CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	ejercer su derecho a formular los comentarios que considerara pertinentes con relación a esa Propuesta Tarifaria del Regulador. Así, en el presente procedimiento, en ejercicio de ese derecho, el Concesionario ha formulado diversos comentarios sobre la aplicación de la herramienta metodológica empleada en la Propuesta Tarifaria del Regulador para estimar las cantidades de capital -considerando la entrada en operaciones de las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2-, tanto dentro del plazo establecido para la formulación de comentarios sobre dicha propuesta (el cual venció el 16 de abril de 2021), como a través del uso de la palabra que efectuó ante el Consejo Directivo del Ositrán el 5 de mayo de 2021, y el escrito que presentó el 7 de mayo de 2021, ocasión en la cual adjuntó tres informes para consideración del Regulador sobre esa materia. Por tanto, es claro que no se ha limitado en forma alguna el derecho con el que cuenta el Concesionario para formular comentarios sobre la aplicación de la herramienta metodológica relativa al año proforma. De acuerdo con las consideraciones antes expuestas, **no se acepta** el comentario evaluado en este punto.

TEMA COMENTADO N° 4: EXCLUSIÓN DE CUENTAS DEL INSUMO CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
El Concesionario manifiesta que existe un grupo de activos para los cuales no se encontraría justificada su exclusión del cálculo del factor de productividad, en particular aquellos asociados con los gastos generales que forma parte de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM. En particular, señala que *"es importante aclarar si efectivamente las inversiones excluidas (…) fueron consideradas dentro de la valorización de las Obras Iniciales."* Según el Concesionario, dichos activos son los siguientes: • Estudios Terminal (Riesgo Tsunami y Análisis estructural)	Con relación a los activos que APMT refiere que fueron excluidos del cálculo del factor de productividad, mediante los Oficios N° 079 y 082-2021-GRE-OSITRAN se solicitó a la APN que nos precise si dichos activos se encuentran incluidos como parte de los gastos generales en el Presupuesto Total de las Obras de las Etapas 1 y 2 del TNM incluido en el Expediente Técnico aprobado por la APN. Sobre ello, mediante Oficio N° 0409-2021-APN-GG-DITEC, la APN indicó los siguientes conceptos se encuentran incluidos como gastos generales en el mencionado Presupuesto de Obras del Expediente Técnico de las Etapas 1 y 2 del TNM: • Elaboración bases licitación obras Etapas 1 y 2 • Asesoría legal implementación Etapas 1 y 2 • Costo Emisión Carta fianza - Etapas 1 y 2 • Asesoría legal - Etapas 1 y 2 • Monitoreo arqueológico, reparación y movimientos - Etapas 1 y 2

<table>
<tr><th colspan="2">TEMA COMENTADO N° 4: EXCLUSIÓN DE CUENTAS DEL INSUMO CAPITAL</th></tr>
<tr><th>Comentarios recibidos</th><th>Posición de las Gerencias</th></tr>
<tr>
<td>

Elaboración bases licitación obras Etapas 1 y 2
Asesoría legal implementación Etapas 1 y 2
Consultorías - Revisión aceptación de obras Fases 1 & 2
Consultorías por cierre construcción Fases 1&2 - Consorcio FCC – JJC
Expediente técnico, diseño e implementación - Etapas 1 y 2
Estudios e investigación (geotécnica, geofísica, sísmica y similares)
Otros estudios y asesorías - Etapas 1 y 2
Energía, desmontaje y seguridad- Etapas 1 y 2
Soporte implementación - Etapas 1 y 2
Supervisión - Etapas 1 y 2
Costo Emisión Carta fianza - Etapas 1 y 2
Asesoría legal - Etapas 1 y 2
Otras obras (canaleta, paso a nivel, potencia eléctrica y otros)
Estudios y consultorías (simulación de maniobra, silo y otros)
Endurecedor concreto y otras obras finales - Etapas 1 y 2
Monitoreo arqueológico, reparación y movimientos - Etapas 1 y 2
Póliza de Seguro Todo Riesgo - Construcción - Etapas 1 y 2
Implementación Acceso Atalaya

