

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

El 17 de agosto del 1999, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), en representación del Estado Peruano, y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, el Contrato de Concesión) con un periodo de vigencia de 30 años.

El 24 de julio de 2006 se suscribió la Adenda N° 2 a dicho Contrato en la que se establecieron, entre otros aspectos, las reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas, tanto para la determinación del factor de productividad como para el ajuste tarifario anual.

Conforme al texto modificado por dicha Adenda del numeral 6.1 de la cláusula sexta y del Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, los servicios regulados que presta el Concesionario estarán sujetos a niveles tarifarios máximos, reajustables periódicamente utilizando la metodología inflación menos productividad conforme con la fórmula “RPI ajustado por Tipo de Cambio – Factor X”. Asimismo, conforme con las disposiciones contractuales citadas, el “Factor X” o “Factor de Productividad” será fijado para periodos quinquenales, mientras que la inflación se determinará anualmente; precisándose que dentro de cada quinquenio sólo podrán modificarse las tarifas máximas para reflejar el efecto de la inflación, manteniéndose inalterable el valor del “Factor X” o “Factor de Productividad”.

El 24 de julio de 2014 se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2014-CD-OSITRAN que aprobó el “*Factor de Productividad*” aplicable para la determinación de las tarifas máximas por servicios portuarios regulados a la nave y a la carga del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, el TPM) durante el quinquenio 2014-2019; y mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2014-CD-OSITRAN del 18 de marzo de 2014 se fijó la tarifa máxima del servicio regulado de embarque y desembarque de pasajeros en el indicado terminal, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2013 al 16 de agosto de 2019.

El 14 de noviembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN, este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024. En dicha oportunidad también se dispuso que en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de notificada dicha resolución, TISUR presente su propuesta tarifaria.

El 16 de noviembre de 2018 se notificó a TISUR la citada resolución del Consejo Directivo.

El 19 de diciembre de 2018, dentro del plazo otorgado para que presente su propuesta tarifaria, el Concesionario solicitó formalmente una prórroga de treinta (30) días hábiles adicionales para presentar su propuesta tarifaria; solicitud que fue acogida por este Regulador, extendiéndose el plazo para cumplir con esta diligencia hasta el 13 de febrero de 2019 mediante el Oficio N° 119-18-GRE-OSITRAN.

El 11 de febrero de 2019, mediante el Oficio Circular N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos le solicitó a TISUR cierta información necesaria para calcular el Factor de Productividad del TPM que se aplicaría al periodo 2019-2024.

El 13 de febrero de 2019, mediante Carta N° 013-2019-TISUR/GG, TISUR remitió su Propuesta Tarifaria.

El 15 de febrero de 2019, mediante la Carta N° 014-2019-TISUR/GG, TISUR solicitó una ampliación de plazo para atender el requerimiento de información formulado por el Regulador a través del mencionado Oficio Circular N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, el que le fue concedido mediante el Oficio N° 0026-2019-GRE-OSITRAN.

El 04 de marzo de 2019, dentro del plazo otorgado, TISUR presentó la Carta N° 019-2019-TISUR/GG a la que adjuntó un CD dando respuesta a lo solicitado a través del Oficio Circular N° 0020-2019-GRE-OSITRAN. Posteriormente, 12 de marzo de 2019, mediante Carta N° 021-2019-TISUR-GG complementó esta información adjuntando un nuevo CD con información adicional.

El 15 de marzo de 2019, a través del Oficio N° 0034-2019-GRE-OSITAN, solicitó a TISUR que aclarara y/o ampliara ciertas inconsistencias detectadas entre la información remitida y la registrada en su contabilidad regulatoria, así como en los estados financieros auditados del TPM.

El 22 de marzo de 2019, dentro del plazo otorgado, TISUR presentó la Carta N° 025-2019-TISUR/GG y adjuntó un CD con la información del TPM y los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2018 y 2017 en formato PDF, para levantar dichas observaciones.

El 01 de abril de 2019, TISUR presentó la Carta N° 029-2019-TISUR/GG a la que adjuntó un CD con información y explicaciones adicionales a fin de atender lo requerido mediante el Oficio N° 0034-2019-GRE-OSITAN.

El 4 de abril de 2019, por intermedio del Memorando N° 0086-2019-GRE-OSITRAN se remitió a la Gerencia General del Ositrán, entre otros, el informe “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024” (en adelante, Propuesta Tarifaria).

El 10 de abril de 2019, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2019-CD-OSITRAN,¹ este Organismo Regulator dispuso, entre otros:

- aprobar el Informe “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024”,
- disponer el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria respecto de los servicios amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalcan en el TPM, y
- otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles² para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias a este Organismo Regulator.

El 17 de abril de 2019 se realizó la publicación de, entre otros, la mencionada Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2019-CD-OSITRAN en el diario oficial “*El Peruano*”.

El 26 de abril de 2019, mediante una publicación en el diario oficial “*El Peruano*” (Boletín Oficial, pág. 13) y otra en el diario El Pueblo de Arequipa (Sección: Locales, pág. 03), el Ositrán convocó a una audiencia pública descentralizada a realizarse el día el 15 de mayo de 2019 en la ciudad de Arequipa para la presentar el Informe “*Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024*”.

El 8 de mayo de 2019, a solicitud del Concesionario, se llevó a cabo la Audiencia Privada N° 1 en la cual dicho Concesionario presentó algunos comentarios sobre la Propuesta Tarifaria de este Organismo Regulator, señalando que posteriormente los presentará formalmente.

El 9 de mayo de 2019 se llevó a cabo la presentación de la Propuesta Tarifaria de este Organismo Regulator ante el Consejo de Usuarios de Puertos (en adelante, CUP) de alcance nacional.

¹ La Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2019-CD-OSITRAN fue notificada al Concesionario y al MTC el 15 de abril de 2019 mediante los Oficios N° 0070 y 0071-2019-SCD-OSITRAN, respectivamente.

² El conteo del plazo se realiza desde la publicación en el Diario Oficial El Peruano de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2019-CD-OSITRAN. En la medida que dicha publicación ocurrió el 17 de abril de 2019, el mencionado plazo de veinte (20) días hábiles se cumplió el 20 de mayo de 2019.

El 14 de mayo de 2019 se llevó a cabo la presentación de la Propuesta Tarifaria de este Organismo Regulador ante el Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, región en la cual se encuentra ubicado el TPM.

El 15 de mayo de 2019, conforme a lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2019-CD-OSITRAN y el artículo 44 del RETA del Ositrán, se llevó a cabo una Audiencia Pública Descentralizada en Arequipa, en la cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expuso los criterios, metodología, estudios, informes y modelos económicos que sirvieron de base para la elaboración de su Propuesta Tarifaria y atendió los comentarios y preguntas de los interesados.

El 20 de mayo de 2019, mediante Carta N° 002-2019-ASMARPE/GG, la Asociación Marítima del Perú (en adelante, Asmarpe) presentó sus comentarios al proyecto de resolución de desregulación y de revisión tarifaria de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani para el periodo 2019-2024.

El 20 de mayo de 2019, mediante Carta N° 049-2019-TISUR/GG, el Concesionario presentó sus comentarios a la "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024" elaborada por este Organismo Regulador.

Finalmente, el 28 de mayo de 2019, mediante Carta N° 051-2019-TISUR/GG, el Concesionario presentó la serie de estimaciones del BCRP respecto de la PTF de la economía peruana para el periodo 1996-2018 y solicitó "la incorporación de dicha serie para el cálculo de la productividad total de factores de la economía en el marco de la propuesta "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019 – 2024" elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica del Organismo Supervisor de la Inversión en infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)".

II. Aspectos Metodológicos

Condiciones de competencia

Según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani:

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

Bajo ese contexto, mediante el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN se evaluaron las condiciones de competencia de los servicios regulados del TPM. En base a dicho análisis, el Consejo Directivo del Ositrán emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, en la cual dispone el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024.

