

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 83
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del miércoles 24 de abril del 2024, en la Sede Central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se inició la Sesión Extraordinaria N° 83 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Javier Chocano Portillo, Gerente de Asesoría Jurídica.
- Christian Rosales, Jefe (e) de Asuntos Jurídicos Regulatorios Administrativos.
- Paolo Mercado Flores, Procurador Público.
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Melina Caldas Cabrera, Jefe de Regulación.
- Roberto Daga Lázaro, Analista de Regulación en materia de Puertos.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, asistieron los señores:

1. César Terrones Linares, representante alterno de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.
2. Víctor Miro Zenteno Gonzales, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC.
3. Silvia Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
4. Gerardo Noguerol Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
5. Cinthya Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS.
6. Nilton Llanos Ayala, representante alterno de la Asociación de Exportadores – ADEX.
7. Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
8. Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
9. Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
10. Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú.

Por otro lado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participó en calidad de expositora, la doctora:

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo del OSITRAN.

Aunado a ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de invitados, los señores:

- Luis Alberto Marcos Bernal, Gerente de Asesoría de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) - UNT PERÚ.
- Israel Stein Lavarello, Especialista de la Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional.

La sesión inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se inició la Sesión Extraordinaria N° 83 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

Competencia del OSITRAN respecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo del OSITRAN, para iniciar la presentación del único tema de agenda.

La Dra. Verónica Zambrano inició la exposición indicando que abordará los siguientes apartados: 1) *Historia de un terminal, a modo de introducción*; 2) *Modelo regulatorio en el Perú*; 3) *Supervisión de OSITRAN sobre la inversión privada en infraestructura de uso público*; 4) *Competencia de OSITRAN en materia portuaria*; y 5) *Reflexiones Finales*.

1. Historia de un terminal, a modo de introducción.

La Dra. Zambrano señaló que, hace algunos años el Consejo Directivo del OSITRAN realizó la interpretación del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en relación a si este podría tener uno o más terminales de pasajeros y se consideró que no existía ambigüedad en las cláusulas por las cuales se solicitó interpretación; por lo que, se entendía que las cláusulas permitían la modificación del Plan de Desarrollo Aeroportuario, y en tanto si sería posible contar con dos o más terminales, siempre y cuando esa modificación resultase más ventajosa para las operaciones y en beneficio de los usuarios.

Ante esta situación, indicó que, en su momento, hubo mucha exposición de este tema por parte de los medios de comunicación, quienes criticaron la opinión del Organismo Regulador; sin embargo, es de resaltar que, esta siempre fue una decisión técnica, pues más allá de que a corto plazo no sea comprendida por la opinión pública, por otros poderes del Estado o por los propios usuarios. Finalmente, una opinión eminentemente técnica, permitió lograr que el OSITRAN cumpla con su función de cautelar los intereses del Estado, inversionistas y usuarios.

2. Modelo regulatorio en el Perú.

2.1. Del Estado empresario al Estado Promotor.

La Dra. Zambrano manifestó que, desde el año 1990 se inició un programa de reformas económicas orientadas a que la iniciativa privada sea el motor del desarrollo, es así que, se liberalizaron los mercados financieros, cambiario y de capitales, se flexibilizó el mercado laboral, se abrió la economía a mercados internacionales y se eliminaron los monopolios estatales. Además, indicó que, se optó por transferir al sector privado el manejo de las empresas que estaban en el Estado, a través de privatizaciones; por lo que, las reformas económicas en el Perú implementaron un nuevo

modelo económico, en donde el Estado ejerce un rol supervisor sobre los privados que desarrollan actividades que antes solamente eran brindadas por las entidades estatales.

2.2. Nuevo modelo económico y papel de los reguladores.

La Dra. Zambrano precisó que, la Constitución Política del Perú de 1993 estableció el modelo de economía social de mercado y determinó las reglas, los principios rectores y los derechos económicos fundamentales que permiten su funcionamiento. Además, se estableció el rol subsidiario del Estado, es decir, que sólo por ley expresa se autoriza al Estado a realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirectamente, ya sea por razón de un alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.

Por otro lado, indicó que, la economía social de mercado permite la libre iniciativa, siendo que, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura, es decir, se redefinen las tareas públicas y la función del Estado pasa de ejecutora a reguladora-supervisora.

2.3. ¿Qué son servicios públicos?