</td>
<td>

Póliza de Seguro Todo Riesgo - Construcción - Etapas 1 y 2

Considerando ello, corresponde excluir del cálculo del factor de productividad los conceptos indicados por la APN, toda vez que estos ya forman parte de los gastos generales incorporados en el valor de liquidación de las obras de las Etapas 1 y 2 del TNM, el cual, como se indicó previamente, sí es considerado en el cálculo del factor de productividad del TNM.
De otro lado, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se indicó que los costos asociados al levantamiento de las observaciones efectuadas en las Actas de Recepción de Obras no pueden ser incluidas como un insumo de capital adicional a las Obras Iniciales del TNM, en la medida que es obligación del Concesionario ejecutar las Obras en las condiciones exigidas en el Contrato de Concesión.
Dado ello, debe advertirse que, como parte de las observaciones a las Obras de las Etapas 1 y 2 del TNM, se observó que existían fisuras en las losas de los muelles 5 y 11 del TNM, las cuales fueron levantadas utilizando un endurecedor de concreto. Por tal motivo, los gastos asociados al levantamiento de dicha observación, esto es, los gastos incluidos en la cuenta “Endurecedor concreto y otras obras finales – Etapas 1 y 2” no serán incluidos en el cálculo del factor de productividad.
Em tal sentido, se acepta parcialmente el comentario del Concesionario y por tanto, se incluye en el cálculo del factor de productividad los siguientes conceptos:

Estudios Terminal (Riesgo Tsunami y Análisis estructural)
Consultorías - Revisión aceptación de obras Fases 1 & 2
Consultorías por cierre construcción Fases 1&2 - Consorcio FCC – JJC
Expediente técnico, diseño e implementación - Etapas 1 y 2
Estudios e investigación (geotécnica, geofísica, sísmica y similares)
Otros estudios y asesorías - Etapas 1 y 2
Energía, desmontaje y seguridad- Etapas 1 y 2
Soporte implementación - Etapas 1 y 2
Supervisión - Etapas 1 y 2
Otras obras (canaleta, paso a nivel, potencia eléctrica y otros)
Estudios y consultorías (simulación de maniobra, silo y otros)

</td>
</tr>
</table>

TEMA COMENTADO N° 4: EXCLUSIÓN DE CUENTAS DEL INSUMO CAPITAL	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
	• Implementación Acceso Atalaya

TEMA COMENTADO N° 5: INTERESES CAPITALIZADOS	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
En el Informe de Apoyo sobre el cálculo del factor de productividad, se señala lo siguiente respecto de los intereses capitalizados: *"A criterio de APOYO Consultoría, la lógica presentada por la GRE para excluir la incorporación de intereses capitalizados de las cantidades de capital utilizadas en el cálculo del factor X no es razonable.* *Respecto al primer argumento, éste no es consistente con la lógica aplicada al momento de capitalizar los costos financieros. Tal como se citó en la propuesta de revisión tarifaria preparada por APOYO Consultoría24 y en la propuesta de la GRE25, se reconoce que aquellos intereses que sean directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos calificados26 son considerados como costos del activo. Debido a ello, el costo de financiamiento hasta el inicio de la operación de dicho activo es considerado como un costo de inversión.* *En ese sentido, los intereses incurridos son parte del gasto en capital, por lo que su exclusión implica no reconocer de forma correcta el total del gasto en capital efectivamente incurrido por el concesionario en la construcción de las Etapas 1 y 2 del TNM. De este modo, como se ha mencionado a través*	Al respecto, debe indicarse que la exclusión de los intereses capitalizados de las cantidades de insumo capital obedece a la aplicación de criterios regulatorios. Sobre ello, como se ha indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, si bien contablemente (Norma Internacional de Contabilidad 23: Costos por Préstamos) los intereses que sean atribuibles directamente a la adquisición, construcción o producción de un activo forman parte del costo del activo, para efectos regulatorios, el flujo de servicios de capital generados por un activo es independiente a los costos de financiamiento incurridos por la empresa para la construcción y/o adquisición de dicho activo. En tal sentido, la exclusión de los intereses capitalizables del cálculo de las cantidades de capital no generaría distorsiones en la estimación del factor de productividad, toda vez que dicho concepto no genera flujos de servicios de capital, es decir no representa en sí mismo un insumo necesario para la provisión de servicio. No obstante, debe indicarse que los gastos financieros sí son incluidos en el cálculo del costo de la deuda que forma parte del WACC, el cual a su vez permite estimar los precios de capital. En efecto, mediante Carta N° 0019-2021-APMTC/LEG del 11 de enero de 2021, el Concesionario envió información relacionada a la deuda financiera de APMT, entre la cual incluyó el total de intereses pagados a cada entidad financiera por cada uno de los desembolsos realizados según tipo de deuda. Según indica el Concesionario en el archivo MS Excel "APMTC Requerimiento de Información Factor X 2021-2026 (3er Envío)" adjunto a la referida Carta, "el total de intereses pagados incluye los intereses capitalizados que por aplicación de la normativa financiera contable NIC 23, se registran como parte del costo de los activos, dado que se ejecutaron con el desembolso de los préstamos (Loan I & Loan II)." Dicha información ha sido considerada por el Regulador en su Propuesta Tarifaria cuando se estima el costo efectivo de la deuda en tanto dicho cálculo incorpora los intereses capitalizados, al ser este un gasto de financiamiento obtenido por el Concesionario para la ejecución de las obras de las etapas 1 y 2 del TNM.

