

Paita, 03 de julio de 2024

Carta N° 0141-2024-GAF/TPE

Señores

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRANCalle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo
Lima. -**Atención:** Dra. Verónica Zambrano Copello
Presidente del Consejo Directivo**Asunto:** Comentarios al Informe “Propuesta: Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita, 2024-2029”**Referencia:** Resolución N.° 0033-2024-PD-OSITRAN

De nuestra consideración:

Nos es grato saludarlos y dirigirnos a ustedes con relación al procedimiento administrativo en curso, relativo a la revisión de las tarifas máximas aplicables en el Terminal Portuario de Paita (en adelante, “TPE”), en el marco del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado Peruano y Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Como es de su conocimiento, mediante la resolución de la referencia, publicada el 31 de mayo de 2024, la Presidencia Ejecutiva del OSITRAN aprobó el Informe “*Propuesta: Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita para el periodo 2024 - 2029*” aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados (el “Proyecto”); a efectos de recibir comentarios de TPE y otros interesados.

Conforme a lo señalado en la mencionada resolución y dentro del plazo otorgado, mediante la presente comunicación TPE cumple con presentar sus comentarios al Proyecto, los cuales han sido elaborados conjuntamente con nuestros asesores económicos, la consultora Macroconsult S.A. Cabe mencionar que estos comentarios han sido expuestos en la Audiencia Pública celebrada el 02 de julio de 2024 en la ciudad de Piura. A continuación, presentamos nuestros comentarios a la propuesta tarifaria de OSITRAN:

a) Error en la serie de datos para la muestra del beta de TPE

Se identificó que, dentro de la información financiera de Gujarat Papinav (una de las firmas que conforman la muestra de empresas comparables) empleada en el modelo tarifario de OSITRAN, el Regulador optó por completar con cero (0) los datos cuya información no se encuentra disponible en Bloomberg. En particular, los ceros se observan en la serie de datos del ratio deuda-capital (D/E) en los años 2010, 2011, 2012 y 2014 (ver Tabla 1).

Tabla 1: Series del ratio D/E para la empresa Gujarat Pipavav, 2010-2023

	Disponible en Bloomberg	Propuesta Ositrán 2024	Modelo Tarifario Final de Primera Revisión del TPP	Datos Propuestos por TPE actualmente
2010	n.d.	0.00	1.08	1.08
2011	n.d.	0.00	0.85	0.85
2012	n.d.	0.00	0.26	0.26
2013	0.22	0.22	0.22	0.22
2014	n.d.	0.00	0.00	0.00
2015	0.00	0.00	0.00	0.00
2016	0.00	0.00	0.00	0.00
2017	0.00	0.00	0.00	0.00
2018	0.00	0.00	0.00	0.00
2019	0.00	0.00		0.00
2020	0.03	0.03		0.03
2021	0.02	0.02		0.02
2022	0.02	0.02		0.02
2023	0.03	0.03		0.03

Como alternativa de solución, se propone completar los datos faltantes con la información reportada en el modelo tarifario de la Primera Revisión del TPE. Se considera que esta es una solución idónea debido a que en este informe se encuentra disponible la serie de datos completa y a que dicha serie ya ha sido utilizada previamente por OSITRAN.

b) Modificación en la serie de tasa impositiva efectiva

En lo que respecta a este punto, se halló que OSITRAN reportó una serie de datos diferente a la utilizada en la Primera Revisión del TPP (ver Tabla 2).

Tabla 2: Comparación de las series de tasa impositiva efectiva empleadas por OSITRAN en sus modelos tarifarios del TPE

Tasa impositiva efectiva	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Anterior	33.50%	33.50%	33.50%	33.50%	33.50%	31.60%	31.60%	33.03%	33.03%	33.03%	33.03%	33.03%	33.03%	33.03%
Nueva	33.50%	30.00%	30.00%	30.00%	30.00%	28.00%	28.00%	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%	29.50%
Diferencia	0.00%	-3.50%	-3.50%	-3.50%	-3.50%	-3.60%	-3.60%	-3.53%	-3.53%	-3.53%	-3.53%	-3.53%	-3.53%	-3.53%

Así, este cambio conlleva a que toda la serie del precio de alquiler del capital (desde 2011) sea artificialmente más pequeña que antes. Al considerar esta modificación, OSITRAN estaría asumiendo que, entre la Primera y Segunda Revisión tarifaria, el TPE se habría vuelto más eficiente en precios para el periodo 2011-2018. Adicionalmente, cabe destacar que, en ningún otro procedimiento tarifario, OSITRAN ha adoptado la figura de modificación de la serie de tasas impositivas efectivas. Si bien el Regulador señala en el Proyecto, que se aplicó una modificación de series de datos en la Segunda Revisión del Terminal Norte

Multipropósito del Terminal Portuario del Callao ("TNM"), ello no se verifica al revisar el informe tarifario que acompañó a la decisión final del TNM en 2021¹ (ver Tabla 3).

