

**Artículo 5.- Difusión y publicación**

Disponer que el Ámbito de Tecnologías de la Información publique la presente Resolución en el Portal Institucional [www.sbn.gob.pe](http://www.sbn.gob.pe) en la misma fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ARMANDO MIGUEL SUBAUSTE BRACESCO  
Superintendente Nacional de Bienes Estatales

1892238-1

**ORGANISMOS REGULADORES**

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA  
INVERSION EN INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PUBLICO**

**Aprueban el Informe “Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”**

**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO  
N° 0053-2020-CD-OSITRAN**

Lima, 8 de octubre de 2020

VISTOS:

El Informe “Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora

será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Que, el artículo 24 del RETA precisa que cuando las Entidades Prestadoras cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimientos para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas diferentes;

Que, con fecha 24 de julio de 2011, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, la APN), y DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, el numeral 8.19 de la sección “Régimen Económico: Tarifas y Precio” del Contrato de Concesión establece que, a partir del quinto año de explotación con dos amarraderos, se realizarán revisiones tarifarias periódicas cada cinco (5) años de los Servicios Estándar que se brindan en el Terminal Muelle Sur, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI-X” establecido en el RETA;

Que, el 22 de enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios brindados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur (en adelante, Terminal Muelle Sur o TMS), durante el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2020 al 17 de agosto de 2025;

Que, asimismo, la citada resolución de Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de notificada dicha resolución a DPWC, para que dicho Concesionario presente su propuesta tarifaria. Cabe señalar que, mediante la Carta N° DALC.DPWC.037-2020 de fecha 20 de febrero de 2020, el Concesionario solicitó una prórroga de treinta (30) días hábiles adicionales para la presentación de dicha propuesta, la cual fue concedida mediante el Oficio N° 0026-2020-GRE-OSITRAN, estableciéndose como nueva fecha para la presentación de la propuesta tarifaria de DPWC el 17 de abril de 2020;

Que, el 29 de enero de 2020, por medio del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN, este Regulador requirió al Concesionario que remita información para el cálculo del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur, otorgándole para ello, un plazo máximo de diez (10) días hábiles, los cuales vencían el 12 de febrero de 2020;

Que, el 07 de febrero de 2020, con Carta N° DALC.DPWC.031.2020, el Concesionario solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para atender el mencionado requerimiento. Dicho pedido de prórroga fue concedido por medio del Oficio N° 00024-2020-GRE-OSITRAN, por lo que el plazo para atender el oficio citado en el párrafo anterior, vencía el 26 de febrero de 2020;

Que, el 25 de febrero de 2020, a través de Carta N° DALC.DPWC.039.2020, el Concesionario presentó información a efectos de responder el requerimiento de información efectuado por el Regulador a través del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN mencionado anteriormente;

Que, en el marco del Estado de Emergencia Nacional declarado como consecuencia de la propagación de la COVID-19, el Poder Ejecutivo, mediante el artículo 28 del Decreto de Urgencia N° 029-2020 publicado en el diario oficial El Peruano el 20 de marzo de 2020, dispuso la suspensión del cómputo de plazos de inicio y de tramitación de los procedimientos administrativos de cualquier índole, incluso los regulados por leyes y disposiciones especiales, por treinta (30) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del citado decreto. Dicha suspensión fue prorrogada mediante Decreto de Urgencia N° 053-2020 y Decreto Supremo N° 087-2020-PCM, publicados en el diario oficial El Peruano con fechas 05 de mayo de 2020 y 20 de mayo de 2020, respectivamente, estableciendo que la suspensión mencionada se mantenga hasta el 10 de junio de 2020, inclusive;

Que, el 11 de junio de 2020, por medio del Oficio N° 00035-2020-GRE-OSITRAN, este Regulador reiteró el requerimiento de información efectuado a través del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN del 29 de enero de 2020, dado que la información remitida por el Concesionario a través de su Carta N° DALC.DPWC.039.2020 antes mencionada, no fue presentada conforme al detalle solicitado. Para su atención, se le otorgó al Concesionario un plazo máximo de cinco (5) días hábiles;

Que, el 16 de junio de 2020, a través de Carta N° DALC.DPWC.080.2020, el Concesionario solicitó un plazo adicional de quince (15) días calendario a fin de subsanar las observaciones antes indicadas. Dicho pedido de prórroga fue concedido mediante Oficio N° 00036-2020-GRE-OSITRAN, por lo que el plazo para atender las observaciones antes señaladas vencía el 03 de julio de 2020;

Que, el 19 de junio de 2020, a través del Oficio N° 00037-2020-GRE-OSITRAN, el Regulador recordó al Concesionario que, considerando la suspensión de plazos dispuesta por el Poder Ejecutivo, la prórroga concedida para la presentación de la propuesta tarifaria de DPW, conforme a lo señalado en el Oficio N° 0026-2020-GRE-OSITRAN, vence el 07 de julio de 2020;

Que, el 07 de julio de 2020, mediante la Carta N° DALC.DPWC.138.2020, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria. Asimismo, mediante la señalada carta, el Concesionario solicitó al Regulador fijar tarifas provisionales para los Servicios Estándar que se brindan en el TMS, proponiendo que, a partir del 18 de agosto del 2020, se actualicen las tarifas vigentes en función al RPI de los últimos doce (12) meses, las mismas que deberían mantenerse vigentes hasta que culmine el procedimiento de revisión tarifaria en curso;

Que, el 22 de julio de 2020, a través del Oficio N° 00046-2020-GRE-OSITRAN, este Regulador formuló observaciones respecto a la información presentada por el Concesionario mediante las Cartas N° DALC.DPWC.039.2020 y N° DALC.DPWC.133.2020. Por ello, mediante el citado oficio se le otorgó un plazo máximo de cinco (5) días hábiles para subsanar dichas observaciones, por lo que el plazo vencía el 30 de julio de 2020;

Que, el 23, 24 y 27 de julio de 2020, a solicitud del Concesionario, se realizaron Audiencias Privadas, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 50 del RETA. En la Audiencia N° 1, el Concesionario formuló consultas sobre el reiterativo efectuado por el Regulador a través del Oficio N° 00046-2020-GRE-OSITRAN, en la Audiencia Privada N° 2, el Concesionario expuso su Propuesta Tarifaria, y en la Audiencia N° 3, el Concesionario formuló consultas adicionales sobre el reiterativo antes mencionado;

Que, el 30 de julio de 2020, mediante Carta N° DALC.DPWC.170.2020, el Concesionario solicitó se le conceda el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán, a fin de pueda exponer su pedido de tarifas provisionales. Dicho pedido fue concedido para el día 12 de agosto de

2020, por medio del Oficio N° 105-2020-SCD-OSITRAN, de fecha 03 de agosto de 2020;