TEMA COMENTADO N° 5: INTERESES CAPITALIZADOS	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
del informe, la exclusión del gasto en capital distorsiona la estimación del factor de productividad. *Respecto al segundo argumento, tampoco se considera correcto el planteamiento de la supuesta doble contabilidad de los intereses capitalizados. Ello, debido a que, al cumplir con los criterios establecidos en la norma contable, los intereses dejan de ser gastos financieros operativos para convertirse en parte de los activos de la empresa27. Por ello, su tratamiento como un gasto de frecuencia anual pierde validez debido al cambio en la categoría de cuenta contable. De este modo, no se está argumentando que se considere este concepto dos veces, sino que se debe considerar como un activo —que, en la práctica, implica un gasto en capital— y no como un gasto financiero siempre cuando el gasto en interés cumpla con los criterios de capitalización (esto es, que sean directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos).* *En resumen, a criterio de APOYO Consultoría los intereses capitalizados deben ser considerados como parte del gasto en capital para no generar distorsiones en el factor de productividad no atribuibles a ganancias y/o pérdidas de productividad."* _____ *13 Página 17 de la propuesta preparada por APOYO Consultoría para APMTC en enero del 2021 en el marco del segundo proceso de revisión tarifaria del TNM.* *25 ¶264, página 72 de la propuesta de la GRE.*	Por lo señalado anteriormente, para el cálculo stock de capital únicamente corresponde incorporar el valor de liquidación de las Obras como valor de las Obras Iniciales del TNM, excluyendo los intereses capitalizables asociados al financiamiento de APMT para la ejecución de tales Obras. Por lo tanto, **no se aceptan** el comentario realizado por APMT respecto de la inclusión de los intereses capitalizados como parte de las cantidades de insumo capital para la estimación del factor de productividad del TNM.

TEMA COMENTADO N° 5: INTERESES CAPITALIZADOS	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
26 Los activos calificados son aquellos que necesariamente requieren de un período sustancial de tiempo para que estén disponibles para su uso o venta. Servicio de Acreditación Internacional, Norma 23. *27 Esto implica dejar de ser considerado como una pérdida en el Estado de Pérdidas y Ganancias; y pasar a ser reconocido como un activo en el Balance General, En este segundo caso, igual se reportan.*	

TEMA COMENTADO N° 6: TARIFA DEL SERVICIO DE CARGA LÍQUIDA	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
Mediante comunicación electrónica del 16 de abril de 2021, la empresa Blending SAC comentó lo siguiente: *"Luego de estar presentes en la audiencia pública del 13 de abril del 2021, comprobamos que la carga líquida por tuberías no es prioridad ni en la Agenda de APM Terminals, ni en la Agenda del Supervisor.* *A pesar de que se analizaron varios puntos de manera rápida, no se hizo la diferenciación entre los servicios que el puerto presta a los operadores de carga líquida por tubería versus los otros servicios que brinda APM.* *Esperábamos que se comentase el motivo por el cual cobran la misma tarifa a los operadores de carga líquida que cargan/descargan por medio de atriles (actividad ineficiente y restringida en muchos lugares) vs los operadores de carga líquida que utilizan tuberías que se conectan desde las naves a*	De acuerdo con el artículo 44 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, las audiencias públicas tienen como objetivo que el Ositrán exponga los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes que hayan servido de base para la propuesta de revisión tarifaria. En este caso particular, el objetivo de la audiencia pública llevada a cabo el 13 de abril fue presentar los criterios utilizados para la elaboración de la propuesta de cálculo de factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el TNM durante el periodo 01 de julio de 2021 al 30 de junio de 2026. Por lo tanto, debe aclararse que la audiencia pública no tuvo como objetivo exponer los alcances del Servicio Estándar a la carga líquida a granel, los mismos que se encuentran establecidos en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión. Ahora bien, como bien señala Blending SAC, en diversas ocasiones dicha empresa ha realizado consultas al Ositrán sobre el Servicio Estándar a la carga líquida a granel. Mediante Oficio N° 0443-2019-GAU-OSITRAN del 17 de diciembre de 2019 y a través del Oficio N° 0215-2020-PD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2020, sustentado en el Informe N° 213-2020-GAJ-OSITRAN, este Regulador ha indicado a Blending SAC lo siguiente: • De acuerdo con la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Servicio Estándar a la carga líquida a granel incluye: (i) actividades de estiba o desestiba,