Posteriormente, en su Propuesta Tarifaria, el Concesionario presentó su propio análisis de condiciones de competencia. En base a ello y lo analizado por este Organismo Regulador, se concluyó que existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros, para líneas navieras con itinerario regular, porque:

- Por un lado, el oferente del mercado, es decir, el Concesionario, no puede ejercer un poder de negociación significativo sobre las líneas navieras con itinerario regular respecto de las condiciones de prestación de los servicios a la nave en la medida que no cuenta con una “carga base” de contenedores lo suficientemente atractiva para dichas líneas navieras con itinerario regular.
- Por otro lado, los usuarios del servicio a las naves, es decir, las líneas navieras con itinerario regular, tienen como alternativa al TPM, el Puerto del Callao, mediante el cual ingresan o salen del país una cantidad significativa de los productos de exportación así como los productos de importación que se producen o se demandan en el departamento de Arequipa (así como en toda la región sur del Perú), ello a pesar del elevado costo de transporte desde o hasta el Puerto del Callao.

Por tal motivo, corresponde desregular las tarifas de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero brindados a las naves que recalán en el TPM. Ello de conformidad con el procedimiento previsto para tal fin en el Reglamento General de Tarifas (en adelante, RETA) del Ositrán.

En el caso de los demás servicios regulados, tal como se señaló en la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, se ha iniciado su procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, siendo que el presente documento muestra la propuesta de este Organismo Regulador respecto a su Factor de Productividad.

A modo de resumen, en el siguiente cuadro se presentan los resultados del análisis de condiciones de competencia en la prestación de servicios regulados del TPM:

**RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA
EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS REGULADOS DEL TERMINAL PORTUARIO DE
MATARANI**

Categoría de servicios	Mercado relevante	Condiciones de competencia
Servicios a la nave	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros, para líneas navieras con itinerario regular. 	Sí existen condiciones de competencia
	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros, para líneas navieras bajo régimen de fletamento (sin itinerario regular). 	No existen condiciones de competencia
Servicios a la carga	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado relevante de uso de muelle para carga sólida a granel en el TPM.^{1/} • Mercado de uso de muelle para carga fraccionada en el TPM. • Mercado de uso de muelle para carga líquida a granel en el TPM. • Mercado de uso de muelle para carga rodante en el TPM. 	No existen condiciones de competencia
Servicios de almacenamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado del servicio de almacenamiento de cereales brindado en depósitos temporales (silos o patio) en el TPM y su área de influencia, donde sea posible almacenar productos aptos para el consumo humano o animal. 	No existen condiciones de competencia
Servicios a los pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM, incluyendo servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones. 	No existen condiciones de competencia

1/ Incluye, entre otros tipos de carga sólida a granel, la carga de concentrados de minerales (en regímenes de embarque mayores y menores a 1 000 toneladas por hora) y la carga de cereales (en regímenes de embarque mayores y menores a 400 toneladas por hora).

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Factor de Productividad

En el marco del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas del TPM iniciado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador propone que el Factor de Productividad aplicable a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024 ascienda a 0,05%, tal como se señala en el siguiente cuadro:

PROPUESTA DEL OSITRÁN RESPECTO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TPM

Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía	
Crecimiento en Precios Insumos Economía	3,45%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa	0,46%
<i>Diferencia</i>	
2,99%	

Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía	
Crecimiento en la PTF de la Empresa	-2,33%
Crecimiento en la PTF de la Economía	0,61%
<i>Diferencia</i>	
-2,94%	

Factor X	0,05%
-----------------	--------------

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que para estimar el Factor de Productividad del TPM, este Organismo Regulador ha seguido los criterios generales que se indican a continuación, ello en línea con lo señalado en el Contrato de Concesión del TPM, los anteriores procedimientos de revisión tarifaria y las mejores prácticas regulatorias:

- El Factor de Productividad se estimó considerando la fórmula de cálculo señalada en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, tal como se ha realizado en las tres revisiones tarifarias anteriores del TPM:

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

donde:

ΔW^*	=	Promedio de variación anual del precio de los insumos de la economía
ΔW	=	Promedio de variación anual del precio de los insumos de la industria portuaria
ΔPTF	=	Promedio de variación anual de la PTF de la industria portuaria
ΔPTF^*	=	Promedio de variación anual de la PTF de la economía

