



DP WORLD
PORTS & TERMINALS

dpworld.com

DALC.DPWC. 369.2025

17 de julio de 2025

Señores

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

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo

Lima. -

Atención: Dra. Verónica Zambrano Copello
Presidente del Consejo Directivo

Sr. Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Asunto: Comentarios al Informe “Propuesta: Revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030”

Referencia: Resolución 69-2025-PD-OSITRAN

De nuestra consideración:

Nos es grato saludarlos y dirigirnos a ustedes con relación al procedimiento administrativo en curso, iniciado mediante la Resolución 172-2024-PD-OSITRAN, correspondiente a la revisión de las tarifas máximas aplicables en Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur para el periodo 2025-2030, en el marco del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado Peruano y DP World S.R.L. (“DP World”) el 24 de julio de 2006 (en adelante, el “Contrato de Concesión”).

Como es de su conocimiento, mediante la resolución de la referencia, publicada el 23 de junio de 2025, la Presidencia Ejecutiva del OSITRAN aprobó el Informe “*Propuesta: Revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030*” aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados (el “Proyecto”); a efectos de recibir comentarios de DP World y otros interesados.

Conforme a lo señalado en la mencionada resolución y dentro del plazo otorgado, DP World cumple con presentar a continuación sus comentarios al Proyecto, los cuales han sido elaborados en conjunto con nuestros asesores económicos, la reconocida consultora MACROCONSULT S.A. Cabe mencionar que un resumen de estos comentarios ha sido expuesto en la Audiencia Pública celebrada el 17 de julio de 2025.

En la presente carta se identifican cuatro grandes discrepancias con el Proyecto de OSITRAN que se desarrollan en cuatro comentarios. En primer lugar, se advierte un cambio injustificado en la metodología utilizada para el cálculo del costo de la deuda, al no anualizar las tasas por subperiodo ni aplicar el enfoque previamente validado en revisiones anteriores, como la segunda revisión tarifaria de DP World para el 2021.

En segundo lugar, como fuente principal para la valorización de inversiones, el Proyecto priorizó el uso de informes de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) y expedientes técnicos para la determinación de los montos de inversión, así como el uso de Actas de Recepción de Obras (parciales y finales) para la definición de las fechas de operación. De esta manera, OSITRAN emplea un procedimiento ‘ad hoc’ para la valorización del insumo capital (a diferencia del resto insumos utilizados por la empresa), en lugar de emplear los Estados Financieros Auditados de DP World, los cuales representan los valores efectivamente desembolsados y las fechas reales de activación de las inversiones.

En tercer lugar, se observa un tratamiento distinto al utilizado en otros procedimientos de otras concesiones para el cómputo del stock de capital, incluso haciendo uso de Actas de Recepción Parcial de Obras. En los informes tarifarios realizados a APM

DP World Callao S.R.L.

Av. Manco Cápac, 113, Cercado del Callao,

Provincia Constitucional del Callao

T: +511 2066500

www.dpworldcallao.com.pe



Terminal se observó un mayor nivel de desagregación de los activos intangibles de la concesión, hecho que introduce una variación metodológica relevante sin una justificación técnica adecuada.

Finalmente, el Proyecto omite la inclusión del factor de calidad, a pesar de que este constituye un componente esencial que permite reflejar de forma integral el desempeño del concesionario que se traslada en un beneficio a sus usuarios.

I. Primer comentario: Error material en el cálculo del costo de deuda

El cambio en la metodología adoptada por OSITRAN para calcular el costo de la deuda no es el correcto, dado que no contempla la anualización de las tasas correspondientes a cada subperiodo del año. Este paso es fundamental para determinar correctamente el costo de la deuda correspondientes a los años 2013, 2018, 2023 y 2024, los cuales deben calcularse como un promedio ponderado —según los días de vigencia de la deuda— de las tasas aplicables en cada tramo del año.

El costo de la deuda debe reflejar lo que la empresa efectivamente paga por sus obligaciones financieras. La forma correcta de estimarlo parte del cálculo del costo efectivo de la deuda, definido como el cociente entre los intereses pagados durante un año por el saldo de la deuda financiera al 31 de diciembre del año evaluado. El cálculo de este indicador es coherente con el enfoque utilizado habitualmente para el cálculo del WACC (Weighted Average Cost of Capital).

El problema del cálculo de la deuda realizado por OSITRAN yace en que **las tasas que son ponderadas para el cálculo final del costo de deuda anual no están anualizadas.**

A modo de ejemplo, se muestra a continuación el cálculo para el tramo enero-abril de 2024:

Año	Préstamo	Saldo deuda	Intereses deuda	Intereses instrumentos financieros	Costos de financiamiento	Días de interes	Costo de la deuda
Ene-Abr 2024	260,000,000	260,000,000	4,407,000	0	0	121	1.70%
May-Dic 2024	300,000,000	300,000,000	14,180,000	-2,820,000	0	245	3.79%
Total			18,587,000	-2,820,000	0	366	3.10%

Sea el cálculo aplicado por OSITRAN:

$$\text{Costo de deuda entre enero y abril} = \frac{4,407,000}{260,000,000} = 1.70\%$$

Cuando correctamente, el costo de la deuda debería prorratearse por la duración en términos de días de la cuota:

$$\text{Costo de deuda entre enero y abril} = \frac{4,407,000}{260,000,000} * \frac{366}{121} = 5.13\%$$

La tasa de 1.70% resulta artificialmente baja si no se ajusta por la duración del tramo. Una vez anualizada, se evidencia que el costo real de endeudamiento asciende a 5.13%, valor que representa de forma precisa el costo real de endeudamiento entre los meses de enero y abril de 2024. Cabe añadir que este tipo de estimación (5.13%) ya ha sido aplicado correctamente en procedimientos anteriores, como en la segunda revisión tarifaria del año 2021 para DP World.

Este mismo error metodológico se ha replicado en los cálculos del costo de deuda de los años 2013, 2018, 2023 y 2024. La siguiente tabla muestra la comparación entre los valores calculados por OSITRAN y los valores corregidos bajo la metodología adecuada:

Tabla 1: Costos de deudas del Concesionario calculados en el Proyecto de OSITRAN y corrección propuesta

Año	Propuesta Ositrán	Corrección	Diferencia
2013	3.66%	6.70%	3.04%
2018	2.82%	3.83%	1.01%
2023	2.00%	6.27%	4.27%
2024	3.10%	5.48%	2.38%



Fuente: DP World y OSITRAN

Finalmente, la inconsistencia observada en el cálculo del Proyecto constituye un error material en la forma en que se ha calculado el costo de la deuda, que debería ser corregido para mantener la coherencia metodológica con el enfoque del WACC y la comparabilidad con procedimientos anteriores.

II. Segundo comentario: el reconocimiento de inversiones efectivamente realizadas por DP World

(a) Consideraciones e implicancias económico-regulatorias

En los párrafos 144 y 158 del Proyecto se indica lo siguiente con relación a la fuente de información utilizada para la estimación de los valores de las inversiones realizadas por el Concesionario para el cálculo del factor de productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

En línea con lo aplicado durante la primera y segunda revisiones tarifarias del TMS, OSITRAN consideró que las inversiones realizadas en equipamiento e infraestructura se agrupan en dos grandes categorías: (i) inversiones adicionales recepcionadas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), e (ii) inversiones adicionales correspondientes a otros activos registrados en los Estados Financieros Auditados de DP World.

Respecto a las inversiones recepcionadas por la APN, OSITRAN precisa que su valorización se encuentra contenida en los informes emitidos por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización. En particular, señala que para determinar el valor de la inversión adicional recepcionada por la APN correspondientes a la Fase II “**se han considerado los valores de los Informes Técnicos del Contratista Supervisor de la obra, Informes Especiales y Finales de la Empresa Supervisora y de los Expedientes técnicos**”, dado que los activos de ésta aún se encuentran en proceso de liquidación.

En cuanto a las inversiones correspondientes a otros activos registrados, estas se valoran en base a los **Estados Financieros Auditados de DP World**.

Toda la información correspondiente a la Fase II ha sido trabajada sobre la base de los valores consignados en el Expediente Técnico de dicha fase, así como los Informes Técnicos del Contratista Supervisor de la obra y los Informes Especiales y Finales de la Empresa Supervisora. Estos documentos, si bien recogen un enfoque de supervisión, no constituyen los valores reales obtenidos en el mercado ni son compatibles con la metodología de revisión tarifaria RPI-X. Ello contrasta con los valores registrados en los Estados Financieros, los cuales sí representan la inversión ejecutada.