TEMA COMENTADO N° 6: TARIFA DEL SERVICIO DE CARGA LÍQUIDA	
Comentarios recibidos	**Posición de las Gerencias**
instalaciones fuera de las áreas concesionadas a APM. (…) *(…)* *Este tema no es nuevo y hemos realizado este reclamo en diversas oportunidades y como respuesta hemos recibido que hay una tarifa única por tonelada cargada/descargada y que queda a criterio del usuario si utiliza los servicios del operador portuario, sin analizar la diferencia entre los servicios prestados. Como puede comprenderse, una vez que una empresa invirtió en instalaciones como tuberías y tanques de almacenamiento para realizar operaciones más eficientes, seguras y con mayor velocidad, resulta contra producente el regresar a la tecnología obsoleta de los atriles.* *Pensando en eficiencia, reducción de la huella de carbono, descongestionamiento del área operativa del puerto y reducción de los tiempos de las naves en los diferentes muelles, se debería analizar si resultaría adecuado el migrar a operaciones más eficientes y seguras al momento que se revise como debería quedar finalmente la infraestructura del terminal norte del puerto del Callao. sin analizar la diferencia entre los servicios prestados."*	descarga/embarque, de ser el caso, (ii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información, y (iii) el uso de la infraestructura (uso de muelle). • En la misma cláusula se señala que el cobro de la Tarifa del Servicio Estándar es independiente de la prestación efectiva de uno o más de los servicios que conforman dicho servicio estándar, siempre que la no utilización de dichos servicios sea decisión del usuario. • El Contrato de Concesión no ha previsto el cobro de una tarifa diferenciada para la prestación del Servicio Estándar a la carga líquida en función de si los usuarios cuentan o no con infraestructura para facilitar la descarga de gráneles líquidos, o si no hacen uso de todos los servicios comprendidos en el Servicio Estándar; por lo que el cobro que vendría realizando APMT al Usuario se encontraría conforme al Contrato de Concesión, no siendo competencia del OSITRAN establecer una tarifa diferenciada no prevista en el Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, mediante Oficio N° 0081-2021-GRE-OSITRAN del 07 de mayo de 2021, se ha enviado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones los comentarios de la empresa Blending SAC, para los fines que estime pertinentes. En tal sentido, no se acepta el comentario realizado por Blending SAC.

A continuación, se señala la posición del Regulador sobre los comentarios brindados por los integrantes del CUP de alcance nacional en la sesión virtual extraordinaria realizada el día 12 de abril de 2021, por medio de la plataforma Microsoft Teams.

Interesado	Comentarios recibidos	Posición del Regulador
Estenio Pinzas Vidmar - Asociación Peruana de Agentes Marítimos	Con relación al servicio de transbordo, quisiera saber qué tanta influencia tiene este servicio en el procedimiento de actualización de tarifas y cómo ello afecta al mercado local.	El servicio de transbordo de contenedores que se brinda en el TNM se encuentra dentro del grupo de servicios regulados,

		cuyas tarifas se actualizan anualmente mediante el mecanismo de RPI – X establecido en el Contrato de Concesión. Asimismo, corresponde a este Regulador revisar cada cinco años el factor de productividad (X) utilizado para el mecanismo de actualización de tarifas de servicios regulados, dentro de los cuales se encuentra el servicio de transbordo, siendo que esta vez nos encontramos en el segundo procedimiento de revisión de factor productividad. **En tal sentido, se absuelve el comentario.**
Luis Alberto Marcos Bernal – Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones – UNT Perú	Tengo una consulta con relación a un cuadro comparativo (incluido en la presentación realizada por el Regulador) donde incluye los factores de productividad propuesto por el Ositrán de +0,44% y del Concesionario de -6,49%. Para efectos prácticos, quisiera saber si la propuesta de Ositrán indica que se deben mejorar los índices de productividad y si lo propuesto es en beneficio o perjuicio de los usuarios del terminal portuario.	La Propuesta Tarifaria del Ositrán implicaría que, para los próximos cinco años contados a partir del 01 de julio de 2021, las tarifas de los servicios regulados en el TNM varíen anualmente en función de la siguiente regla: RPI-0,44%. Dicha regla implicaría que las tarifas variarían en función de la inflación de los Estados Unidos de América menos el factor de productividad propuesto por el Ositrán (0,44%). **En tal sentido, se absuelve el comentario.**