Al respecto, la Dra. Zambrano señaló que, existen una serie de teorías, siendo la Constitución el cuerpo normativo que, precisa el actual modelo peruano referido a la Economía Social de Mercado, bajo el cual, el Estado desempeña un rol de orientación y promoción del empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura. Además, indicó que, de acuerdo con el artículo 83° del Decreto Supremo N° 010-2003-TR, se consideran servicios públicos esenciales los siguientes:

- a) Los sanitarios y salubridad,
- b) Los de establecimientos penales,
- c) Los de limpieza y saneamiento,
- d) Los de electricidad, aguas, desagüe y combustible,
- e) Los de sepelio, inhumaciones y necropsias,
- f) Los de transporte,
- g) Los de comunicaciones y telecomunicaciones,
- h) Los de naturaleza estratégica o que se vinculen con la defensa y seguridad nacional,
- i) Los de administración de justicia por declaración de la Corte Suprema,
- j) Otros determinados por Ley.

Por otro lado, manifestó que el Tribunal Constitucional a través del Pleno Jurisdiccional N° 00034-2004-PIITC señaló que, un servicio público se caracteriza por ser de naturaleza esencial para la comunidad, siendo necesaria la continuidad de su prestación en el tiempo y su naturaleza es regular, es decir, que debe mantener un estándar mínimo de calidad.

2.4. ¿Por qué surgen los organismos reguladores?

La Dra. Zambrano manifestó que, los organismos reguladores surgen por la existencia de fallas de mercado, las cuales se presentan cuando alguno de los supuestos del modelo de competencia perfecta no está vigente y el mercado, dejado por sí solo, arrojará un resultado que genera pérdida de eficiencia social (se produce y consume fuera del óptimo); por lo que, el Estado regula para restaurar el resultado de competencia perfecta.

Asimismo, señaló que, las fallas que se presentan en el mercado pueden ser: monopolio natural, competencia imperfecta, externalidades, asimetría de la información, bienes públicos. Además, precisó que, no basta una falla de mercado para intervenir, es decir, el Estado debe realizar un análisis donde evalúe los efectos de su intervención y solo interviene, si los beneficios de su intervención superan sus costos.

2.5. Rol de los Organismos Reguladores.

La Dra. Zambrano indicó que, la creación de los organismos reguladores en el Perú fue motivada por la necesidad de supervisar y regular los mercados o para garantizar el adecuado funcionamiento de mercados no regulados, asegurando la cobertura en la atención en todo el territorio nacional.

3. Supervisión del OSITRAN sobre la inversión privada en infraestructura de uso público.

3.1. Denominación del OSITRAN.

La Dra. Zambrano señaló que, el OSITRAN es un Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que por ley se constituye como organismo público descentralizado, en ese sentido tiene las siguientes funciones:

- Función Supervisora, Fiscalizadora y Sancionador.
- Función Reguladora.
- Función Normativa.
- Función de Solución de Controversias y Reclamos.
- Función de defensa del interés de los usuarios.

3.2. Misión del OSITRAN.

Por otro lado, la Dra. Zambrano señaló que, la misión del OSITRAN es 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; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

Asimismo, presentó la siguiente gráfica que resume el rol que desempeña el OSITRAN:

Imagen N° 01
Rol del OSITRAN



Fuente: Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN

3.3. Ámbito de Competencia.

La Dra. Zambrano señaló que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4° de la Ley N° 26917, el OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

Asimismo, precisó que, de acuerdo con el artículo 1° del Reglamento del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, se entiende por entidad prestadora lo siguiente:

“ENTIDAD PRESTADORA: Empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios. Lo son también los Administradores Portuarios de infraestructura portuaria de uso público a que se refiere la Ley N° 27943.”

Ahora bien, la Dra. Zambrano indicó que, de acuerdo con la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, se entiende por Administrador Portuario, a la persona jurídica, pública o privada, constituida o domiciliada en el país, encargada de la explotación de la infraestructura portuaria.

Asimismo, señaló que de acuerdo con el Reglamento del OSITRAN, se entiende por infraestructura, como el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los usuarios y por los cuales se cobre una prestación. La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.

Por otro lado, la Dra. Zambrano manifestó que, de acuerdo con el Reglamento del OSITRAN, se encuentran excluidas del concepto de infraestructura, las siguientes:

- La infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales.
- La infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal.
- La infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica. En consecuencia, no es infraestructura portuaria de uso privado, aquella a que se refiere el artículo 20 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC.

Es así que, la Dra. Zambrano precisó que, sí se encuentra comprendida como infraestructura, aquella a que se refiere el artículo 20° del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, porque no es infraestructura portuaria de uso privado. Además, señaló que, el mencionado artículo 20° se refiere a los Administradores Portuarios de puertos de titularidad pública o privada, cuando el puerto o terminal portuario de uso privado supere el 75% del volumen anual de carga movilizada en servicios prestados a terceros no vinculados.