Que, el 31 de julio de 2020, a través de la Carta N° DALC.DPWC.172.2020 el Concesionario presentó información al Ositrán con la finalidad de absolver el requerimiento de información efectuado a través del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN, reiterado por medio del Oficio N° 00035-2020-GRE-OSITRAN y el Oficio N° 00046-2020-GRE-OSITRAN. Dicha comunicación fue complementada el 03 de agosto de 2020, mediante Carta N° DALC.DPWC.172.2020;

Que, el 12 de agosto de 2020, DPWC tuvo la oportunidad de exponer ante el Consejo Directivo del Ositrán su posición respecto a la solicitud de tarifas provisionales;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN de fecha 15 de agosto de 2020, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se fijaron tarifas provisionales para los Servicios Estándar brindados por el Concesionario en el Terminal Muelle Sur, estableciéndose en valores iguales a aquellos vigentes hasta esa fecha, los cuales son aplicables desde el 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria en curso;

Que, dichas tarifas provisionales se fijaron en aplicación de lo dispuesto en el inciso 20.2 del artículo 20 del RETA, toda vez que, como alegó el Concesionario en su solicitud de tarifas provisionales, debido a la suspensión de plazos dispuesta por el Poder Ejecutivo en el marco del Estado de Emergencia Nacional declarado como consecuencia de la propagación del COVID-19, no era factible aprobar el factor de productividad materia del presente procedimiento de revisión tarifaria con anterioridad al 18 de agosto de 2020;

Que, el 24, 25 y 26 de agosto de 2020, a solicitud del Regulador, se realizaron las Audiencias Privadas N° 4, 5 y 6, respectivamente, con el objetivo de formular consultas y solicitar precisiones respecto de la información presentada por el Concesionario mediante Carta DALC.DPWC.172.2020. Asimismo, el 28 de agosto y el 02 de septiembre de 2020, a solicitud del Concesionario, se realizaron las Audiencias Privadas N° 7 y 8, respectivamente, vinculadas a consultas y precisiones solicitadas por el Regulador antes mencionadas;

Que, el 28 de agosto de 2020, por intermedio de la Carta N° DALC.DPWC.215.2020, el Concesionario manifestó su disconformidad con las tarifas provisionales fijadas por el Consejo Directivo del Ositrán, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN;

Que, el 09 de septiembre de 2020, mediante Carta N° DALC.DPWC.228.2020, el Concesionario atendió el requerimiento de información formulado por el Regulador en la Audiencia Privada llevada a cabo el 24 de agosto de 2020, reiterado en las Audiencias Privadas realizadas los días 25, 26 y 28 de agosto de 2020;

Que, el artículo 42 del RETA establece que Ositrán deberá publicar en el diario oficial "El Peruano" y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante; agregando en su artículo 43 que la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos: (i) el proyecto de resolución del Consejo Directivo que aprueba la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente, (ii) la exposición de motivos, (iii) la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) el plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta, y (v) la fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s);

Que, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, así como la

propuesta de resolución del Consejo Directivo que revisa la tarifa regulada, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 713-2020-CD-OSITRAN y sobre la base del informe con la propuesta de vistos;

#### SE RESUELVE:

**Artículo 1°.-** Aprobar el Informe "Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, así como sus anexos; y, disponer su publicación en el portal institucional del Ositrán ([www.ositrان.gob.pe](http://www.ositrان.gob.pe)).

**Artículo 2°.-** Disponer la publicación de la presente resolución y de los siguientes documentos en el diario oficial "El Peruano" y en el portal institucional de Ositrán ([www.ositrان.gob.pe](http://www.ositrان.gob.pe)):

(i) El proyecto de resolución de revisión tarifaria de las tarifas máximas de los Servicios Estándar del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao para el periodo 2020-2025.

(ii) La exposición de motivos del proyecto de resolución de revisión tarifaria a la que hace referencia el punto anterior.

(iii) La relación de documentos que constituyen el sustento de la referida propuesta.

**Artículo 3°.-** Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria a la Audiencia Pública en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 2° de la presente resolución, a través del diario oficial "El Peruano", precisando el lugar, la fecha y la hora en que se llevará a cabo la mencionada audiencia, en atención a lo dispuesto en los artículos 43 y 48 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus normas modificatorias, para el procedimiento de revisión tarifaria.

**Artículo 4°.-** Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 2°, para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias al Ositrán en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, Surquillo, Lima, o en sus oficinas desconcentradas localizadas en las ciudades de Arequipa (Avenida Lima N° 100, Sección 2, Oficina 102, Yanahuara, Arequipa, Arequipa), Cusco (Av. El Sol N° 614, Sub fracción A-5, primer nivel, Cusco, Cusco, Cusco) e Iquitos (Jr. Sargento Fernando Lores N° 254, Iquitos, Maynas, Loreto), o por medio electrónico a [info@ositrان.gob.pe](mailto:info@ositrان.gob.pe); los cuales serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Artículo 5°.-** Notificar la presente resolución a la empresa DP World Callao S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, disponiendo su aplicación de conformidad con el Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Regístrese, comuníquese y publíquese,

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
Presidenta del Consejo Directivo

#### PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° -2020-CD-OSITRAN

Lima, de de 2020

#### VISTOS:

El Informe "Revisión de Oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, que incluye la matriz de comentarios hechos por los interesados a la propuesta de revisión del factor de productividad aplicable al periodo 2020-2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; y la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo y su correspondiente exposición de motivos; y,

#### CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Que, el artículo 24 del RETA precisa que cuando las Entidades Prestadoras cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimientos para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas diferentes;

Que, con fecha 24 de julio de 2011, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y

Comunicaciones, quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, la APN), y DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, el numeral 8.19 de la sección “Régimen Económico: Tarifas y Precio” del Contrato de Concesión establece que, a partir del quinto año de explotación con dos amarraderos, se realizarán revisiones tarifarias periódicas cada cinco (5) años de los servicios regulados que se brindan en el Terminal Muelle Sur, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI-X” establecido en el RETA;

Que, el 22 de enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios brindados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur (en adelante, Terminal Muelle Sur o TMS), durante el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2020 al 17 de agosto de 2025;

Que, asimismo, la citada resolución de Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de notificada dicha resolución a DPWC, para que dicho Concesionario presente su propuesta tarifaria. Cabe señalar que, mediante la Carta N° DALC.DPWC.037.2020 de fecha 20 de febrero de 2020, el Concesionario solicitó una prórroga de treinta (30) días hábiles adicionales para la presentación de dicha propuesta, la cual fue concedida mediante el Oficio N° 0026-2020-GRE-OSITRAN, estableciéndose como nueva fecha para la presentación de la propuesta tarifaria de DPWC el 17 de abril de 2020;

Que, el 29 de enero de 2020, por medio del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN, este Regulador requirió al Concesionario que remita información para el cálculo del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur, otorgándole para ello, un plazo máximo de diez (10) días hábiles, los cuales vencían el 12 de febrero de 2020;

Que, el 07 de febrero de 2020, con Carta N° DALC.DPWC.031.2020, el Concesionario solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para atender el mencionado requerimiento. Dicho pedido de prórroga fue concedido por medio del Oficio N° 00024-2020-GRE-OSITRAN, por lo que el plazo para atender el oficio citado en el párrafo anterior, vencía el 26 de febrero de 2020;

Que, el 25 de febrero de 2020, a través de Carta N° DALC.DPWC.039.2020, el Concesionario presentó información a efectos de responder el requerimiento de información efectuado por el Regulador a través del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN mencionado anteriormente;

Que, en el marco del Estado de Emergencia Nacional declarado como consecuencia de la propagación de la COVID-19, el Poder Ejecutivo, mediante el artículo 28 del Decreto de Urgencia N° 029-2020 publicado en el diario oficial El Peruano el 20 de marzo de 2020, dispuso la suspensión del cómputo de plazos de inicio y de tramitación de los procedimientos administrativos de cualquier índole, incluso los regulados por leyes y disposiciones especiales, por treinta (30) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del citado decreto. Dicha suspensión fue prorrogada mediante Decreto de Urgencia N° 053-2020 y Decreto Supremo N° 087-2020-PCM, publicados en el diario oficial El Peruano con fechas 05 de mayo de 2020 y 20 de mayo de 2020 respectivamente, estableciendo que la suspensión mencionada se mantenga hasta el 10 de junio de 2020, inclusive;

Que, el 11 de junio de 2020, por medio del Oficio N° 00035-2020-GRE-OSITRAN, este Regulador reiteró el requerimiento de información efectuado a través del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN del 29 de enero de 2020, dado que la información remitida por el Concesionario a través de su Carta N° DALC.DPWC.039.2020 antes mencionada, no fue presentada conforme al detalle

solicitado. Para su atención, se le otorgó al Concesionario un plazo máximo de cinco (5) días hábiles;

Que, el 16 de junio de 2020, a través de Carta N° DALC.DPWC.080.2020, el Concesionario solicitó un plazo adicional de quince (15) días calendario a fin de subsanar las observaciones antes indicadas. Dicho pedido de prórroga fue concedido mediante Oficio N° 00036-2020-GRE-OSITRAN, por lo que el plazo para atender las observaciones antes señaladas vencía el 03 de julio de 2020;

Que, el 19 de junio de 2020, a través del Oficio N° 00037-2020-GRE-OSITRAN, el Regulador recordó al Concesionario que, considerando la suspensión de plazos dispuesta por el Poder Ejecutivo, la prórroga concedida para la presentación de la propuesta tarifaria de DPWC, conforme a lo señalado en el Oficio N° 0026-2020-GRE-OSITRAN, vence el 07 de julio de 2020;

Que, el 07 de julio de 2020, mediante la Carta N° DALC.DPWC.138.2020, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria. Asimismo, mediante la señalada carta, el Concesionario solicitó al Regulador fijar tarifas provisionales para los Servicios Estándar que se brindan en el TMS, proponiendo que, a partir del 18 de agosto de 2020, se actualicen las tarifas vigentes en función al RPI de los últimos doce (12) meses, las mismas que deberían mantenerse vigentes hasta que culmine el procedimiento de revisión tarifaria en curso;

Que, el 22 de julio de 2020, a través del Oficio N° 00046-2020-GRE-OSITRAN, este Regulador formuló observaciones respecto a la información presentada por el Concesionario mediante las Cartas N° DALC.DPWC.039.2020 y N° DALC.DPWC.133.2020. Por ello, mediante el citado oficio se le otorgó un plazo máximo de cinco (5) días hábiles para subsanar dichas observaciones, por lo que el plazo vencía el 30 de julio de 2020;

Que, el 23, 24 y 27 de julio de 2020, a solicitud del Concesionario, se realizaron Audiencias Privadas, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 50 del RETA. En la Audiencia N° 1, el Concesionario formuló consultas sobre el reiterativo efectuado por el Regulador a través del Oficio N° 00046-2020-GRE-OSITRAN, en la Audiencia Privada N° 2, el Concesionario expuso su Propuesta Tarifaria, y en la Audiencia N° 3, el Concesionario formuló consultas adicionales sobre el reiterativo antes mencionado;

Que, el 30 de julio de 2020, mediante Carta N° DALC.DPWC.170.2020, el Concesionario solicitó se le conceda el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán, a fin de pueda exponer su pedido de tarifas provisionales. Dicho pedido fue concedido para el día 12 de agosto de 2020, por medio del Oficio N° 105-2020-SCD-OSITRAN, de fecha 03 de agosto de 2020;

Que, el 31 de julio de 2020, a través de la Carta N° DALC.DPWC.172.2020 el Concesionario presentó información al Ositrán con la finalidad de absolver el requerimiento de información efectuado a través del Oficio N° 00016-2020-GRE-OSITRAN, reiterado por medio del Oficio N° 00035-2020-GRE-OSITRAN y el Oficio N° 00046-2020-GRE-OSITRAN. Dicha comunicación fue complementada el 03 de agosto de 2020, mediante Carta N° DALC.DPWC.172.2020;

Que, el 12 de agosto de 2020, DPWC tuvo la oportunidad de exponer ante el Consejo Directivo del Ositrán su posición respecto a la solicitud de tarifas provisionales;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN de fecha 15 de agosto de 2020, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se fijaron tarifas provisionales para los Servicios Estándar brindados por el Concesionario en el Terminal Muelle Sur, estableciéndose en valores iguales a aquellos vigentes hasta esa fecha, los cuales son aplicables desde el 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria en curso;

Que, dichas tarifas provisionales se fijaron en aplicación de lo dispuesto en el inciso 20.2 del artículo 20 del RETA, toda vez que, como alegó el Concesionario en su solicitud de tarifas provisionales, debido a la suspensión de plazos dispuesta por el Poder Ejecutivo en el marco del Estado de Emergencia Nacional declarado como consecuencia de la propagación del COVID-19,

no era factible aprobar el factor de productividad materia del presente procedimiento de revisión tarifaria con anterioridad al 18 de agosto de 2020;

Que, el 24, 25 y 26 de agosto de 2020, a solicitud del Regulador, se realizaron las Audiencias Privadas N° 4, 5 y 6, respectivamente, con el objetivo de formular consultas y solicitar precisiones respecto de la información presentada por el Concesionario mediante Carta N° DALC.DPWC.172.2020. Asimismo, el 28 de agosto y el 02 de septiembre de 2020, a solicitud del Concesionario, se realizaron las Audiencias Privadas N° 7 y 8, respectivamente, vinculadas a consultas y precisiones solicitadas por el Regulador antes mencionadas;

Que, el 28 de agosto de 2020, por intermedio de la DALC.DPWC.215.2020, el Concesionario manifestó su disconformidad con las tarifas provisionales fijadas por el Consejo Directivo del Ositrán, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN;

Que, el 09 de septiembre de 2020, mediante Carta N° DALC.DPWC.228.2020, el Concesionario atendió el requerimiento de información formulado por el Regulador en la Audiencia Privada llevada a cabo el 24 de agosto de 2020, reiterado en las Audiencias Privadas realizadas los días 25, 26 y 28 de agosto de 2020;

Que, de conformidad con el artículo 56 del RETA, mediante el Memorando N° 00144-2020-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo que revisa la tarifa regulada, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, en la sesión de Consejo Directivo de 07 de octubre de 2020, se consideró necesario efectuar precisiones respecto del Informe "Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao";

Qué, mediante Memorando N° 00150-2020-GRE-OSITRAN del 07 de octubre de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao considerando las precisiones solicitadas por el Consejo Directivo, así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo que revisa la tarifa regulada, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta,

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 42 y 43 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° -2020-CD-OSITRAN, de fecha de octubre de 2020, se dispuso la publicación en el portal institucional del Ositrán de la "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025;

Que, asimismo, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° -2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán ordenó la publicación de la propuesta de resolución de Consejo Directivo que aprueba la revisión tarifaria y su exposición de motivos, así como la publicación de la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el diario oficial "El Peruano". Igualmente, dispuso la publicación de dichos documentos y del Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", en el portal web del Ositrán.

Que, adicionalmente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° -2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de conformidad con el artículo 44 del RETA;

Que, el de de 2020, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° -2020-CD-

OSITRAN y el artículo 44 del RETA, se llevó a cabo la audiencia pública;

Que, mediante el Memorando N° -2020-GRE-OSITRAN, de fecha de de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, que incluye la matriz de comentarios hechos por los interesados a la propuesta de revisión del factor de productividad, elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo del Ositrán apruebe el factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, que estará vigente hasta el 17 de agosto de 2025, procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° -20-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025;

SE RESUELVE:

**Artículo 1°.-** Aprobar el factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, ascendente a -0,52% (menos cero y 52/100 puntos porcentuales). Dicho factor de productividad se encontrará vigente hasta el 17 de agosto de 2025.

**Artículo 2°.-** El factor de productividad a que se refiere el artículo precedente se aplicará cada año, de conformidad al Contrato de Concesión y al Reglamento General de Tarifas del Ositrán, mediante la regla RPI(-0,52%), donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses, publicado por *The Bureau of Labor Statistics*.

**Artículo 3°.-** El precio tope calculado mediante la regla RPI(-0,52%) se aplicará anualmente a las siguientes canastas de servicios regulados:

Canasta de servicios regulados en función a la nave	Canasta de servicios regulados en función a la carga
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa por Metro de Eslora – Hora (o fracción de hora)</li> <li>• Tarifa por contenedor vacío de 20 pies</li> <li>• Tarifa por contenedor vacío de 40 pies</li> <li>• Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 20 pies</li> <li>• Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 40 pies</li> <li>• Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 20 pies</li> <li>• Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 40 pies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa por contenedor con carga de 20 pies</li> <li>• Tarifa por contenedor con carga de 40 pies</li> </ul>

Para contenedor de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

**Artículo 4°.-** Establecer que la empresa concesionaria DP World Callao S.R.L. puede determinar libremente la estructura tarifaria al interior de cada una de las canastas de servicios regulados indicadas en el artículo precedente, siempre y cuando no se supere el precio tope establecido en el artículo 2 precedente, debiendo dar cumplimiento al Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

**Artículo 5°.-** Las tarifas reajustadas aplicables a los servicios regulados a que se refieren los artículos precedentes entrarán en vigencia al día siguiente de vencido el plazo señalado en el artículo 22 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, para lo cual la empresa DP World Callao S.R.L. deberá cumplir oportunamente con su obligación de publicar e informar al Regulador acerca de las modificaciones a su tarifario, de conformidad con el Contrato de Concesión y el citado Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

**Artículo 6°.-** Notificar la presente resolución a la empresa DP World Callao S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, disponiendo su aplicación de conformidad con el Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

**Artículo 7°.-** Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el diario oficial "El Peruano", y su difusión en el portal institucional ([www.ositrán.gob.pe](http://www.ositrán.gob.pe)). Asimismo, disponer la difusión del Informe "Revisión de Oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao" aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025, y sus anexos, en el portal institucional ([www.ositrán.gob.pe](http://www.ositrán.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
Presidenta del Consejo Directivo

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. Análisis de Condiciones de Competencia

1. Según el Anexo I del Reglamento General de Tarifas del Ositrán:

#### "1.2.1. Revisión Tarifaria por Precios Tope o Máximos

*En cada oportunidad en que corresponda que el OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio."*

2. En tal sentido, previamente a la elaboración de su Propuesta Tarifaria, este Regulador evaluó las condiciones de competencia de los servicios actualmente regulados en el TMS detallando sus resultados en el Informe Conjunto N° 00007-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) (en adelante, Informe Conjunto de Inicio). Sobre la base de dicho informe conjunto, el Consejo Directivo del Ositrán emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2020-CD-OSITRAN, a través de la cual aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar brindados en el Terminal Muelle Sur, durante el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2020 al 17 de agosto de 2025.

3. Posteriormente, a través de su Carta N° DALC. DPWC.138.2020, DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC o el Concesionario) presentó su Propuesta Tarifaria respecto de la revisión de tarifas máximas en el TMS, la cual incluye no solamente su propuesta de cálculo respecto del Factor de Productividad del TMS sino también un análisis de las condiciones de competencia de los servicios actualmente regulados en el TMS.

4. Con relación al análisis de condiciones de competencia, el Concesionario ha identificado mercados relevantes distintos a los presentados por el Regulador en el Informe Conjunto de Inicio. Dichas diferencias consisten en que el Concesionario (i) divide los mercados relevantes,

en los que las líneas navieras son los demandantes del servicio, por el tamaño de su calado (naves con calado menor o mayor a 11 metros), (ii) segrega el Servicio Estándar a la Carga entre líneas navieras y dueños de la carga y, (iii) considera que el mercado geográfico del servicio de transbordo de contenedores es la Costa Oeste de América del Sur.

5. Al respecto, este Regulador encontró evidencia que sustenta fehacientemente que los argumentos expuestos por el Concesionario sobre los mercados relevantes planteados en su propuesta de revisión tarifaria son incorrectos. La segmentación de mercado en función del calado de las naves, para todos los mercados relevantes donde los demandantes del servicio son las líneas navieras, parte de un análisis incompleto en el que el Concesionario solo considera el calado del muelle 5A del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM) y no toma en cuenta otros elementos importantes como la capacidad de las grúas pórtico instaladas en dicho amarradero. Al considerar dicho elemento, el muelle 5A del TNM deja de ser una alternativa real para las líneas navieras que recalcan en el TMS. Por tanto, la separación de los mercados relevantes en función del calado de las naves no es precisa.

6. De igual manera, separar el Servicio Estándar a la Carga en mercados relevantes en función a las líneas navieras y dueños de la carga, es desconocer, sin mayor evidencia económica, lo evidenciado por la Autoridad de Competencia, respecto de la dinámica de dicho mercado, en particular, sobre las formas de contratación y los poderes de negociación de los exportadores e importadores locales. En tal sentido, al igual que el caso anterior, la separación del mercado relevante respecto al Servicio Estándar a la Carga no presenta mayor justificación.

7. Finalmente, sobre la diferencia en el mercado geográfico para el servicio de transbordo de contenedores, el Concesionario concluye que el mercado geográfico está definido por los puertos de la Costa Oeste de América del Sur, a partir de dos informes de la Autoridad de Competencia sobre el servicio de transbordo de carga fraccionada y carga rodante. Sin embargo, el Concesionario no evalúa si las importantes diferencias que existen entre los demandantes del servicio de transbordo de carga fraccionada y rodante respecto a la carga en contenedores pueden generar diferentes conclusiones; más aún si se observa que el resultado de dichas diferencias puede estar reflejando la poca importancia relativa que representa el servicio de transbordo de la carga rodante en el TPC (menos del 2%, en comparación de aproximadamente el 20% que representa el servicio de transbordo de carga en contenedores en el TPC).

8. Por consiguiente, este Regulador considera que el Concesionario no ha presentado evidencia que sustente un cambio en la definición de los mercados relevantes expuestos en el Informe Conjunto 007-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

9. Sobre la existencia o no de condiciones de competencia en los mercados definidos por el Concesionario, este no presenta alguna conclusión que indique su posición frente a lo señalado por el Regulador. Por el contrario, presenta recomendaciones que, según el Concesionario, el Regulador debería seguir para evidenciar la existencia o no de condiciones de competencia en los mercados relevantes definidos por el Concesionario. Sobre el particular, dichas recomendaciones tienen como base las definiciones de los mercados relevantes consideradas en la Propuesta Tarifaria del Concesionario. Siendo ello así, carece de objeto evaluar dichas recomendaciones, toda vez que, como se ha indicado, este Regulador considera que es incorrecta la definición realizada por el Concesionario respecto de los mercados relevantes.

10. Sin embargo, se puede señalar algunos alcances respecto a las recomendaciones realizadas por el Concesionario. Así, en los mercados relevantes donde, según el Concesionario, la única alternativa es el TMS, carece de sentido evaluar sus recomendaciones toda vez que los demandantes del servicio no tendrían otra alternativa que el TMS y, por tanto, no habría condiciones de competencia. Sobre la existencia de horarios

similares entre líneas navieras que recalcan en el TMS y TNM a partir del cual se podría generar una presión competitiva de los dueños de la carga a los terminales, el Concesionario parte del supuesto de que existe una negociación entre la línea naviera y los dueños de la carga locales, hecho que la Autoridad de Competencia ha mostrado que no es correcto, por tanto, su evaluación no tendría justificación.

11. Respecto a que el inicio de operaciones del Terminal Portuario de Chancay y ampliación del TMS puede generar un impacto en las condiciones de competencia, es importante señalar que en ambos casos, de ocurrir, el impacto dentro del período regulatorio derivado del presente procedimiento sería poco significativo.

12. En consecuencia, corresponde reiterar las conclusiones del Informe Conjunto de Inicio respecto de que no existen condiciones de competencia en los diversos mercados relevantes en los cuales DPWC brinda servicios portuarios en su calidad de operador del Terminal Muelle Sur, por lo que habiendo arribado a la conclusión expuesta, corresponde a este Regulador continuar aplicando el régimen de regulación tarifaria mediante el mecanismo de RPI-X a los Servicios Estándar en el TMS, los cuales son objeto del presente procedimiento de revisión tarifaria.

## II. Factor de Productividad

13. Por otro lado, luego de recibir y evaluar la Propuesta Tarifaria del Concesionario, este Regulador procedió a elaborar su Propuesta Tarifaria, considerando los criterios metodológicos establecidos en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el RETA, así como aquellos que se indicaron en el Informe Conjunto de Inicio y en la primera revisión tarifaria del TMS. Los principales criterios considerados son:

- En aplicación de lo señalado en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, la regulación tarifaria en el TMS se realiza bajo el mecanismo regulatorio RPI-X establecido en el RETA. Es decir, se considera el enfoque de diferencias propuesto por Bernstein y Sappington (1999),<sup>1</sup> según el cual el Factor de Productividad es equivalente a la suma de la diferencia entre la variación en la productividad total de los factores (en adelante, PTF) del Concesionario y la economía, más la diferencia de la variación en el precio de los insumos utilizados por la economía y el Concesionario.

- El Anexo I del RETA precisa que el factor de productividad se define y calcula de acuerdo con lo que se indica a continuación:

“Factor de productividad (X)

El factor X corresponde a las ganancias promedio por productividad a ser obtenidas por la industria o empresa, de ser el caso. El factor de productividad se estima mediante la siguiente ecuación:

$$X = [(\Delta W^* - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^*)]$$

### Ecuación I. 1

donde:

$\Delta W^*$  : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía

$\Delta W$  : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la entidad prestadora

$\Delta PTF$  : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora

$\Delta PTF^*$  : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía”

- En línea con lo señalado en el RETA, se estima la PTF del Concesionario mediante la técnica de números índice, aplicando el índice de Fisher para la agregación de insumos y servicios.

- El enfoque utilizado para calcular la PTF y el precio de insumos del Concesionario es aquel denominado como “single till” o caja única, es decir, no se distingue entre servicios regulados y no regulados, considerándose la totalidad de producción e insumos utilizados por el TMS independientemente de sus condiciones de competencia. Asimismo, se aplica el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en tomar en cuenta solamente aquellos insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el TMS.

- Para calcular el Factor de Productividad del TMS se considera información anual (desde el 01 de enero hasta el 31 de diciembre) del período 2010-2019 para el cálculo de las variables de la empresa regulada y la economía, esto es, el período de análisis abarca diez (10) años y nueve (9) variaciones.

- En los casos en que la información proporcionada por el Concesionario no sea de periodicidad anual (año completo), se estima el dato anual empleando, entre otras, la herramienta metodológica de extrapolación de datos, según lo indicado en el Informe Conjunto de Inicio. Asimismo, como también se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, en caso la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, se construye un año proforma, a fin de no generar distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del TMS.

14. Por su parte, los componentes de la economía (PTF y precios de insumos) han sido estimados por este Regulador considerando los siguientes criterios:

- La información sobre la PTF de la economía peruana ha sido tomada de *The Conference Board* (en adelante, TCB) porque es una entidad especializada de alto prestigio e independiente y porque emplea una metodología de cálculo que estima de manera más precisa la PTF de la economía peruana al incluir los efectos de la cantidad y la calidad de la mano de obra y descomponer el capital en aquel relacionado con tecnología de información y comunicaciones (TIC) y el resto de los tipos de capital (no TIC)- en comparación con las metodologías tradicionales que no consideran dichos ajustes metodológicos.

En su Propuesta Tarifaria, el Concesionario también emplea a TCB como fuente de información de la PTF de la economía. Sin embargo, a diferencia del Concesionario que utiliza la PTF de la economía de los EE. UU., este Regulador considera la PTF de la economía peruana porque el Perú es el país en el cual opera la empresa regulada y es el lugar donde, en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, ocurre la prestación de servicios por parte de DPWC así como el uso de los insumos empleados para brindar dichos servicios en el TMS. Ello es particularmente importante en el caso del mecanismo de regulación tarifaria por precios tope o máximos (“RPI-X”) que se aplica en el TMS en virtud de lo señalado en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, bajo el cual el factor de productividad se calcula mediante el enfoque americano de diferenciales entre los resultados de la empresa regulada y la economía, y considerando la fórmula de cuatro componente de Bernstein y Sappington (1999) que permite identificar el efecto de cada uno de esos componentes sobre el factor de productividad (X).

Cabe agregar que la PTF del Perú (no de los EE. UU.) ha venido siendo considerada por el Regulador en cada una cada una de las revisiones tarifarias que ha llevado a cabo hasta la fecha bajo el mecanismo regulatorio “RPI-X”: primera, segunda, tercera y cuarta revisión tarifaria del TPM realizadas los años 2004, 2009, 2014 y 2019 respectivamente; primera, segunda y tercera

<sup>1</sup> BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). *Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans*. Journal of Regulatory Economics. Volume 16, Issue 1, pp 5-26 | July 1999.

revisión tarifaria del AIJCH realizadas los años 2009, 2013 y 2019 respectivamente; primera revisión tarifaria del TMS realizada el 2015; primera revisión tarifaria del TNM realizada el 2016; primera revisión tarifaria del TPP realizada el 2019; y primera revisión tarifaria del TECM realizada el 2019.

- Los precios de los insumos de la economía peruana son estimados por el Regulador considerando los insumos de la economía que son el trabajo y capital: para el precio del trabajo se considera la información de la Encuesta Permanente de Empleo (EPE) del Instituto Nacional de Estadística e Informática (en adelante, INEI) y para el precio del capital se toman en cuenta el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME), y el Índice de Materiales de Construcción (en adelante, IPMC) publicadas también por el INEI. Este enfoque de cálculo se encuentra en línea con las más recientes revisiones tarifarias realizadas por el Regulador: tercera revisión tarifaria del AIJCH, cuarta revisión tarifaria del TPM, primera revisión tarifaria del TPP y primera revisión tarifaria del TECM.

Cabe señalar que en su Propuesta Tarifaria, el Concesionario propuso emplear una medida de los precios de los insumos de los EE. UU.; sin embargo, ello se descartó porque ese país no es el lugar donde opera la empresa regulada, debiendo por ello considerarse la economía peruana que es el lugar donde ocurre el uso de insumos y la prestación de servicios. Adicionalmente el Concesionario propone que se aplique un factor adicional (tipo de cambio) en el cálculo del precio de los insumos de la economía sobre la base de que en el mecanismo "RPI-X" establecido en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el RPI está medido en dólares; sin embargo, esa propuesta ha sido descartada porque dicha cláusula contractual no indica que el factor de productividad X sea ajustado por el tipo de cambio. Además, incorporar un factor adicional (tipo de cambio) en el precio de los insumos de la economía implicaría alterar la fórmula de cuatro componentes señalada por el RETA para calcular el Factor de Productividad del TMS y se generaría un problema de comparabilidad pues se estaría asumiendo de manera errónea una relación directa entre los precios de bienes finales en EE. UU. y los precios de los insumos en Perú.

15. En relación con los componentes vinculados al Concesionario (PTF y precios de insumos), se han seguido los siguientes criterios generales:

- Los ingresos operativos netos se obtienen de descontar de los ingresos operativos brutos, los conceptos de pago por Retribución al Estado, Aporte por Regulación, Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.

- El gasto de mano de obra se obtiene de las remuneraciones, incluyendo la participación de los trabajadores y excluyendo aquellos gastos que no estén vinculados con la prestación de servicios en el TMS, tales como los viajes, bonos y eventos. Para estimar el precio de la mano de obra del Concesionario, se dividió el gasto en mano de obra entre las horas-hombre. Para el cálculo de los índices de cantidades y precios de mano de obra se considera la siguiente estructura de personal: (i) trabajadores eventuales y (ii) trabajadores estables (funcionarios y empleados).

- El gasto de insumo de productos intermedios se obtiene de manera residual, esto es, excluyendo los conceptos de depreciación y amortización (asociados al insumo capital) y las partidas de gasto de personal (asociadas al insumo mano de obra), así como aquellos conceptos que no representan un insumo empleado para la provisión de servicios en el TMS. El precio de este insumo se aproxima mediante el Índice de Precios al Consumidor. Debido a la heterogeneidad de estos insumos, las cantidades de productos intermedios se obtiene de manera indirecta al dividir el gasto en este insumo entre el IPC.

- Para el caso del insumo capital se considera lo establecido en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión respecto del cálculo del stock de activos fijos netos, la cual se obtiene de la suma de: (i) anualidad de la inversión referencial, y (ii) inversiones adicionales netas de su

depreciación realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero.

En el caso de la anualidad se consideraron los mismos criterios utilizados en la primera revisión tarifaria del TMS, esto es, la tasa regulatoria y el monto de anualidad. En el caso de las inversiones adicionales se utilizaron aquellas inversiones recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional durante el periodo 2010 (desde el inicio de operaciones con dos amarraderos) hasta el 2019, así como otras inversiones adicionales correspondientes a otros activos considerados en los Estados Financieros del Concesionario.

Cabe precisar que, no corresponde incluir a la ICA en el cálculo del Factor de Productividad del TMS en tanto, de acuerdo con lo indicado en el Contrato de Concesión, ella no es una inversión realizada por el Concesionario, sino más bien, una transferencia de recursos en dominio fiduciario en el cual el fideicomisario es el Estado Peruano, sin que DPWC se encuentre comprometido a ejecutar obra alguna. En efecto, la ICA no califica como parte de las Obras que el Concesionario tiene el derecho a recuperar a través de la Explotación del TMS, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión. Adicionalmente, dado que el Regulador ha optado por un enfoque restringido del cálculo del Factor de Productividad y siendo que la ICA es un aporte que recibe el Estado como socio de facto de DPWC (considerando la oferta económica presentada en el proceso de competencia por la concesión del terminal) y no un insumo empleado para la prestación de servicios en el TMS, ella debe ser descontada del cálculo al igual que sucede con otros aportes (como, por ejemplo, la Retribución al Estado y el Aporte por Regulación).

Dado que el stock de capital está expresado en términos nominales, debe emplearse un indicador de precios del capital para convertir dicho stock nominal a términos reales o unidades físicas, pues el objetivo es estimar la cantidad de capital empleado por el Concesionario para la prestación de servicios en el TMS. Con ese fin se emplea el IPME del INEI, índice que es exclusivo para medir el costo de bienes de capital y, por tanto, refleja de manera más precisa la evolución del precio de los bienes de capital. Luego de estimar el stock de capital del Concesionario (en términos reales) al final de cada año, se promedia el stock del año actual con el año anterior de tal manera que se pueda obtener la cantidad de capital empleada por el Concesionario durante el año actual.

Los precios del capital se estiman utilizando la metodología propuesta por Christensen y Jorgenson (1969).

16. Sobre la base de lo anterior, se propone que el Factor de Productividad del TMS aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025 sea establecido en el valor indicado en el siguiente cuadro:

#### PROPUESTA DEL OSITRÁN RESPECTO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TMS

<i>Diferencia en la Variación en Precios Insumos con la Economía</i>	
Crecimiento en Precios Insumos Economía W*	3,37%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa W	2,74%
<i>Diferencia</i>	0,63%
<i>Diferencia en la Variación en la PTF con la Economía</i>	
Crecimiento en la PTF de la Empresa T	-1,13%
Crecimiento en la PTF de la Economía T*	0,03%
<i>Diferencia</i>	-1,16%
<b>Factor X</b>	<b>-0,52%</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### III. Aplicación del Factor de Productividad

17. De acuerdo con la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, corresponde realizar la actualización anual

de tarifas máximas en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. Queda claro que ello ocurre el 18 de agosto de cada año (contando desde el año 2010) por lo que esa fecha debe ser tenida en cuenta para identificar el RPI de los últimos doce (12) meses. Así, en el caso del ajuste anual de tarifas correspondiente al año 2020, al 18 de agosto de 2020, el RPI de los últimos doce (12) meses es aquel que corresponde al CPI de los EE. UU. a julio de 2020; de manera similar, en el caso del ajuste correspondiente al año 2021, hacia el 18 de agosto de 2021, el RPI de los últimos doce (12) meses será aquel que corresponda al CPI de los EE. UU. a julio de 2021; y así sucesivamente en los siguientes ajustes anuales.

18. Finalmente, en atención a lo indicado en el Anexo II del RETA, respecto a los criterios de conformación de las canastas de servicios regulados y tomando en cuenta las características específicas de los Servicios Estándar que el Concesionario brinda en el TMS, este Regulador considera apropiado establecer dos canastas de servicios regulados, las cuales han sido definidas tomando en consideración el tipo de usuario que los demanda: (i) servicios regulados en función a la nave, y (ii) servicios regulados en función a la carga, tal como se señala a continuación:

Canasta de servicios regulados en función a la nave	Canasta de servicios regulados en función a la carga
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifa por Metro de Eslova – Hora (o fracción de hora)</li> <li>Tarifa por contenedor vacío de 20 pies</li> <li>Tarifa por contenedor vacío de 40 pies</li> <li>Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 20 pies</li> <li>Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 40 pies</li> <li>Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 20 pies</li> <li>Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 40 pies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifa por contenedor con carga de 20 pies</li> <li>Tarifa por contenedor con carga de 40 pies</li> </ul>

Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

**Relación de documentos que sustentan la Propuesta Tarifaria**

ALEXANDER, I., ESTACHE, A. y A. OLIVERII. (1999). *A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital*. World Bank Policy Research Working Paper No. 2151. Julio.

ALMISHER y KISH (2000). *Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market*. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volume 13 Number 3 Fall 2000; y GAMBÌ, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). *Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market*. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n. 60, p. 199-211, set/oct/nov/diez. 2012.

Autoridad Portuaria Nacional - APN (2020a). *Nota periodística publicada por el 13 de julio de 2020*, disponible en: <<https://www.apn.gob.pe/site/news/se-reanudaron-obras-construccion-del-nuevo-terminal-portuario-multiproposito-chancay.aspx>> (último acceso: 07 de setiembre de 2020).

Autoridad Portuaria Nacional - APN (2020b). *Nota periodística publicada el 14 de mayo de 2020*, disponible en: <<https://www.apn.gob.pe/site/news/construccion-del-tunnel-viaducto-del-sistema-vial-accesos-del-terminal-portuario-chancay-se-iniciara-segunda-mitad-del-ano.aspx>> (último acceso: 07 de setiembre de 2020).

BCRP (2020). *Reporte de Inflación: Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2020-2021*. Setiembre de 2020. Información disponible en: <<https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2020/setiembre/reportes-de-inflacion-setiembre-2020.pdf>> (último acceso: 23 de setiembre de 2020).

BERNSTEIN, J. (2000). *Price Cap Regulation and Productivity Growth*. International Productivity Monitor. Number One, Fall 2000. 23-28. Disponible en: <<http://www.csls.ca/ipm/1/bernstein-e.pdf>> (último acceso: 23 de setiembre de 2020).

BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). *Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans*. Journal of Regulatory Economics. Volume 16, Issue 1, pp 5–26 | July 1999.

BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (2000). *How to Determine the X in RPI-X Regulation: A User's Guide*. Telecommunications Policy 24 (2000) 63-68. Disponible en: <<http://regulationbodyofknowledge.org/wp-content/uploads/2013/03/Bernstein-How-to-Determine.pdf>> (último acceso: 23 de setiembre de 2020).

BETANCOR, O. y R. RENDEIRO. *Aeropuertos*. En: Estache y De Rus (ed 2003). Cap. 2. 2003.

BID (2018). *Creciendo con productividad: Una agenda para la Región Andina*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Edición y coordinación: Marta Ruiz-Arranz y María Cecilia Deza. Disponible en: <<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Creciendo-con-Productividad-Una-agenda-para-la-Region-Andina.pdf>> (último acceso: 18 de setiembre de 2020).

BRAVO, S. (2008). *Teoría Financiera y Costo de Capital*. ESAN. Lima.

BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). *Principios de Finanzas corporativas*. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

CÉSPEDES, N. y RAMÍREZ, N. (2016). *Estimación de la Productividad Total de los Factores en el Perú: Enfoques primal y dual*. En Céspedes, N., Lavado, P. y Ramírez N. (Ed.) *Productividad en el Perú: medición, determinantes e implicancias*. (pp. 44-68). Universidad del Pacífico. Disponible en: <<http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1083/C%C3%A9spedesNikita2016.pdf>> (último acceso: 18 de setiembre de 2020).

CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). *The Measurement of Real Capital Input, 1929-1967*. Review of Income and Wealth. Vol. 15, No. 4 (Dec. 1969), pp. 293-380.

DAMODARAN, A. (2014). *Applied Corporate Finance*. 4th Edition. Wiley.

DAMODARAN, A. (2014). *Applied Corporate Finance*. 4th Edition. Wiley.

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: 19 de setiembre de 2020).

DP World Callao (2020). *Plan Anual de Negocios 2020*. Información disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2020-dpwc.pdf>> (último acceso: 07 de setiembre de 2020).

GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

GUSAH, L.; CAMERON-ROGERS, R. Y THOMPSON, R. (2019). *A systems analysis of empty Container Logistics – a case Study of Melbourne, Australia*. Transportation Research Procedia 39 (2019) 92-103.

INEI (2013a). *Metodología: Índice de Precios al por Mayor (Nueva Base Diciembre 2013)*. Disponible en: <[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia\\_ipm.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia_ipm.pdf)> (último acceso: 28 de setiembre de 2019).

INEI (2013b). *Metodología: Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (Nueva Base Diciembre 2013)*. Disponible en: <[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia\\_ipme.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia_ipme.pdf)> (último acceso: 19 de setiembre de 2019).

INEI (2020a). *Encuesta Permanente de Empleo: Lima Metropolitana. Ficha Técnica 2019. Trimestre móvil (octubre -noviembre - diciembre 2019)*. Dirección Técnica de Demografía e Indicadores Sociales. Lima, enero 2020. Disponible en: <[http://inei.inei.gob.pe/iinei/srieha/Descarga/DocumentosMetodologicos/2019-45/Ficha\\_Tecnica.pdf](http://inei.inei.gob.pe/iinei/srieha/Descarga/DocumentosMetodologicos/2019-45/Ficha_Tecnica.pdf)> (último acceso: 23 de setiembre de 2020).

INEI (2020b). *Variación de los Indicadores de Precios de la Economía: Diciembre 2019*. Informe Técnico N° 01 - Enero 2020. Información disponible en: <[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/01-informe-tecnico-n01\\_precios\\_dic2019.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/01-informe-tecnico-n01_precios_dic2019.pdf)> (último acceso: 23 de septiembre de 2020).

Interpretación CINIIF 12 disponible en: <[https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta\\_publ/con\\_nor\\_co/vigentes/ciniif/RedBV2018\\_IFRIC12\\_GVT.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/vigentes/ciniif/RedBV2018_IFRIC12_GVT.pdf)> (último acceso: 18 de septiembre de 2020).

LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb, 1965), pp. 13-37.

LÓPEZ-DAMRAUF, G. (2010). *Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano*. Alfaomega Grupo Editor Argentino, Buenos Aires. Segunda edición.

MACROCONSULT (2020) *Revisión Tarifaria 2020-2025 del Terminal Portuario Muelle Sur - Callao*. Informe Final. Preparado para: DP World Callao. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/07/propuesta-tarifaria-2020-2025-dpwc.pdf>> (último acceso: 29 de septiembre de 2020).

MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume 7, Issue 1. March 1952. Pages 77-91.

OECD (2015). *The Future of Productivity*. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Disponible en: <<http://www.oecd.org/economy/growth/OECD-2015-The-future-of-productivity-book.pdf>> (último acceso: 18 de septiembre de 2020).

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel (2016). *Revisión del Factor de Productividad correspondiente al régimen de Fórmula de Tarifas Tope para Telefónica del Perú 2016*.

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel (2019). *Revisión del Factor de Productividad / Proyecto*.

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel (2016). *Informe N° 00082-GPRC/2019*, disponible en: <[https://www.osiptel.gob.pe/repositoriooaps/data/1/1/1/PAR/res091-2019-cd-osiptel/res091-2019-cd\\_inf082-gprc-2019.pdf](https://www.osiptel.gob.pe/repositoriooaps/data/1/1/1/PAR/res091-2019-cd-osiptel/res091-2019-cd_inf082-gprc-2019.pdf)> (último acceso: 23 de septiembre de 2020).

ROSS, S., WESTERFIELD, R. y B. JORDAN. (2012). *Fundamentos de Finanzas corporativas*. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep, 1964), pp. 425-442.

SOLOW, R. (1957). *Technical Change and the Aggregate Production Function*. Review of Economics and Statistics 39(3), 312-320. Disponible en: <<http://www.piketty.pse.ens.fr/files/Solow1957.pdf>> (último acceso: 18 de septiembre de 2020).

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/estadisticasestudios/principales\\_tasas/compendio\\_tasas\\_impositivas.zip](http://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/principales_tasas/compendio_tasas_impositivas.zip)> (último acceso: 19 de septiembre de 2020)

TELLO, M. (2017). *La Productividad Total de Factores Agregada en el Perú: Nacional y Departamental*. Setiembre de 2017. Investigación realizada para el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI. Disponible en: <<http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/Mario-Tello-PRODUCTIVIDAD-TOTAL-DE-FACTORES-Sep2017.pdf>> (último acceso: 23 de septiembre de 2020).

THE CONFERENCE BOARD (2018) *Societal Report 2017*. Pag. 3. Disponible en: <<https://www.conference-board.org/retrievefile.cfm?filename=Societal-Report-2017.pdf&type=subtitle>> (último acceso: 21 de mayo de 2019).

TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA. *Puertos*. En: ESTACHE, A. y G. DE RUS, (ed 2003). *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores*. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 4. 2003.

## ORGANISMOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS

### AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO

#### Designan Asesora I de la Gerencia General de la ATU

##### RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA N° 168-2020-ATU/PE

Lima, 9 de octubre de 2020

##### CONSIDERANDO:

Que, mediante la Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera;

Que, el literal e) del artículo 16 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, aprobada por el Decreto Supremo N° 003-2019-MTC, establece que la Presidencia Ejecutiva tiene la función de designar, entre otros, a los titulares de los órganos de línea, de asesoramiento y de apoyo, así como de las unidades orgánicas de ser el caso;

Que, se encuentra vacante el cargo de Asesor/a I de la Gerencia General de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, cargo considerado de confianza;

Contando con la visación de la Gerencia General, la Oficina de Gestión de Recursos Humanos y la Oficina de Asesoría Jurídica; y,

De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley N° 27594, Ley que regula la participación del Poder Ejecutivo en el nombramiento y designación de funcionarios públicos; y estando a las funciones establecidas en los literales e) y t) del artículo 16 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, aprobada por Decreto Supremo N° 003-2019-MTC;

##### SE RESUELVE:

**Artículo 1.-** Designar a la señora CLAUDIA MARÍA HOPKINS RODRÍGUEZ, en el cargo de Asesora I de la Gerencia General de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU.

**Artículo 2.-** Notificar la presente resolución a la señora CLAUDIA MARÍA HOPKINS RODRÍGUEZ y a la Oficina de Gestión de Recursos Humanos, para los fines pertinentes.

**Artículo 3.-** Disponer la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial “El Peruano”.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARIA ESPERANZA JARA RISCO  
Presidenta Ejecutiva

1892362-1

#### Designan Subdirector de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales de la ATU

##### RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA N° 169-2020-ATU/PE

Lima, 9 de octubre de 2020