Tabla 3: Series de tasa impositiva efectiva usadas por OSITRAN en la Segunda Revisión del TNM²

Cuadro N° 21 TASA EFECTIVA DE IMPUESTOS			
Año	Tasa impositiva en el Perú	Participación de los trabajadores	Tasa efectiva de impuestos
2011	30,00%	5,00%	33,50%
2012	30,00%	5,00%	33,50%
2013	30,00%	5,00%	33,50%
2014	30,00%	5,00%	33,50%
2015	28,00%	5,00%	31,60%
2016	28,00%	5,00%	31,60%
2017	29,50%	5,00%	33,03%
2018	29,50%	5,00%	33,03%
2019	29,50%	5,00%	33,03%

Fuente: SUNAT (2019). Compendio de Tasas Impositivas (Periodos: 1982 – 2019). Gerencia de Estudios Económicos. ONPEE. Al 15 de mayo del 2019. Anexo 7. Disponible en: http://www.sunat.gob.pe/estadisticas/estudios/principales_tasas/compendio_tasas_impositivas.zip (último acceso: 4 de marzo de 2021) y Decreto Legislativo N° 892. Regulan el derecho de los trabajadores a participar en las utilidades de las empresas que desarrollan actividades generadoras de rentas de tercera categoría. Publicado en el diario oficial El Peruano el 11 de noviembre de 1996. Disponible en: <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00892.pdf> (último acceso: 4 de marzo de 2021).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Al respecto, TPE plantea como alternativa de solución que OSITRAN utilice la serie de tasa efectiva de impuestos reportada en la Primera Revisión tarifaria del TPE, siguiendo así el mismo esquema de trabajo aplicado en el resto de procedimientos tarifarios recientes y evitando dar un trato diferenciado al caso del Puerto de Paita.

c) *Desestimación de la corrección por calidad del servicio ("Factor Q")*

Con respecto a la propuesta de incluir una corrección por sostenibilidad de la oferta ("Factor Q") en el cálculo del Factor de Productividad ("Factor X") del TPE, el Proyecto alega que no existe base contractual para establecer tal corrección al Factor de Productividad del TPP. En específico, el Regulador afirma en la página 111 del Proyecto que:

"[...] las tarifas deben ser reajustadas conforme a la fórmula "RPI – X", de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, sin incorporar algún ajuste por calidad en el cálculo del factor de productividad del TPP como lo plantea TPE."

Al respecto, cabe destacar que en la página 111 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

¹ En específico, dicho informe acompañó a la aprobación del factor de productividad del TNM Resolución de Consejo Directivo N.º 024-2021-CD-OSITRAN.

² Extraído de «REVISIÓN DE OFICIO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO, 2021-2026» (p. 157). Disponible en web: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/06/informe-tarifario-reso-024-2021-cd-ositrان.pdf>

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:

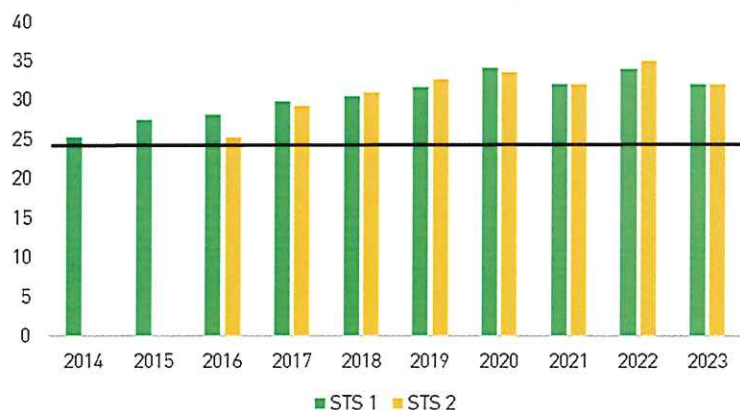
"Para la determinación del factor de productividad (X), el Regulador, de considerarlo pertinente, podrá estimar o ajustar dicho factor considerando aspectos relacionados con la calidad de los servicios prestados por la Entidad Prestadora así como la inclusión de inversiones obligatorias contractuales 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. De tal manera que:

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

En tal sentido, es importante mencionar que, en el Contrato de Concesión, se establece un nivel de productividad de grúa STS de 25 Mov/Hora. Asimismo, de acuerdo con información remitida al OSITRAN, entre el 2014 y 2023, TPE ha alcanzado un nivel de productividad en promedio de 30.5 Mov/Hora y 31.4 Mov/Hora para las grúas STS 1 y 2, respectivamente (ver Tabla 4).

Tabla 4: Niveles de servicio de las grúas del TPP



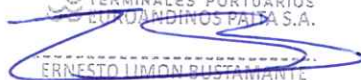
Con ello, TPE estaría ofreciendo sus servicios regulados con una calidad superior a la establecida en el Contrato de Concesión, permitiendo a los usuarios obtener un ahorro neto producto de la mayor calidad del servicio brindado. Por este motivo, se considera adecuado y pertinente incluir la corrección por Factor Q dentro del cálculo del Factor de Productividad del TPP.

Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

TPE 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,

TERMINALES PORTUARIOS
EUROANDINOS PAITA S.A.

ERNESTO LIMÓN BUSTAMANTE
GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZA