



# Cámara de Comercio de Lima

## 14 de octubre del 2105



**DP WORLD**  
Callao



**DP WORLD**  
Callao

# El terminal portuario mas moderno del Perú

Sistemas informáticos integrados:  
trazabilidad de la carga y de las operaciones

6 Grúas Pórtico Súper Post Pnx:  
18 a 20 filas de alcance

21 Grúas de Patio:  
rapidez en la entrega y  
recepción de contenedores

16 m. de profundidad marina:  
mayor capacidad de carga

14 Ha de patio de contenedores:  
almacenamiento y servicios a la carga:  
inspecciones, reefers, maquinaria

650 m lineales de muelle:  
Barcos Súper Post Panamax







Mayo 10 – Agosto 15 (por trimestre)

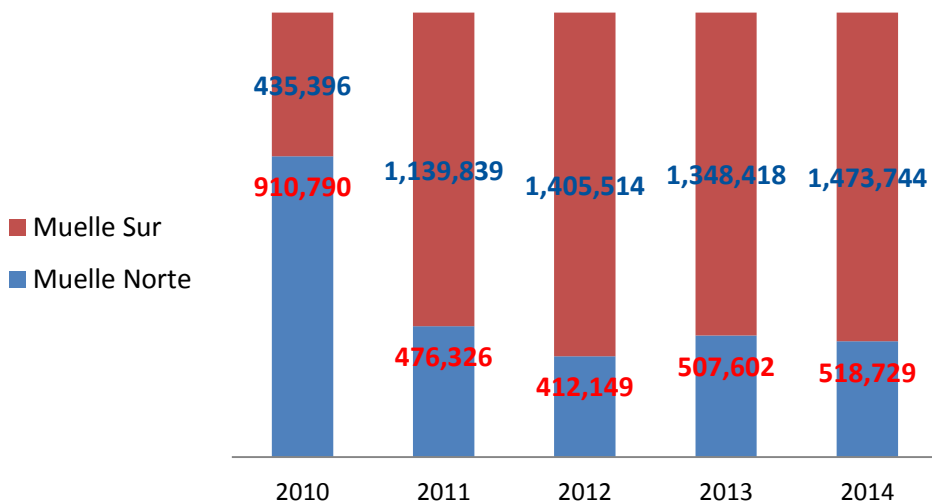


Mayo 10 – Agosto 15 (por trimestre)



— Promedio de horas de operación por nave  
— Promedio Movimientos por Nave

— Contenedores — Productividad Promedio (contenedor/hora)



**Ene-Jun 2015 vs. 2014:**  
**Aprox. -8.4%**



**DP WORLD**  
Callao

# Algunos retos que enfrentan los concesionarios



Generar mayor capacidad de manera equilibrada con el mercado

**Asegurar sostenibilidad de la infraestructura en la revisión tarifaria**

Modernización de la legislación laboral

Adecuación de los procesos aduaneros a las nuevas operaciones portuarias



8.19. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación con dos Amarraderos, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI- X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

(...)

Durante el horizonte de la concesión se procederá a utilizar, para propósitos del cálculo del X, en el caso específico del stock de activos fijos netos al valor que resulte de sumar los valores resultantes de los siguientes cálculos:

- La anualidad del valor de la inversión referencial establecida en las bases del concurso calculada a la tasa de descuento regulatoria que será fijada por el REGULADOR. Es decir, no se considerara los efectos derivados de la inversión inicial que realice el CONCESIONARIO en la construcción y equipamiento para el cálculo del factor X.
- Las inversiones adicionales netas de su depreciación, realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero.



Cláusula  
1.20.59 del  
Contrato de  
Concesión

## 1.20.59. Inversión Complementaria:

Es la obligación que asume el CONCESIONARIO de ejecutar la Inversión Complementaria Mínima y de transferir en dominio fiduciario la Inversión Complementaria Adicional, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Contrato. Los montos correspondientes a la Inversión Complementaria no comprenden el costo del diseño, Construcción, financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur.

La Inversión Complementaria no eximirá al CONCESIONARIO del cumplimiento de otros pagos, retribuciones o tributos a su cargo que establezcan las Leyes y Disposiciones Aplicables, las presentes Bases, el Contrato de Concesión y en general la legislación peruana.

La Inversión Complementaria se divide en dos partes:

- a. **Inversión Complementaria Mínima (ICM):** Es el compromiso de ejecutar las obras comunes mencionadas en el Anexo 9.
- b. **Inversión Complementaria Adicional (ICA):** Es el monto que, adicionalmente a la Inversión Complementaria Mínima, fue ofrecido por el Adjudicatario, como componente de su Propuesta Económica. La ICA será transferida en dominio fiduciario de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo N° 18 del presente Contrato.6



# ¿Porqué reconocer la ICA?

- ICA son US\$ 144 millones.
- Obras de uso común en el TPC: son **insumos necesarios para la provisión de los servicios portuarios.**
- **Impactan en las ganancias de productividad**

El factor de productividad (X) corresponde a las **ganancias promedio por productividad obtenidas por el CONCESIONARIO.**

Cláusula 8.19 del  
Contrato de Concesión



Obras en la boca de entrada y el canal de acceso al Puerto del Callao

Mejoramiento de la Av. Néstor Gambetta y Manco Cápac



**Reduce la congestión (en la entrada /salida del terminal)**

**Acceso de grandes naves portacontenedores**



El ingreso de estas naves requiere mejores condiciones físicas: profundidad, dragado.

**Genera ingresos**

**Mejor atención de los usuarios**

**Mejora la competitividad del TPC**





DP WORLD

Callao

## • Ampliación de la bocana de acceso

### Grandes expectativas

La ampliación y mejora de la boca de entrada del puerto del Callao, sumada a la optimización de los tiempos de los servicios en Muelle Sur con sus seis grúas pórtico y su mayor capacidad de almacenamiento, lo colocarán en un nivel global de modernización portuaria.

Al culminar el proyecto la brecha de atraso portuario se acortará aún más y el nivel de las



➤ Con la ampliación y mejora de la boca de entrada, el puerto del Callao no solo tendrá como principal ventaja su ubicación en la costa oeste de Sudamérica, sino también la capacidad de recibir naves entre 6.500 y 8.000 TEUs, lo cual beneficiará al comercio internacional.

La cooperación entre la APN y la Municipalidad del Callao estará dirigida a establecer mecanismos y relaciones de cooperación interinstitucional para realizar trabajos de habilitación, mejoras, mantenimiento o ampliación de las infraestructuras viales terrestres que mejoren el tráfico que mueve el TP Callao.

El compromiso de la APN reside en financiar la ejecución de los trabajos efectuados por la Municipalidad del Callao de las infraestructuras viales terrestres consignadas en los respectivos convenios específicos que se suscribirán según la obra programada.

Cabe señalar, que el financiamiento se efectuará con cargo a los fondos del Fideicomiso aportado por el Concesionario del Nuevo Terminal de Contenedores en el TP Callao Zona Sur, DP World Callao. En tanto, las infraestructuras viales terrestres, sobre las cuales la Municipalidad del Callao efectuará los trabajos serán establecidas por la APN.

Revista de la APN – Edición 10, Año 3, 2010.

Boletín Portuario de la APN No. 13, marzo 2008

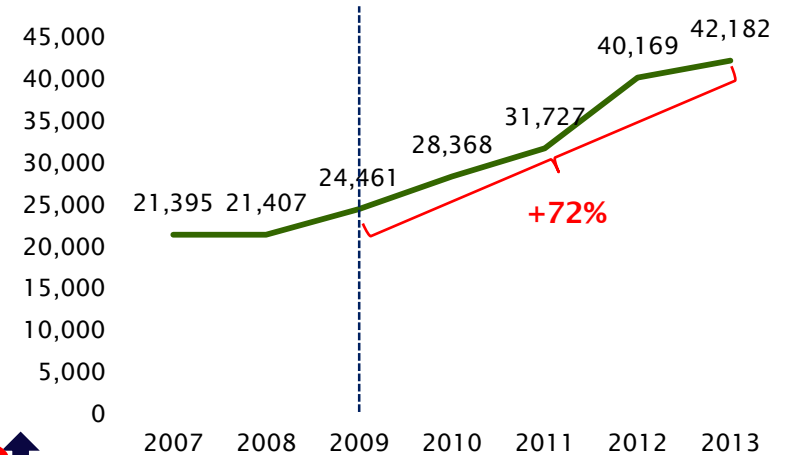




**Arqueo Bruto de naves portacontenedores en el Callao**  
(Promedio por nave)

Arqueo Bruto promedio por nave		2010	2011	2012	2013
Terminal Muelle Norte	Carga General	15,218	18,596	16,625	17,394
	<b>Portacontenedor</b>	<b>26,415</b>	<b>30,630</b>	<b>30,357</b>	<b>34,269</b>
	Granelero	20,896	22,153	21,492	21,619
	Mineralero	20,547	6,127	22,167	20,391
	Pesquero	1,055	814	951	1,891
	Tanquero	15,525	15,022	15,453	10,209
	Vehículos	50,898	54,150	52,879	54,108
<b>Muelle Sur</b>	<b>Portacontenedor</b>	<b>32,452</b>	<b>35,509</b>	<b>43,204</b>	<b>49,180</b>

**Arqueo Bruto de naves portacontenedores**  
(Promedio por nave)



- El Arqueo Bruto promedio de las naves atendidas en el TMS creció en 52%.
- La evolución general del Arqueo Bruto promedio por nave de las naves recibidas en el Callao creció 72% entre el 2009 y el 2013.
- La capacidad promedio de una nave portacontenedor que atraca en el MS es 80% mayor al tonelaje promedio de una nave portacontenedor que arriba en el MN.



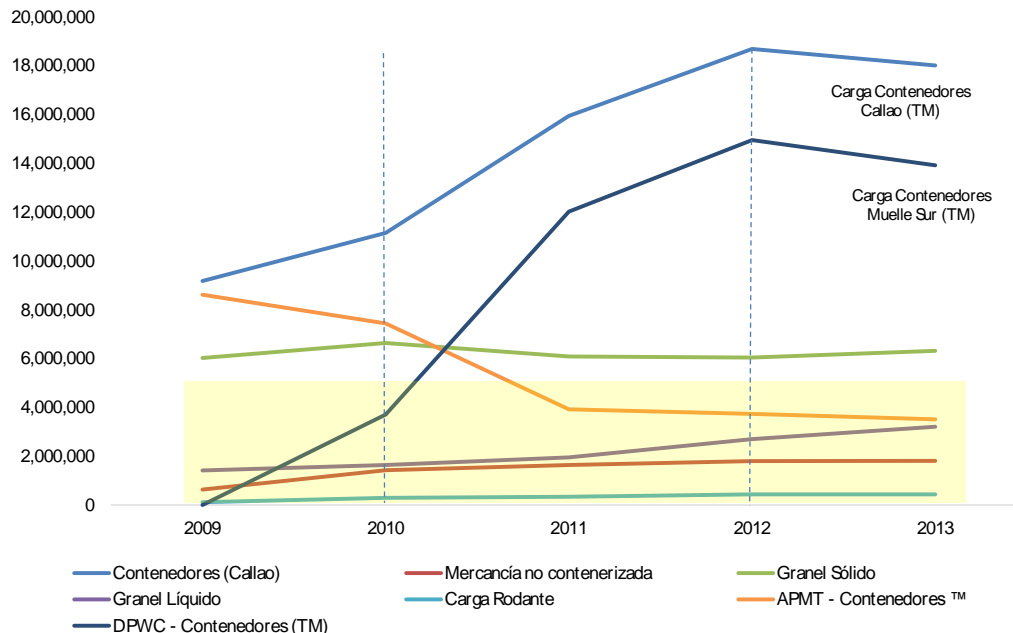
## Distribución de tamaños de buque en el Muelle Sur

Año	Panamax		Post Panamax		Super Post Panamax	
2010	334	88%	47	12%	0	0%
2011	742	78%	170	18%	37	4%
2012	641	70%	183	19%	101	11%
2013	458	56%	242	30%	116	14%

- El TMS atiende a las naves portacontenedores más grandes.
- Con el TMS se inició el arribo de naves Post Panamax y Súper Post Panamax.

## C. Carga movilizada

### Evolución del volumen por segmento de carga (TM)



- La carga movilizada por el TPC se incrementó, aprox., en 70% entre el 2009 y 2013. Este crecimiento se debe a carga movilizada en el TMS.
- La carga en contenedores del TMS es la carga más importante del TPC.

- Tanto el Estudio de Factibilidad como el EIA del proyecto han reconocido que el “transporte de carga representa el principal modo de transporte que se beneficia con el proyecto de la Av. Gambetta, ya que en la actualidad genera la mayor congestión por el tránsito de estos vehículos y por la ubicación de los grandes almacenes de contenedores (cementerio) en parte de la Av. Gambetta”.
- El Estudio de Factibilidad incluye estimaciones de los **ahorros por el periodo 2010-2013 en costos operativos (S/. 425 millones)** y **por tiempos de viaje (S/. 130.2 millones)** de los vehículos que utilizan la Av. Gambetta, muchos de los cuales corresponden a vehículos que realizan operaciones en el puerto.
- Por lo tanto, es posible identificar que los beneficios generados por el Proyecto, financiados con cargo a la ICA, **habrían impactado positivamente en la productividad del TPC y, con ello, a los concesionarios que en él operan.**



# Impactos originados por el mejoramiento de la Avenida Gambetta

**Cumplimiento de citas:** Si la congestión en las vías de acceso al puerto resulta menor o se reduce, es de esperar que el número de citas que se cumplen dentro de la hora establecida aumente, mejorándose de esta forma la eficiencia de las operaciones dentro del terminal.

Nivel de cumplimiento de citas asignadas

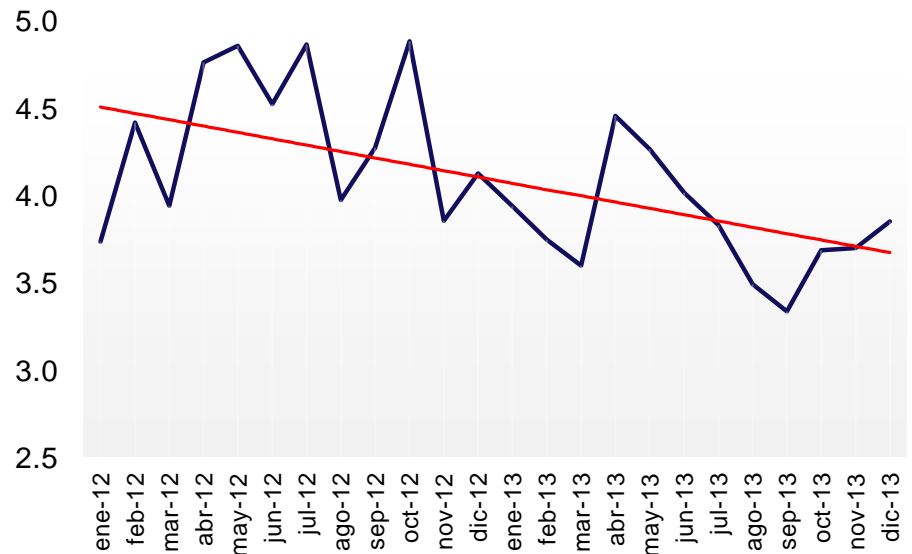
Porcentaje de cumplimiento



**Menores tiempos de permanencia de contenedores:** la reducción de la congestión en las vías de acceso al Terminal ha contribuido a que la rotación de contenedores se acelere generando una reducción en los tiempos de permanencia de los contenedores al interior del TMS.

Tiempo de promedio de permanencia de contenedores

N° de días







# Finalmente solo una parte de la inversión complementaria fue considerada

**Cuadro N° 26**

TMS: Stock Contable de Inversiones de Capital, 2009-13  
(USD)

Stock de Capital a fin de año	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Anualidad</b>	18 053 779	18 053 779	18 053 779	18 053 779	18 053 779
<b>Obras civiles</b>	0	260 087	1 988 242	3 084 591	4 233 167
<b>Equipamiento</b>	0	329 547	502 134	1 107 501	1 629 872
<b>Inversiones adicionales</b>	0	0	1 205 567	1 159 199	1 648 698
<b>ICM</b>	0	0	307 521	295 693	283 865

Fuente: DPW.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

¿Cuál es la razón  
para sí incluir la  
ICM y no la ICA?



# En otros contratos sí se adoptan criterios específicos de exclusión para el cálculo

- Contrato de Concesión del Aeropuerto de Chinchero (Cláusula 9.1.11)

Para realizar el cálculo del factor de productividad (X), no se considerará lo siguiente:

- El monto que por concepto de Cofinanciamiento reciba el CONCESIONARIO
- El Monto Anual de Reintegro que el CONCESIONARIO haya abonado al Fideicomiso por concepto de reintegro del Cofinanciamiento

- Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita (Cláusula 10.1.2.1)

## PROCEDIMIENTO DE RECONOCIMIENTO DEL IMAG

10.1.2.1. El procedimiento para el reconocimiento de la activación del IMAG se realizará en función a lo siguiente:

- d) En ningún caso, los Ingresos obtenidos por el CONCESIONARIO como consecuencia de la activación del IMAG serán considerados para efectos de la aplicación del factor de productividad X al que se refiere la Cláusula 8.21.



- ✓ En la Absolución a la Consulta 29 (Circular 10), el Estado Peruano confirmó que la ICA es una **"inversión necesaria para la producción"**.

## Consulta N° 29:

En la Circular 1 se crea la definición de Monto de Inversión Complementario.

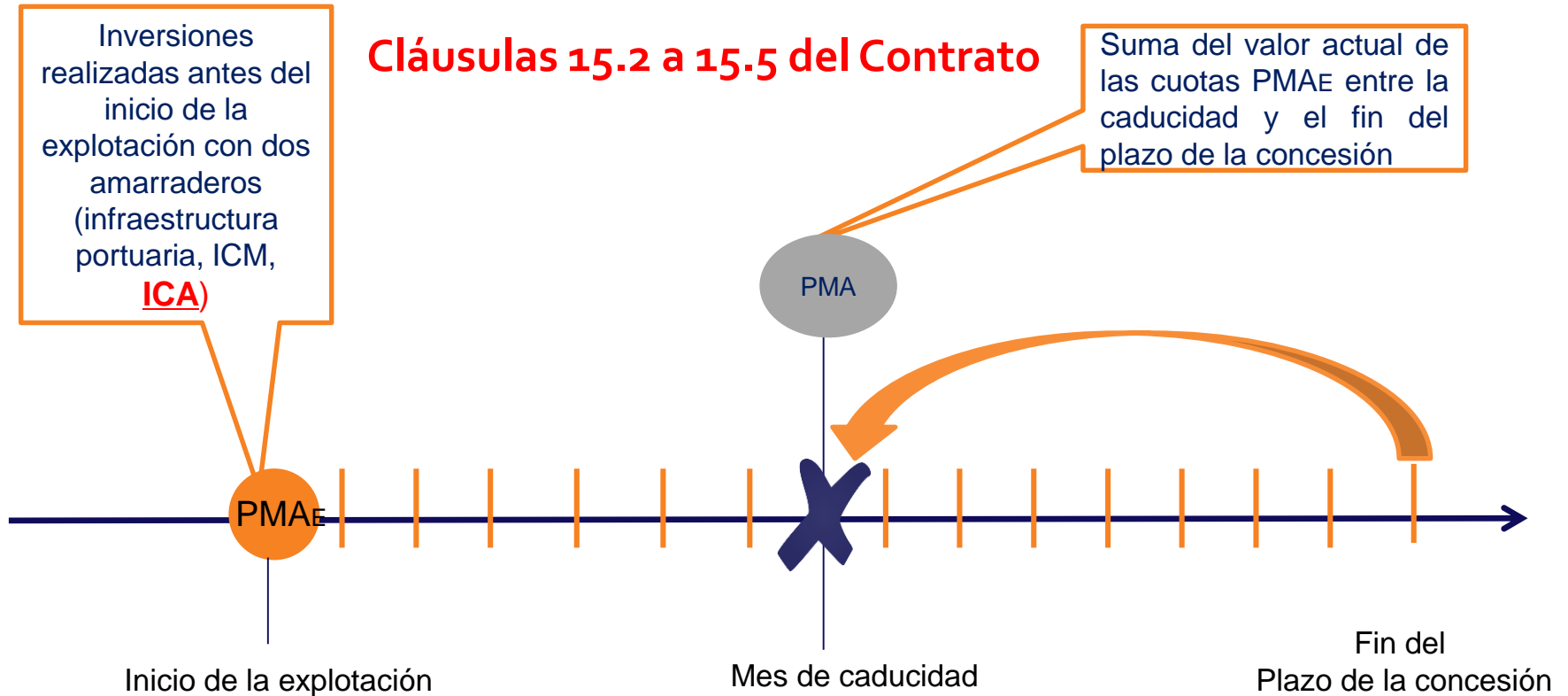
- (i). Este concepto debe ser definido de manera a que pueda ser amortizado o depreciado tributariamente dependiendo de la naturaleza que se le dé.
- (ii). Debe por tanto cumplir con el requisito de causalidad establecido en la Ley de Impuesto a la Renta.
- (iii). Debe poder ser recuperado el IGV de ella derivado.
- De otra manera su efecto en el modelo económico es sustancial.

## Respuesta:

Tal como está definido, el Monto de Inversión Complementario constituye un costo de la Concesión "activable" como una inversión necesaria para la producción pero que no implica un derecho de explotación de un activo fijo de propiedad del Estado de la República del Perú, aplicándose por consiguiente el plazo de amortización de intangibles del Inciso g) del Artículo 44 de la Ley del Impuesto a la Renta; vale decir, de 1 a 10 años.



# ¿Qué pasaría si se produjera la caducidad de la concesión del TMS?



El Estado ha reconocido que, en cualquier escenario, **producida la caducidad por incumplimiento**, el Concesionario tiene derecho a **recuperar la ICA**. Si el Estado ha reconocido que la ICA se debe recuperar producida la caducidad, entonces la ICA también debe reconocerse en el ajuste tarifario.





## DPW

El Informe 029-2012/ST del INDECOPI sobre “provisión o alquiler de grúa móvil para incrementar la productividad en el embarque/descarga de contenedores a solicitud del usuario” señaló que este servicio se presta en condiciones de competencia (mercado relevante: “el paquete de servicios que demandan las líneas navieras para la importación o exportación de carga contenedorizada y que está conformado por el servicio estándar a la nave, el servicio estándar de embarque/descarga de contenedores – porción nave y el servicio denominado provisión de grúa móvil para incrementar la productividad (mercado de servicio relevante) en el TPC (mercado geográfico relevante)”.

## OSITRAN

DPW tiene una ventaja sobre APMT debido a la diferencia de infraestructuras.  
El proceso legal de revisión no prevé que participe INDECOPI bastando el análisis llevado a cabo por el Regulador.



# Siguiendo la tendencia de la “sobre regulación” ...

562284

**NORMAS LEGALES**

Sábado 26 de setiembre de 2015 / **El Peruano**

numerales 9 y 10 del literal c), numeral 4 del literal d), numeral 2 del literal e), numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8 y 9 del literal f), numeral 5 del literal g), numeral 4 y 6 del literal h), numeral 6 del literal i), numeral 6 del literal j) del artículo 192 y en el último párrafo del artículo 197 del presente Decreto Legislativo.”

“Artículo 209.- Sanciones administrativas  
Las sanciones administrativas de suspensión, cancelación o inhabilitación del presente Decreto Legislativo que se impongan serán impugnadas conforme a la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Las sanciones administrativas de multa del presente Decreto Legislativo que se impongan serán apelables al Tribunal Fiscal.”

Artículo 2.- Incorporación del capítulo IX al Título II de la Sección Segunda, del inciso f) al artículo 179, de los párrafos segundo y tercero al artículo 190, del inciso k) al artículo 192, de segundo, tercer y cuarto párrafo a la Quinta Disposición Complementaria Final y de la Décima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053.

Incorpórese el capítulo IX al Título II de la Sección Segunda, el inciso f) al artículo 179, los párrafos segundo y tercero al artículo 190, el inciso k) del artículo 192, el segundo, tercer y cuarto párrafo a la Quinta Disposición Complementaria Final y la Décima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley General de Aduanas aprobada por Decreto Legislativo N° 1053, los mismos que quedarán redactados conforme a los textos siguientes:

“SECCIÓN SEGUNDA  
SUJETOS DE LA OBLIGACIÓN ADUANERA

(...)