4. Competencia de OSITRAN en materia portuaria.

4.1. Competencia de OSITRAN en puertos de uso público.

La Dra. Zambrano indicó que, de acuerdo con la Clasificación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, se entiende que los puertos pueden ser de titularidad privada o pública, tal y como se detalla:

- Titularidad Privada: cuando la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad privada. Pueden ser de USO PRIVADO o PÚBLICO.
- Titularidad Pública: cuando la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad del Estado. Pueden ser de USO PRIVADO o PÚBLICO.

Asimismo, precisó que los puertos se clasifican por la ocupación y uso de sus obras, con independencia de su titularidad, de Uso Público y de Uso Privado.

4.2. Competencia de OSITRAN en puertos privados de uso público.

Al respecto, la Dra. Zambrano manifestó que, cuando la infraestructura de los puertos es de titularidad privada, el titular decidirá el uso al que serán destinadas sus instalaciones, por lo que este tipo de puerto podrá ser de uso público o privado. En ese sentido, se entiende que es un puerto abierto al público, que no puede discriminar a sus clientes, por lo que, está sujeto a las obligaciones que se derivan del Reglamento de Acceso a Infraestructura de Uso Público, que supone la posibilidad que terceros soliciten acceso para la prestación de servicios esenciales que requieren del puerto o alguno de sus componentes calificados.

Por otro lado, la Dra. Zambrano manifestó que, la Constitución Política del Perú y las leyes, establecen que la actuación del Organismo Regulador está orientada a que el Estado cumpla con su deber constitucional de defender el interés de los usuarios de los servicios públicos, como son los servicios prestados en un puerto.

En ese marco, recaló que, los derechos por los que vela el OSITRAN son:

- No discriminación (condiciones iguales).
- Continuidad (no puede dejar de prestarse).
- Información oportuna y adecuada.
- Libre acceso (cuando no exista exclusividad).
- Libre elección (no puede existir abuso de posición de dominio).

Por otro lado, precisó sobre las competencias en materia regulatoria que, la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) dispone que la utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional y/o de las Autoridades Portuarias Regionales, según la delegación de facultades; asimismo, los administradores portuarios pueden presentar sus propuestas tarifarias de acuerdo a lo establecido en la LSPN.

Además, la Dra. Zambrano destacó que, de acuerdo a lo establecido en la LSPN, corresponde al OSITRAN regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público y supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes vigentes, siendo que, sus funciones y responsabilidades las ejercerá procurando la eficiencia de las actividades y servicios portuarios; las necesarias garantías para los administradores, inversionistas y operadores; y en defensa de los usuarios finales. Para ello incide en la competitividad internacional de los puertos y propende a que los costos y tarifas guarden concordancia y los conceptos se homologuen con los que se cobran internacionalmente en los puertos más modernos y competitivos del mundo.

Aunado a ello, precisó que, en materia de infraestructura de uso público, el OSITRAN conserva sus funciones normativas propias y delega sus funciones técnicas operativas a la Autoridad Portuaria Nacional, pudiendo revocar éstas para sí mediante acuerdo de su Consejo Directivo, aprobado por unanimidad, siendo que, la razón de esta revocatoria será determinada por causa objetiva señalada en el Reglamento.

4.3. Competencia de OSITRAN en puertos privados de uso público.

Al respecto, la Dra. Zambrano señaló que, de acuerdo con el Reglamento de OSITRAN, este Organismo Regulador está facultado para resolver en la vía administrativa las controversias y

reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre Entidades Prestadoras y entre éstas y Usuarios. Asimismo, el OSITRAN puede actuar resolviendo las controversias entre Entidades Prestadoras y Usuarios, lo que comprende la conciliación de intereses.

Por otro lado, la Dra. Zambrano manifestó que, la Gerencia General del OSITRAN a través del Oficio N° 125-17-GG-OSITRAN se pronunció sobre la competencia del OSITRAN en los terminales portuarios de titularidad privada y uso público, tales como, el Terminal Portuario de Pucallpa y el Terminal Portuario de Chancay, a fin de salvaguardar los derechos de los usuarios y hacer cumplir las obligaciones con las que cuentan dichos operadores, enmarcadas en el desarrollo de los servicios de transporte y la supervisión de la explotación de infraestructura.

