

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 22 de julio de 2009

N° 027-2009-CD-OSITRAN

VISTOS:

El Informe N° 025-09-GRE-OSITRAN, de la Gerencia de Regulación, mediante el cual se sustenta y propone la extensión de la vigencia de la tarifa máxima aplicable al servicio de embarque de pasajeros del Terminal Portuario de Matarani, presentado por la Gerencia General en la sesión de Consejo Directivo de fecha 15 de julio del año en curso;

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES (HECHOS)

El 17 de agosto de 1999 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani, cuyo Numeral 6.1, establece que el concesionario determinará las tarifas a ser cobradas siempre que no excedan de las establecidas por OSITRAN. Asimismo, el Anexo 6.1 establece que el concesionario podrá solicitar ajustes en las Tarifas Máximas a OSITRAN, que podrá modificarlas de conformidad con las normas que rigen su funcionamiento;

Con fecha 27 de setiembre de 2004, se publicó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN;

El 30 de setiembre de 2005, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD-OSITRAN se aprobó la tarifa máxima de US\$ 6.00, aplicable a los pasajeros que embarcan en el Terminal Portuario de Matarani; asimismo, la vigencia de la tarifa para dicho servicio se estableció hasta el 16 de agosto de 2009;

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2008-CD-OSITRAN de fecha 18 de diciembre de 2008 se aprobó el inicio de procedimiento de oficio de la revisión tarifaria de los servicios regulados del Terminal Portuario de Matarani, mediante el mecanismo de precios tope, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2009 al 16 de agosto de 2014. Dicho procedimiento de revisión tarifaria comprende servicios distintos al embarque de pasajeros;

Mediante Carta N° 086-2009-TISUR/GG, de fecha 13 de julio de 2009, la empresa concesionaria comunica que dada la baja demanda y regularidad del tráfico solicita a OSITRAN la extensión de la vigencia de la tarifa máxima de pasajeros por cinco años adicionales, manteniendo el nivel tarifario de US\$ 6,00 por pasajero.

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

Emitir un pronunciamiento con relación a la renovación de la vigencia de la tarifa máxima del servicio de embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani (TPM);

III. ANALISIS DE LA CUESTION EN DISCUSIÓN

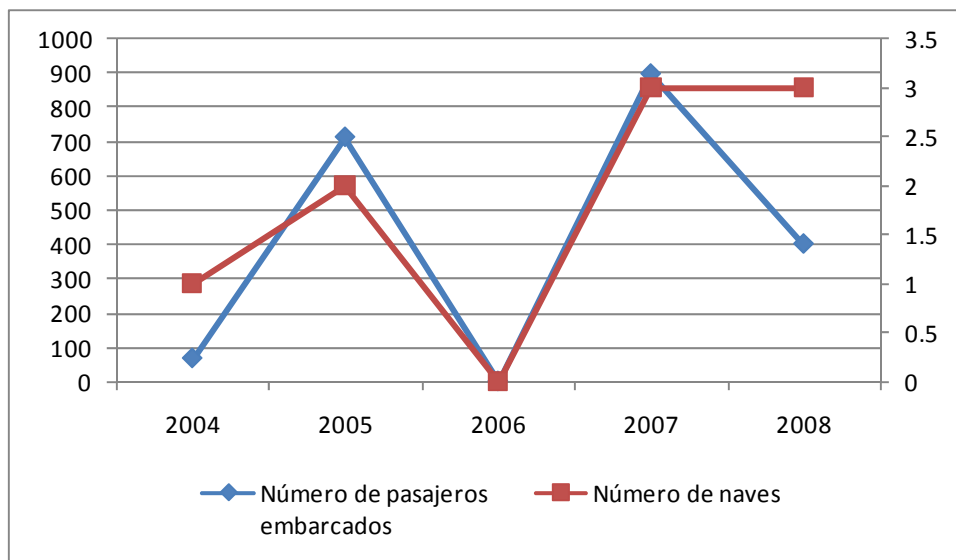
Transcurridos casi cinco años desde la aprobación de la tarifa máxima del servicio de embarque de pasajeros corresponde evaluar la evolución del servicio y emitir un pronunciamiento con relación a la vigencia de la tarifa;

3.1 Comportamiento de la Demanda

Es necesario precisar que la demanda por el servicio de embarque de pasajeros no se encuentra determinada per se. Por el contrario, se trata de una demanda derivada, como resultado de los servicios turísticos brindados por un crucero¹;

¹ Ver "Estudio sobre la Condiciones de Competencia en el Servicio de embarque de pasajeros en el TPM". INDECOPI.

Gráfico N° 1: Evolución del número de pasajeros embarcado por el TPM y del número de naves recaladas durante el periodo 2004-2008



Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

Como se observa en el Gráfico N° 1, la demanda por el servicio de pasajeros ha mostrado un comportamiento incipiente e inestable durante el periodo 2004-2008. Es así que durante en el 2006 no se registró crucero alguno, mientras que en los años 2005, 2007 y 2008 se registraron dos (02), tres (03) y tres (03) naves de cruceros atendidas;

Asimismo, se observa que el número de pasajeros embarcados ha mantenido un promedio anual de 200 pasajeros por crucero;

Estos resultados muestran que la demanda por el servicio de embarque de pasajeros en el TPM no se ha desarrollado conforme a lo esperado inicialmente, por tanto todavía existe incertidumbre respecto al comportamiento de este servicio;

En ese contexto, la demanda del servicio de embarque de pasajeros en el TPM, no ha mostrando tendencia o crecimiento; por el contrario todavía presenta características de un mercado incipiente cuyo comportamiento continúa siendo incierto;

3.2 Comportamiento de la Oferta

La oferta del servicio de embarque de pasajeros se encuentra comprendida por un conjunto actividades portuarias² asociados al embarque y/o desembarque de pasajeros. La provisión de este conjunto de actividades necesariamente requiere el uso de recursos³ que son compartidos en la provisión de otros servicios portuarios;

Estos recursos en infraestructura presentan características, que configuran la organización de las actividades del puerto, como los elevados costos fijos y la indivisibilidad de la inversión⁴. Dichas características hacen que toda oferta de servicios portuarios responda de manera directa y no continua al nivel de demanda;

Para el caso particular, dado el comportamiento de la demanda, no se han producido inversiones destinadas exclusivamente a la provisión del servicio de embarque de pasajeros en el TPM. Asimismo, las expectativas sobre futuras inversiones para la provisión de dicho servicio es nula⁵;

Como se desprende en el Cuadro N° 1, la inversión en Mejoras Eventuales (voluntarias) ha sido destinada en mayor proporción y principalmente al mejoramiento de la infraestructura para la provisión de otros servicios portuarios, como el embarque de minerales, recepción y almacenamiento de granos, entre otros;

² Tránsito de pasajeros por las instalaciones del TPM, seguridad adicional, acordamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para pasajeros, primeros auxilios, acceso a servicios de comunicaciones.

³ Como el muelle marginal, patios, accesos, personal de seguridad, acondicionamiento de servicios, facilidades para la movilización de equipaje, patio de maniobras, puertas y áreas de tránsito, servicio de ambulancia y facilidades para la instalación de telefonía pública, móvil e internet.

⁴ Privatización y regulación de infraestructura de transporte. Una Guía para Reguladores.

⁵ En el plan de negocio 2009 de la Empresa Concesionaria no se presentó actividad de inversión destinada directamente al mejoramiento en la provisión de dicho servicio.

**Cuadro N° 1: Inversiones en Mejoras Eventuales
(US \$)**

ITEM	2005	2006	2007	2008
OTRAS MEJORAS EVENTUALES (Voluntarias)(*)				
Sistema de Embarque Minerales (Segundo mejoramiento)	550,000	3,300,000	1,100,000	
Sistema de Recepción y Almacenamiento (Soya boliviana)	1,072,222	6,433,333	2,144,444	
EIA, Estudios, Licencias, Visas y Otros	127,778	766,667	255,556	
Tanques para Líquidos				
Multiducto				
Equipos Auxiliares Varios	18,825	18,825	18,825	18,825
Muelle e Infraestructura	18,249	18,249	18,249	18,249
Mejoras Infraestructura Administrativa y Otros	35,900	35,900	35,900	35,900
Seguridad	14,875	14,875	14,875	14,875
Sistemas (Equipos)	16,050	16,050	16,050	16,050
Otras inversiones en Mejoras	780,123	1,425,817	909,262	650,984
TOTAL INVERSION NO CONTRACTUAL (US \$)	2,634,022	12,029,716	4,513,160	754,883

Fuente: Gerencia de Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

Por lo expuesto, se puede afirmar que las inversiones destinadas a mejorar la provisión del servicio de pasajeros no se han desarrollado;

Asimismo, dado que la demanda no ha crecido durante el periodo 2004-2008, la empresa concesionaria no programó inversiones en el Plan de Negocios 2009;

3.3 Principio de Costo-Beneficio en la Regulación de Tarifas

El Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA) establece lo siguiente:

*“Principio de Costo-Beneficio: la intervención regulatoria de OSITRAN, a través de la fijación o revisión de tarifas, deberá sustentarse en un análisis de los costos y beneficios sociales derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta los criterios tales como la **regularidad del servicio, evolución de la demanda**, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros”.*

[el resaltado es nuestro]

Es necesario precisar, tal como se ha señalado, que las condiciones de oferta y demanda de mercado del servicio de embarque de pasajeros no ha presentado cambios significativos, dado que el comportamiento de la demanda y de la oferta del servicio muestran una evolución incipiente que no ha derivado en inversiones para este servicio;

Como se señalado, el principio de costo-beneficio contempla entre sus elementos de análisis la regularidad del servicio y la evolución de la demanda;

En cuanto a la regularidad, el servicio de embarque de pasajeros en el TPM ha evolucionado sin crecimiento, solamente se ha registrado dos o tres cruceros atendidos por año durante el periodo 2005-2008. Inclusive para el año 2006 no se registró la recalada de alguna nave de pasajeros. Ello se debe principalmente a que no existe un programa turístico permanente de los cruceros hacia la zona turística del sur del país y que el TPM se convierta en un puerto de embarque o descarga de pasajeros⁶;

En consecuencia, bajo el principio de costo-beneficio no se encuentran elementos que justifiquen una revisión de tarifa máxima para el servicio de embarque de pasajero, en virtud al comportamiento de la demanda. Sin perjuicio de ello, es necesario continuar con el monitoreo de dicho mercado para un seguimiento de las condiciones de mercado del servicio;

3.4 Sobre lo establecido en el estudio de Fijación de tarifa

Adicionalmente, es importante señalar que el informe⁷, que sustenta la fijación de la tarifa por el servicio de embarque de pasajeros, recomendó, entre otros elementos, la posibilidad de una revisión tarifaria en la medida que la demanda por el servicio se desarrolle;

*“La tarifa máxima estará vigente hasta el 16 de agosto de 2009, estando sujeta a partir de dicha fecha a una modificación en el marco de la revisión del sistema tarifario mediante el factor de productividad, **siempre que el servicio se desarrolle**”.*

[el resaltado es nuestro]

Al respecto, es necesario señalar que dada la evolución del mercado del servicio de embarque de pasajeros, no correspondería someter a una revisión tarifaria dicho servicio debido a que el desarrollo del mismo no muestra señales de desarrollo;

De conformidad con lo establecido en el Literal d) del Artículo 28° y 29° del Reglamento General de OSITRAN aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 15 de julio de 2009;

⁶ En Chile, por ejemplo, la industria de cruceros es considerada una industria emergente. En tanto en el Perú no existe una industria, los servicios brindados para este mercado se circunscriben únicamente a los servicios en infraestructura portuaria.

⁷ Informe Tarifario: “Fijación de Tarifa Máxima por Embarque de Pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani”. Gerencia de Regulación OSITRAN. Setiembre 2005. Nota N° 086-05-GRE-OSITRAN.

SE RESUELVE:

PRIMERO.- Renovar la vigencia de la tarifa máxima aplicable al servicio de embarque de pasajeros que brinda el Terminal Portuario de Matarani del 17 de agosto de 2009 al 16 de agosto de 2013.

SEGUNDO.- Ratificar todos los extremos de la Resolución N° 063-2005-CD-OSITRAN que determinó la fijación de la tarifa máxima del servicio de embarque de pasajeros del Terminal Portuario de Matarani, en todos los extremos que no se opongan al artículo precedente.

TERCERO.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 025-09-GRE-OSITRAN a la Empresa Concesionaria Terminal Internacional del Sur TISUR S.A. para que cumpla la presente Resolución.

CUARTO.- Disponer la difusión de la presente Resolución en la página Web institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. N° PD 13590-09