TÍTULO II  
OPERADORES DEL COMERCIO EXTERIOR Y ADMINISTRADORES O CONCESSIONARIOS DE LOS PUERTOS, AEROPUERTOS O TERMINALES TERRESTRES

(...)

CAPÍTULO IX  
De los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales

Artículo 46.- Administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales

Sin perjuicio de las medidas establecidas por las demás Entidades Públicas competentes, los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales deben:

- a) Contar con la infraestructura física, los sistemas y dispositivos que garanticen la seguridad e integridad de la carga y de los contenedores o similares, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.
- b) Proporcionar, exhibir, entregar o transmitir la información o documentación que se le requiera, en la forma, plazo y condiciones establecidas legalmente o por la autoridad aduanera;
- c) Facilitar a la autoridad aduanera las labores de reconocimiento, inspección o fiscalización, así como prestar los elementos logísticos y brindar el apoyo para estos fines;
- d) Implementar las medidas operativas de seguridad dispuestas por la autoridad aduanera; así como cautelar y mantener la integridad de estas, o de las que hubieran sido implementadas por la Administración Aduanera o por los operadores de comercio exterior por disposición de la autoridad aduanera, según corresponda;
- e) Poner a disposición de la autoridad aduanera las instalaciones, infraestructura, equipos y medios que permitan el ejercicio del control aduanero;
- f) Permitir el acceso a sus sistemas de control

y seguimiento para las acciones de control aduanero, de acuerdo a lo que establezca la Administración Aduanera;

- g) Permitir a la Administración Aduanera la instalación de sistemas y dispositivos para mejorar sus acciones de control;
- h) Otras que se establezcan en el Reglamento.”

“Artículo 179.- Otras causales de abandono legal  
Se produce el abandono legal de las mercancías en los siguientes casos de excepción:  
(...)

- f) Las que cuenten con resolución firme de devolución y no hayan sido recogidas dentro del plazo de treinta (30) días hábiles, computado a partir del día siguiente de notificada la resolución al dueño o consignatario.”

“Artículo 190.- Aplicación de las sanciones  
(...)

Al aplicar las sanciones de suspensión, cancelación o inhabilitación se deben tener en cuenta los hechos y las circunstancias que se hubiesen presentado respecto a la comisión de la infracción, de tal manera que la sanción a imponerse sea proporcional al grado y a la gravedad de la infracción cometida.

El Reglamento establecerá los lineamientos generales para la aplicación de lo dispuesto en el párrafo precedente.”

“Artículo 192.- Infracciones sancionables con multa  
Cometen infracciones sancionables con multa:  
(...)

- k) Sin perjuicio de las medidas establecidas por las demás Entidades Públicas competentes, los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales, cuando:

- 1.- No cuenten con la infraestructura física, los sistemas o los dispositivos que garanticen la seguridad o integridad de la carga o, de los contenedores o similares, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento;
- 2.- No proporcionen, exhiban, entreguen o transmitan la información o documentación requerida en la forma, plazo o condiciones establecidas legalmente o por la autoridad aduanera;
- 3.- Impidan o obstaculicen a la autoridad aduanera las labores de reconocimiento, inspección o fiscalización; o no presten los elementos logísticos ni brinden el apoyo para estos fines;
- 4.- No implementen las medidas operativas de seguridad dispuestas por la autoridad aduanera, o no cautelen, no mantengan o violen la integridad de estas o de las implementadas por la Administración Aduanera o por los operadores de comercio exterior por disposición de la autoridad aduanera;
- 5.- No pongan a disposición de la autoridad aduanera las instalaciones, infraestructura, equipos o medios que permitan el ejercicio del control aduanero;
- 6.- No permitan el acceso a sus sistemas de control y seguimiento para las acciones de control aduanero, de acuerdo a lo que establezca la Administración Aduanera;
- 7.- No permitan u obstaculicen a la Administración Aduanera la instalación de los sistemas o dispositivos para mejorar sus acciones de control.

“Quinta.- (...)

Sin perjuicio de lo expuesto en el párrafo precedente, la Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas previamente acreditadas y en presencia de

- Modificación a la LGA crea obligaciones a “Operadores Portuarios...”
- Existe una Ley del Sistema Portuario con un ente rector en materia portuaria: APN



**DP WORLD**  
Callao

# Nuestra sétima grúa de muelle