Es importante destacar las diferencias que existen entre el marco conceptual relacionado al cálculo del factor de productividad y el relativo a la supervisión de las obras. El primero tiene como propósito medir la productividad física alcanzada por TMS en un determinado periodo, a partir de las cantidades efectivamente utilizadas de insumo capital (entre otras), en función del nivel de producción que la empresa puede ofrecer. Las eficiencias alcanzadas a partir del enfoque de regulación de incentivos (factor de productividad) son el resultado de la libertad de decisión que dicho esquema otorga a la empresa, a fin de que esta optimice las cantidades de insumos y productos y adquiera los insumos a los menores precios de mercado posibles. De esta manera, el factor de productividad busca capturar las eficiencias relativas en términos de cantidades y precios efectivamente ejecutados por la empresa en el mercado, durante el periodo de análisis¹. Por ello, las inversiones deben reflejar fielmente las condiciones de mercado bajo las cuales fueron adquiridas.

En contraste, la valorización de inversiones con fines de supervisión se enfoca en verificar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el desarrollo de proyectos y la ejecución de obras. Como los compromisos de inversión están vinculados a metas físicas y la fijación precios unitarios establecidos en un período base determinado, los valores de las liquidaciones finales (o expedientes técnicos) no consideran cambios en precios ni partidas adicionales no previstas, incluso si el concesionario ha tenido que asumirlos efectivamente. Por lo tanto, **los montos de valorización de inversiones incluidos en los Expedientes Técnicos no son coherentes con el objetivo del cálculo del factor de productividad**.

¹ Ver Bernstein J. y Sappington D. (2000) “How to determine the X in RPI-X regulation: a user’s guide”, Telecommunications Policy 23, 63-68; o, Cowan S. (2002) “Price Cap Regulation”, Swedish Economic Policy Review, January 9, 167-188.



Diferencias en montos de inversiones que figuran en la propuesta del concesionario y en el Proyecto

La fuente de información utilizada para el cómputo de las inversiones para el cálculo del stock de capital del TMS en la propuesta del Concesionario fueron los Estados Financieros Auditados de DP World (a cargo de KPMG). Tomando como base dicha fuente, el monto del total de inversiones realizadas en el TMS entre 2023 y 2024 para los activos intangibles de la concesión asciende a US\$ 321'213,398. En contraste, el Proyecto solo considera US\$ 304'015,723 para el mismo periodo. Ello se traduce en una diferencia de US\$ 17'197,675, que no se están reconociendo en el cálculo del factor de productividad.

En la Tabla 2, se muestran los montos consignados en las dos propuestas tarifarias, según las categorías consideradas como parte del insumo capital del TMS consignadas en la propuesta de DP World y el Proyecto de OSITRAN. Como se puede apreciar, la diferencia más significativa está relacionada con Obras Civiles por US\$ 18'248,318.

Tabla 2: Montos de inversión según Proyecto de OSITRAN y propuesta de DP World Callao
(en dólares)

Concepto	Propuesta DP World		Propuesta OSITRAN	
	2023	2024	2023	2024
Empty Handler, Reach Stackers, Terminal Truck, Internal Tractor Vehicles	0	5,778,108	2,000,000	6,437,262
Obras civiles	0	242,146,434	53,473,444	170,424,673
Grúas pórtico	0	36,997,081	0	36,994,200
Grúas RTG	0	36,291,775	6,876,000	27,810,144
Total Año	0	321,213,398	62,349,444	241,666,279
Total 2023-2024		321,213,398	304,015,723	

Fuente: DP World y OSITRAN

Distorsiones en el cálculo del factor de productividad del TMS

En el Proyecto y en la propuesta de DP World, para cada categoría de activo, el stock de capital contable en el periodo t se obtiene sumando al stock de capital del periodo anterior ($t - 1$), la inversión realizada (ajustada por los cambios contables) durante el periodo t , y restando la depreciación económica correspondiente a dicho periodo. En términos generales, el cálculo del stock de capital contable se expresa 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 .

De la expresión anterior se desprende que los montos de inversiones no considerados (**US\$ 17.19 millones**) por el uso de fuentes distintas a los Estados Financieros Auditados termina repercutiendo en el cálculo del factor de productividad principalmente a través de los montos considerados para cada año ($k_{m,2023}$ y $k_{m,2024}$). Este resultado se debe a que, en el Proyecto, las inversiones reconocidas se valorizan sobre la base de los precios unitarios establecidos en los expedientes técnicos y se computan en fechas de Actas de Recepción de Obra (tanto parciales y finales). En cambio, en la propuesta de DP World, se valorizan en base a los precios de mercado y consideran la fecha de activación conforme a la información auditada de sus estados financieros.

Esta diferencia contable, en términos del modelo tarifario, se termina reflejando en una subestimación de la cantidad de capital (que sería el equivalente a las horas trabajadas en lo que respecta al insumo mano de obra), principalmente la del 2024. Después de ser estimado el stock contable de cada categoría de capital, estos son divididos por el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC) o Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME), según corresponda. Por último, para el cálculo de las unidades de capital que estuvieron en operación para la producción del TMS, se considera el promedio de las unidades de capital calculadas para los periodos t y $t - 1$. Este procedimiento se condensa en la siguiente expresión:

$$\hat{v}_{m,t} = \frac{\hat{s}_{m,t} + \hat{s}_{m,t-1}}{2}$$

Donde:



$v_{m,t}$: Cantidad de capital implícita correspondiente al activo m durante el año t .

$s_{m,t}$: Unidades de servicios de capital implícito correspondiente al activo m al cierre del año t .

$s_{m,t-1}$: Unidades de servicios de capital implícito correspondiente al activo m al cierre del año $t-1$.

Así, en términos de capital utilizado relacionado a las inversiones de la Fase II, para el año 2024, el Proyecto y la propuesta de DP World reconocen 295.89 millones y 179.55 millones de dólares reales, respectivamente. Esto representa una subestimación de aproximadamente **116.34 millones de dólares reales** en las unidades empleadas para medir el insumo de capital para el año 2024, como se muestra en la Tabla 3.

Tabla 3: Montos de inversión según Proyecto de OSITRAN y propuesta de DP World Callao
(en dólares)

	Stock de capital deflactado		Cantidad de capital 2024
	2023	2024	
OSITRAN			
Empty Handler, Reach Stackers, Terminal Truck, Internal Tractor Vehicles	1 877 042	7 588 062	4 732 552
Obras civiles	47 275 754	196 377 865	121 826 809
Grúas pórtico		34 078 588	34 078 588
Grúas RTG	6 453 269	31 381 798	18 917 533
Total Anual (A)	55 606 065	269 426 311	179 555 482
DP World¹			
EH - ITV - RS - TT		4 160 487	4 160 487
Obras civiles		217 053 360	223 062 222
QC		34 081 242	34 081 242
RTG		33 431 522	33 431 522
VEHICULOS		1 162 232	1 162 232
Total Anual (B)		289 888 843	295 897 706
Diferencia (B) - (A)	-55 606 065	20 462 532	116 342 224

Fuente: DP World y OSITRAN. Nota: Los valores de 2024 para Obras Civiles fueron deflactados por el IPMC ajustados por tipo de cambio.

Esta distorsión es producto de tres factores: (i) el monto de inversiones no recogidos en el Proyecto; (ii) el nivel de agregación de los activos (principalmente las Obras Civiles); y, (iii) la fecha en la que considera que estos se van activando (una parte en 2023 y otra en 2024). Los dos últimos factores implícitamente asumen la utilización de activos de las Obras Civiles que no habrían sido considerados como operativos ni siquiera por las Actas de Recepción Parcial de Obra (como es el caso del relleno, muelle y pavimentos de las inversiones adicionales, o los segmentos 9 y 10 del muelle de las inversiones obligatorias).

Los tres factores en conjunto provocan una subestimación del uso de insumos de la empresa y, por consiguiente, una sobrestimación de la productividad de ésta. Implícitamente y en términos intuitivos, el Proyecto estaría estableciendo que el TMS tendría la capacidad atender el mismo nivel de cargas y naves utilizando un nuevo muelle con un valor del 60% de lo efectivamente invertido en términos de cantidad de capital.

De esta manera, solicitamos que las inversiones efectivamente realizadas por DP World, cuyos montos y fechas de activación son acreditadas de conformidad con los Estados Financieros Auditados, sean incorporadas en la versión final de la decisión tarifaria.

III. Tercer comentario: Tratamiento diferenciado de las inversiones con respecto a procedimientos anteriores de otros concesionarios

Sin perjuicio de que la posición principal de DP World sobre la fuente de información correcta para la determinación de la cantidad de capital del TMS es la expuesta en la sección II, es relevante señalar que en procedimientos anteriores en los que OSITRAN utilizó Actas de Recepción Parcial de Obras

- se mostró un mayor nivel de desagregación de los activos intangibles de la concesión; y,
- no necesariamente se utilizaron las fechas que figuran en éstas.

Sobre el primer punto, utilizando la información remitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) mediante el correo electrónico referido en el numeral 24 del Informe Tarifario de las referencias, las inversiones de la Fase II, con los montos consignados por OSITRAN, pueden alcanzar el nivel de desagregación presentado en la Tabla 4:

Tabla 4: Montos de inversión en la Fase II con mayor nivel de desagregación usando información remitida por GSF (en dólares)

Categoría Propuesta OSITRAN	Categoría Propuesta Concesionario en Comentarios	2023	2024
EH - eTT - RS - TTR	Dos (2) Empty Handler (EH) 2023 y Dos (2) Reach Stacker (RS) 2023	2,000,000	
	Seis (6) Tractor de terminal eléctrico (eTT) 2024 y Seis (6) Trailer de Terminal (TTR) 2024		1,915,954
	Seis (6) Tractor de terminal eléctrico (eTT) 2024 y Quince (15) Trailer de Terminal (TTR) 2024		2,372,704
	Ocho (8) Tractor de terminal eléctrico (eTT) 2024		2,148,605
QC	Una (1) grúa STS (QC) 2024		12,230,000
	Una (1) grúa STS (QC) 2024		12,230,000
	Una (1) grúa STS (QC) y Un (1) Spreader para grúas STS 2024		12,534,200
RTG	Cuatro (4) grúas RTG 2023	6,876,000	
	Tres (3) grúas RTG eléctricas 2024		6,917,211
	Tres (3) grúas RTG eléctricas 2024		6,917,211
	Seis (6) grúas RTG eléctricas y Un (1) Spreader para grúa de Patio 2024		13,975,722
OBRAS CIVILES	INVERSIONES OBLIGATORIAS- OBRAS PROVISIONALES Y SERVICIOS PARA LA OBRA	-	4,701,800
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- DRAGADO Y DEMOLICION DE ROMPEOLAS	7,069,556	12,714,050
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- RELLENO	18,926,438	18,736,657
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- MUELLE	19,185,136	10,551,825
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- PAVIMENTOS	3,615,167	3,332,942
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- SISTEMA ELÉCTRICO	293,303	249,515
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- SISTEMA ACI	34,960	31,581
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- TALLER	-	-
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- OBRAS MENORES	237,884	82,792
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- PLATAFORMA DE RESPALDO	-	6,552,990
	INVERSIONES OBLIGATORIAS- CARGADORES ELÉCTRICOS PARA E-ITV Y SUBESTACIÓN 1.8	-	-
	INVERSIONES ADICIONALES- OBRAS PROVISIONALES Y SERVICIOS PARA LA OBRA	-	5,302,030
	INVERSIONES ADICIONALES- DRAGADO Y DEMOLICION DE ROMPEOLAS	-	16,833,430
	INVERSIONES ADICIONALES- RELLENO	-	56,276,248
	INVERSIONES ADICIONALES- MUELLE	-	11,597,774
	INVERSIONES ADICIONALES- PAVIMENTOS	-	7,554,418
	INVERSIONES ADICIONALES- SISTEMA ELÉCTRICO	3,515,997	9,954,494
	INVERSIONES ADICIONALES- SISTEMA ACI	-	55,278
	INVERSIONES ADICIONALES- TALLER	-	1,098,386
	INVERSIONES ADICIONALES- OBRAS MENORES	595,002	1,684,570
INVERSIONES ADICIONALES- PLATAFORMA DE RESPALDO	-	-	
INVERSIONES ADICIONALES- CARGADORES ELÉCTRICOS PARA E-ITV Y SUBESTACIÓN 1.8	-	3,113,890	
Total		62,349,444	241,666,279

Fuente: DP World y OSITRAN. Nota: Ver Anexo A con la elaboración de esta tabla.