5. Reflexiones Finales.

La Dra. Zambrano presentó las siguientes reflexiones finales:

- El OSITRAN viene acompañando a todas las inversiones en infraestructura de uso público desde su creación. Así pues, el estimado de inversión acumulada de los concesionarios portuarios fue al cierre del 2014 de un aproximado de USD 854 millones y al cierre de marzo de 2024, dicho valor quedó multiplicado por más de 2.4 registrando USD 2129 millones.
- Sobre los flujos anuales estimados de los importes de inversiones portuarias precisó que, en el año 2023, los flujos estimados de inversiones superaron los US\$ 210 millones, su valor más alto en 7 años.
- El OSITRAN acompaña el proceso de ejecución de obras de los concesionarios portuarios supervisando que se cumpla el respectivo Expediente Técnico.
- En promedio se ejecuta un estimado de aproximadamente USD 100 millones por año, con picos importantes en el 2014, 2015 y 2016, que coincidió con obras importantes en Paita, Matarani y Muelle Norte en el Callao.
- Son 10 entidades prestadoras portuarias que administran los 12 Terminales Portuarios de uso público y alcance nacional, entre ellos, 8 concesionarios que administran 8 terminales concesionados y 2 entidades prestadoras que administran 4 terminales.
- El OSITRAN tiene competencia para supervisar puertos privados de uso público.

Concluida la presentación, el señor Luis Alberto Marcos Bernal, Gerente de Asesoría de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) - UNT PERÚ, intervino y agradeció por la explicación realizada por la Dra. Zambrano, respecto de la legalidad y las competencias del OSITRAN, pues de acuerdo a la normativa actual expuesta, el Regulador sería competente para velar por los usuarios en las concesiones portuarias. Asimismo, destacó que, los puertos como grandes centros de transferencia de carga, involucran a otras operaciones que giran alrededor del transporte marítimo, tales como, el transporte terrestre de carga, el cual es predominante en el país.

La señorita Cinthya Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS, intervino y preguntó que pasará con los niveles de servicio que se brinden en el Terminal Portuario de Chancay, cual será el estándar que se tomará para medir estos niveles. Al respecto, la Dra. Zambrano señaló que, en principio este Terminal Portuario brindará un buen servicio ya que de ello depende que pueda tener mayor acogida y clientes; sin embargo, si en algún momento no cumpliera con brindar un adecuado servicio, el OSITRAN no podría intervenir, debido a que, esta empresa tiene una partida diferente de nacimiento que es una habilitación.

La Dra. Zambrano precisó que, el OSITRAN hace énfasis en su competencia con respecto al Terminal Portuario de Chancay, el cual está referido a resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre Entidades Prestadoras y entre éstas y Usuarios, velar por los intereses de los usuarios y las competencias regulatorias que correspondan. Sin embargo, se pretende desconocer las competencias del OSITRAN, mediante una inadecuada interpretación de una Ley, que busca dejar de lado el actual modelo.

El Sr. Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, intervino y señaló que, en el presente caso lo que se discute versa sobre una infraestructura de transporte de uso público, donde de todas maneras hay un monopolio, que si bien presenta condiciones particulares como es la habilitación portuaria, siendo totalmente distinto al concepto de las concesiones portuarias; no obstante, es necesaria su regulación con la finalidad de salvaguardar el modelo institucional y los intereses de los usuarios de estas infraestructuras.



El señor Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú, intervino y señaló que, la situación en cuestión es algo nuevo; por lo que, debemos analizar el caso en concreto y buscar soluciones, mas no luchar por mantener un esquema que probablemente tiene sus problemas. Asimismo, indicó que, la concesión de Chancay no sería un monopolio; porque existen otros puertos donde se puede acudir, pues no es el único.



La Dra. Zambrano señaló que, el OSITRAN está abierto a los cambios actuales; sin embargo, este cambio de modelo debe ser reflejado en una discusión y análisis profundo y bien justificado, acorde con el actual marco jurídico. Asimismo, precisó que, las normas deben darse en condiciones iguales para todos, porque finalmente hablamos de inversionistas que brindan un servicio público.

El señor Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT, intervino y consultó de que manera se puede medir los niveles de servicios del Terminal Portuario de Chancay desde la competencia del OSITRAN.

Al respecto, el señor Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, intervino y señaló que los niveles de servicios son aspectos operativos que no estarían regulados, por lo que, no tendríamos competencia para ello. Sin embargo, el OSITRAN si podría intervenir en algunos aspectos en los que tiene injerencia, como tarifas, precios, procedimiento de atención de reclamos y solución de controversias. No obstante, precisó que al igual que en los puertos concesionados, los temas operativos que escapan de la competencia del OSITRAN son supervisados por la Autoridad Portuaria Nacional.



El señor Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI, intervino y manifestó que la problemática actual que se viene discutiendo con respecto a la empresa COSCO SHIPPING, debió haberse abordado con anterioridad, toda vez que, a la fecha ya se encuentran próximos a inaugurar el nuevo puerto de Chancay.



