

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO****CARGO DE RECEPCIÓN - TRÁMITE DOCUMENTARIO**

La recepción del presente documento no significa
la conformidad o aprobación del mismo

Fecha de ingreso: 05/08/2019

Hora: 14:18

Número de Trámite: **2019061533**

Remitente: TRANSPORTADORA CALLAO S.A.

Area Destinataria: Presidencia

Tipo de Documento: CARTA MP

Número de Documento: ADM-0217-19

Asunto: COMENTARIOS A PROYECTO DE REVISION DE FACTOR DE PRODUCTIVIDAD E INFORMACION
COMPLEMENTARIA

Observaciones: LOS ANILLADOS NO ESTA FOLIADO

Nro Folios Totales: 4

Registrado Por: KATHERINA MARTINEZ QUINTO

Conservar este documento para cualquier atención o consulta, indicando el número de trámite.

Calle Los Negocios N° 182, Piso 2 Urb. Limatambo - Surquillo

<https://www.ositran.gob.pe>

Callao, 5 de agosto de 2019

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
Presidenta del Consejo Directivo

Asunto: Comentarios a proyecto de revisión de factor de productividad e información complementaria

Referencia: Resolución 32-2019-CD/OSITRAN - “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao”

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a su Despacho con relación al procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas aplicables en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Puerto del Callao, de titularidad de Transportadora Callao S.A. (“TCSA”).

Como es de su conocimiento, mediante Resolución 32-2019-CD/OSITRAN, publicada el 10 de julio de 2019, el Consejo Directivo aprobó el Informe “*Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao*” aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados hasta el 22 de mayo de 2024 (en adelante, el “Proyecto”); a efectos de recibir comentarios de TCSA y otros interesados.

Conforme a lo señalado en la mencionada resolución y dentro del plazo otorgado, TCSA cumple con remitir sus comentarios al Proyecto, haciendo nuestras la evaluación y conclusiones del informe elaborado por nuestros asesores, la reconocida consultora Macroconsult S.A., que se adjunta a la presente comunicación, junto con el material probatorio que estamos incorporando al expediente como sustento de nuestros comentarios.

Asimismo, adjuntamos también el informe económico del señor Manuel Carrillo Barrionuevo, economista especialista en regulación económica y en particular en procedimientos tarifarios relacionados con la determinación de factores de productividad. La evaluación y conclusiones de su informe son consistentes con la posición de TCSA y solicitamos que también sean evaluados por OSITRAN en el procedimiento como parte de nuestros comentarios.

Sin perjuicio de que nuestra posición se encuentra detallada en los informes adjuntos, estimamos pertinente hacer una breve referencia a unos aspectos específicos del Proyecto:

- a) *El Proyecto usa datos del año 2014. Esos datos no son adecuados para la determinación del factor de productividad*

El Proyecto utiliza datos del año 2014, creando un “año proforma” aplicando una regla de tres simple con los datos del año 2014 incompleto y atípico a efectos de contar con data de un año 2014 completo. Este método ha sido usado anteriormente por el regulador, sin embargo en el presente caso no es adecuada su aplicación dadas las características particulares de esta infraestructura portuaria especializada para el embarque de minerales (monoproducto), su conexión y alimentación inicia en los almacenes de concentrado de minerales extraportuarios a través de fajas secundarias conectadas al Open Access y este a su vez está conectado a una faja tubular, para seguir todo su recorrido en una extensión de aproximadamente 3 Km hacia el edificio de transferencia, faja tripper, muelle y *shiploader*.

A continuación se muestra un extracto del modelo (hoja de cálculo) del Proyecto sujeto a comentarios, en el que se aprecia significativas distorsiones con la realidad producto de la incorporación del año proforma 2014, que se usa para calcular la variación de productividad 2014-2015 (titulada en la hoja de cálculo como 2015):

31 2. Índice de Cantidades de Servicio					
32					
33					
	2015	2016	2017	2018	
34	Laspeyres	1.200	0.966	0.941	0.976
35	Paasche	1.201	0.966	0.941	0.976
36	Índice de Fisher Servicios	1.201	0.966	0.941	0.976
37	Variación índice de Fisher	18.29%	-3.51%	-6.08%	-2.43%
38					
39 3. PTF de la Empresa					
40					
	2015	2016	2017	2018	
42	Índice de Fisher Servicios	1.201	0.966	0.941	0.976
43	Índice de Fisher Insumos	1.031	0.966	0.972	1.016
44	PTF de la Empresa	1.164	0.999	0.969	0.960
45	Variación índice de Fisher	15.20%	-0.09%	-3.20%	-4.06%
46					

Índice Factor X 0.1 Índice de Cantidades 0.2 Índice de Precios 1.1 Ingresos Brutos 1.2 Retribución APN 1.3 Aportes O

Claramente se puede evidenciar que no existe razonabilidad alguna en las magnitudes de los resultados que esta proforma arroja. TCSA solicita que en los cálculos del factor de productividad no se utilicen los datos del año 2014 por ser éste un año atípico y por lo tanto, no comparable con los años 2015, 2016, 2017 y 2018.

Estamos presentando evidencia que sustenta que el uso de datos del año 2014 es inadecuado por tratarse de un año absolutamente atípico, considerando además que la infraestructura de TCSA es distinta en su funcionamiento respecto de las demás infraestructuras portuarias concesionadas sujetas de regulación tarifaria de OSITRAN.

En particular, las características especiales de la infraestructura de TCSA generaron que nuestra empresa exigiera al constructor un período de operación asistida en el cual los sistemas y el funcionamiento pudieran ser los adecuados, independientemente de la fecha formal de inicio de operación según el contrato de concesión.

Adicionalmente, como es de conocimiento del regulador, la alimentación de la infraestructura concesionada de TCSA depende del funcionamiento de las fajas secundarias de los almacenes, definidas en nuestro contrato de concesión, pero que no forman parte de nuestra concesión y son

operadas por terceros. Estamos presentando comunicaciones formales de los titulares de dichos almacenes, en los cuales se acredita que la operación de las respectivas fajas secundarias pudo alcanzar de manera consistente la alimentación de concentrados de minerales a TCSA a la velocidad de diseño de 2000 THM/h recién en noviembre de 2014 y en enero de 2015.

Estas situaciones convierten a los datos del año 2014 en absolutamente atípicos (y por ende no comparables) respecto de los siguientes años de operación de TCSA.

Este aspecto, que es de contenido sustancial, es compartido tanto por el informe de Macroconsult como por el informe del señor Manuel Carrillo.

Hacemos notar que recientemente el Consejo Directivo de OSITRAN ha tenido oportunidad de plantear el no uso de un año proforma. En efecto, en el informe aprobado por la Resolución 29-2019-CD/OSITRAN, del 19 de junio de 2019, se señala lo siguiente:

Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024 *GRE-GAJ-OSITRAN*

250. La frecuencia de análisis de la información es anual y abarca el periodo 2010-2018 (nueve años). Cabe mencionar que, si bien el Concesionario inició operaciones en el TPP el 7 de octubre de 2009, para el presente procedimiento, no se considerarán los meses de operaciones del año 2009 (aproximadamente tres meses) en la medida que dicho periodo no resulta representativo y suficiente para completar o construir de manera proporcional un año proforma para el 2009. En tal sentido, considerando que el cálculo del Factor de Productividad analiza las variaciones porcentuales del producto e insumos utilizados para la prestación de los servicios de un año respecto de otro, se tienen ocho (8) variaciones porcentuales anuales para el periodo bajo análisis.

Conforme a lo acreditado por TCSA en nuestros comentarios al Proyecto, OSITRAN debe considerar que la data de 2014 no resulta representativa ni suficiente a efectos de poder generar un año proforma 2014 que sea comparable.

Todas estas circunstancias, que se encuentran debidamente acreditadas con evidencia documental, sustentan así que la incorporación de datos del año 2014 no resulta adecuada ni objetiva para una correcta determinación del factor de productividad de TCSA, y por ello solicitamos su exclusión del cálculo definitivo.

b) Las correcciones al mecanismo de factor de productividad por sostenibilidad y calidad

TCSA respetuosamente insiste en su solicitud de que el Consejo Directivo de OSITRAN apruebe ajustes al factor de productividad en relación a la sostenibilidad de la concesión, así como a la mejor calidad que TCSA provee a sus usuarios. Sobre esto último, recordamos que es un mecanismo expresamente previsto en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN (“RETA”), en la sección específica referida al mecanismo RPI-X:

Cabe mencionar que, además de fijar el factor X, el contrato de concesión, la Ley o el Organismo Regulador establecen los estándares mínimos de operaciones y calidad del servicio.

En algunos casos, el ajuste de calidad y/o inversiones puede ser incorporado explícitamente en la fórmula. En otros casos, se puede optar por incluir un índice fuera de la fórmula.

En el caso de la concesión de la infraestructura, se puede contemplar una eventual modificación de la tarifa tope máxima cuando se exija una calidad superior a la establecida por el contrato y/o mayores inversiones. De tal manera que:

$$P_t = [1 + (RPI - X \pm Q \pm K)] P_{t-1}$$

Ecuación I. 8

Hacemos notar que, al referirse el RETA a “una calidad superior a la establecida en el contrato [de concesión]”, claramente no nos encontramos ante una situación en la cual dicho contrato deba ser modificado, sino que contiene determinado indicador de calidad mínimo, y el concesionario, al superarlo, puede verse reconocido con este elemento tarifario relacionado a dicha calidad superior.

El Proyecto señala, para denegar nuestro pedido, que la aplicación de esta regla del RETA “está sujet[a] a una premisa: que se haya establecido previamente una meta de calidad superior a la fijada en el Contrato de Concesión, lo que no ha ocurrido en el presente caso.” Precisamente TCSA propone que OSITRAN fije esa meta de calidad superior a la del contrato de concesión, a efectos de que aplique la previsión expresa del RETA.

c) Revisión de la productividad total de factores de la economía y el WACC

TCSA, particularmente en el informe del señor Manuel Carrillo, presenta comentarios específicos en relación a la forma en que el Proyecto propone la determinación del PTF de la economía y del WACC. Solicitamos que estos comentarios sean evaluados a efectos de que se modifique la aproximación incluida en el Proyecto al respecto.

TCSA reconoce el trabajo efectuado por el equipo de OSITRAN encargado del procedimiento tarifario, y confía en que nuestros comentarios -al encontrarse respaldados con evidencia específica que no se encuentra a la fecha incorporada en el expediente- serán acogidos en la versión definitiva de la decisión tarifaria.

Conforme es de conocimiento del regulador, la situación económico-financiera de TCSA es particularmente frágil. Una decisión como la contenida en el Proyecto no solo haría inviable que la concesionaria pueda cumplir con sus obligaciones bajo el endeudamiento garantizado permitido (aprobado por OSITRAN), sino también que pueda asegurar su continuidad o subsistencia.

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Muy atentamente,
TRANSPORTADORA CALLAO S.A.



Víctor Sam Chang
Gerente General

Adj.

- Informe de Macroconsult, incluyendo anexos documentales
- Informe económico del señor Manuel Carrillo