De esta forma, el Proyecto de OSITRAN ya no estaría asumiendo la operatividad en 2023 de distintos activos que forman parte de las Obras Civiles que no fueron reconocidos en dichos años ni en las Actas de Recepción Parcial de Obras. Sobre el segundo punto, se sostiene que todos estos activos deberían ser reconocidos en 2024, ya que los Estados Financieros Auditados tienen dicho año como fecha de activación de todas las inversiones realizadas para la Fase II.

IV. Cuarto comentario: el factor de corrección por calidad

Con respecto a la propuesta de incluir una corrección por calidad de servicio (“Factor Q”) en el cálculo del factor de productividad del TMS, el Proyecto señala que no existe base contractual para establecer tal corrección al Factor de Productividad del TMS. En específico, se afirma en la página 139 del Proyecto que:

“[...] las tarifas deben ser reajustadas conforme a la fórmula “RPI – X”, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, sin incorporar algún ajuste por calidad en el cálculo del factor de productividad del TMS como lo plantea el Concesionario.”

Al respecto, cabe destacar que en el párrafo 222 del Proyecto se señala que “para la determinación del factor de productividad (X), el Regulador, de considerarlo pertinente, podrá estimar o ajustar dicho factor considerando aspectos relacionados con la calidad de los servicios prestados por la Entidad Prestadora”. Asimismo, es importante señalar que, en lo que respecta a la corrección por calidad de servicio, éste es un mecanismo señalado explícitamente en el acápite I.3. del Anexo II del RETA:



DP WORLD
PORTS & TERMINALS

dpworld.com

“Para la determinación del factor de productividad (X), el Regulador, de considerarlo pertinente, podrá estimar o ajustar dicho factor considerando aspectos relacionados con la calidad de los servicios prestados por la Entidad Prestadora, así como la inclusión de inversiones obligatorias contractuales no vinculadas con demanda o asociadas a metas de cobertura.

[...] Por otro lado, cabe mencionar que el contrato de concesión, la ley o el Regulador establecen los estándares mínimos de operaciones y calidad del servicio que deberá cumplir la Entidad Prestadora. Así, en el caso de la concesión de la infraestructura, se puede contemplar una eventual modificación del mecanismo de Precios Tope cuando se exija una calidad superior a la establecida por el contrato y/o mayores inversiones vinculadas a dichos niveles de calidad superior requeridos.”

En la propuesta del concesionario se evaluó los siguientes grupos de mediciones: (i) las mediciones de los niveles de servicio y productividad del TMS, y (ii) las mediciones de niveles de indicadores de servicios de nave, carga fraccionada, granel y contenedores, disponibles desde septiembre 2013 hasta abril de 2023. El primer grupo de mediciones se centra en el rendimiento toneladas/hora, mientras que el segundo grupo se enfoca en mejoras en la reducción del tiempo de servicio. En tal sentido, es importante mencionar que TMS estaría ofreciendo sus servicios regulados con una calidad superior a la establecida en el Contrato de Concesión.

En virtud de lo señalado anteriormente,

- i. DP World solicita la corrección del error material en el cálculo del costo del Concesionario para los años 2013, 2018, 2023 y 2024.
- ii. DP World solicita a OSITRAN que se reconozcan las inversiones efectivamente realizadas y acreditadas mediante los Estados Financieros Auditados, en lugar de basarse en montos provenientes informes o expedientes técnicos que no reflejan las condiciones reales de mercado de la adquisición de los activos ni las fechas reales de activación. Este reconocimiento es fundamental para garantizar un cálculo adecuado del factor de productividad del TMS.
- iii. DP World señala un trato diferenciado (con respecto a procedimientos anteriores para otras concesiones) en la consignación de los activos a partir de las Actas de Recepción de APN (tanto las de recepción parcial de obras como las finales), principalmente en el aspecto del nivel de desagregación de los activos.
- iv. DP World solicita la inclusión de la corrección por calidad (factor Q) dentro del cálculo del factor de productividad del TMS.

DP World reconoce el trabajo efectuado por el equipo de OSITRAN encargado del procedimiento tarifario, y confía en que nuestros comentarios serán acogidos en la versión definitiva de la decisión tarifaria.

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Muy atentamente,

Cristina Lazo Guerrero

Apoderada

DP World Callao S.R.L





DP WORLD
PORTS & TERMINALS

Adj:

Anexo A: INVERSIONES RECIBIDAS DPW 2023 Y 2024 - Comentarios.

dpworld.com