La señora Silvia Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias, intervino y señaló que, habido mucha confusión al respecto debido a la forma de comunicar lo referente a las competencias del OSITRAN; por lo que, resulta necesario que exista claridad en la forma de comunicar las competencias del Organismo Regulador. Asimismo, indicó que en estos seis meses que quedan para el inicio de operaciones del referido terminal, es oportuno establecer lazos de comunicación, que permitan transparentar y/o aclarar las dudas entre el Estado y el inversionista.



La Dra. Zambrano aclaró que, el OSITRAN es competente a partir del momento en que el Terminal Portuario de Chancay inicie la explotación y operaciones propias del puerto, es en ese momento que el Organismo Regulador posee competencia para intervenir en algunos aspectos como el tema de las tarifas, procedimiento de atención de reclamos y solución de controversias. Asimismo, precisó que se requerirá al Indecopi que se pronuncie por el tema de la competencia.



La señora Hooker manifestó que, como parte del presente Consejo se solicite al OSITRAN que pueda hacer una mayor y mejor difusión del tema, para transparentar los alcances y competencias del Regulador.

El señor Luis Marcos intervino y manifestó que, siempre será bienvenida la inversión. Asimismo, precisó que, el tema del aporte por regulación es algo que corresponde debido al rol que cumple el

Organismo Regulador en la supervisión de las concesiones; por lo que, considera que lo más oportuno al presente caso es establecer mecanismos de diálogo entre el OSITRAN, el inversionista, la APN y el MTC, para generar predictibilidad del tema, y no esperar al inicio de operaciones.

La Dra. Zambrano indicó que, solicitará a los representantes del Terminal Portuario de Chancay una reunión protocolar para que ellos informen cuáles son los verdaderos inconvenientes que están generando esta problemática, si se tratase del tema del aporte por regulación, este puede ser conversado.

El señor Enrique Prado, intervino y saludó la propuesta señalada por la Dra. Zambrano referida a concretar una reunión protocolar con los representantes de la empresa COSCO SHIPPING; asimismo, sugirió que en dicha reunión se convoque a los representantes de la Autoridad Portuaria Nacional, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Indecopi, para buscar soluciones a corto plazo en beneficio de nuestro país.

La Dra. Arrescurrenaga, señaló que se está incluyendo como un pedido del presente Consejo, promover una mayor comunicación y difusión de las competencias del OSITRAN respecto al Terminal Portuario de Chancay.

La Dra. Zambrano manifestó que, se solicitará la opinión del Indecopi, respecto a los indicios de competencia y que, dicha comunicación será remitida para conocimiento de los miembros del presente Consejo.

III. ACUERDOS:

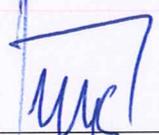
Durante el desarrollo de la presente Sesión Extraordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

IV. PEDIDOS:

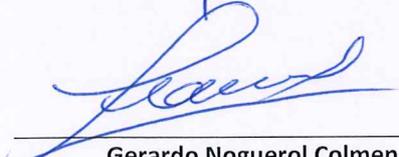
Durante el desarrollo de la presente Sesión Extraordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional formularon los siguientes pedidos:

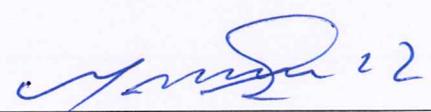
1. Promover una mayor comunicación y difusión de las competencias del OSITRAN respecto al Terminal Portuario de Chancay.

Siendo las 12:20 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 83 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.


César Terrones Linares
Asociación de Agentes de Aduana del Perú

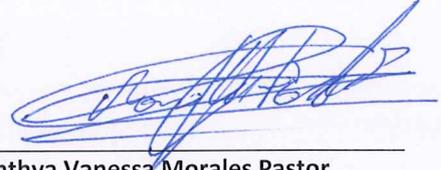

Nilton Llanos Ayala
Asociación de Exportadores – ADEX


Gerardo Noguero Colmenares
Asociación Peruana de Agentes Marítimos -
APAM


Víctor Miro Zenteno Gonzales
Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga – ANATEC



Enrique Prado Rey
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema
de Distribución Física Internacional de
Mercancías – CONUDFI



Cinthya Vanessa Morales Pastor
Cámara Nacional de Comercio,
Producción, Turismo y Servicios –
PERÚCAMARAS



Nicky Corrochano Chichizola
Asociación Peruana de Agentes de Carga
Internacional – APACIT



Eleodoro Lastra Gomero
Asociación Automotriz del Perú



Silvia Hooker Ortega
Sociedad Nacional de Industrias