- En relación a los componentes relacionados con la economía se han seguido los siguientes criterios generales:
 - En relación a la Productividad Total de Factores (en adelante, PTF) de la economía, el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM señala que “la productividad de la economía debe tomarse de una fuente independiente”. Bajo ese contexto, se emplearon las estimaciones efectuadas por *The Conference Board* respecto de la PTF de la economía peruana por los siguientes motivos: (i) se trata de una asociación internacional, independiente y sin fines de lucro, dedicada a la investigación en áreas de interés público, tales como: políticas públicas, mercado laboral, productividad, innovación, etc.; (ii) la metodología de cálculo de *The Conference Board* mide de manera más precisa la PTF en comparación con las metodologías tradicionales porque, entre otros, *The Conference Board* considera ajustes por la calidad de la mano de obra y diferencia el capital entre el capital relacionado con activos de tecnologías de información y comunicaciones (TIC) y el resto de capitales (no TIC), siendo que dichos ajustes han sido reconocidos como un atributo positivo para medir la PTF por parte de organismos

internacionales - como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, 2015, p.21)³ y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID (2018, p.21-22)⁴ así como por investigadores peruanos como Céspedes y Ramírez (2016, p.44-45),⁵ y (iii) la información disponible de *The Conference Board* abarca un periodo mayor en comparación con la fuente de información presentada por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria.

- En el caso del precio de insumos de la economía peruana, a diferencia de la anterior revisión tarifaria del TPM, se está considerando una estimación a partir del precio de los insumos trabajo y capital. Este criterio fue adoptado por este Organismo Regulador en el caso del procedimiento de Revisión Tarifaria en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y también por el Osiptel en su procedimiento de revisión de tarifas de telefonía fija de Telefónica del Perú S.A.A. para el período setiembre 2016 - agosto 2019.⁶ En el caso del precio de mano de obra se emplea información de la Encuesta Permanente de Empleo del INEI y en el caso del precio del capital, tal como lo realiza el Osiptel, se toma en cuenta la información del INEI sobre el Índice de Precios de Maquinarias y Equipos y del Índice de Precios de Materiales de Construcción.
- En relación a los componentes relacionados con el Concesionario se han seguido los siguientes criterios generales:
 - La PTF del Concesionario ha sido estimada considerando que, tal como señala el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, “para la agregación de los servicios portuarios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios (como parte del cálculo de la productividad de la industria), se usará el Índice de Fisher...”.
 - Así, tal como se ha realizado en anteriores revisiones portuarias, se consideraron los ingresos del Concesionario por la prestación de servicios regulados y no regulados en el TPM (enfoque de caja única o *single till*).
 - Para calcular los ingresos netos por la prestación de servicios regulados y no regulados en el TPM se consideró, entre otros, el hecho que, tal como lo señala la cláusula 4.2.1 del Contrato de Concesión del TPM, el Concesionario debe pagar al Estado una Retribución Especial de 9,85% de los ingresos brutos generados por la explotación del “Proyecto Bahía Islay”.
 - Para estimar el precio de la mano de obra del Concesionario, como en la anterior revisión tarifaria del TPM, se dividió el gasto en mano de obra (sin considerar los importes de las participaciones de los trabajadores en las utilidades de la empresa)⁷ entre las horas-

³ OECD (2015). *The Future of Productivity*. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Disponible en: <<https://www.oecd.org/eco/OECD-2015-The-future-of-productivity-book.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

⁴ 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: 26 de marzo de 2019).

⁵ 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: 26 de marzo de 2019).

⁶ Ver Informe N° 303-GPRC/2016, p. 64-66, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 090-2016-CD/OSIPTEL. El Informe N° 303-GPRC/2016 se encuentra disponible en: <https://www.osiptel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/PAR/090-2016-cd-osiptel/Informe303-GPRC-2016_Res090-2016-CD.pdf> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

⁷ La exclusión de las participaciones de los trabajadores en las utilidades de la empresa es un criterio que también se aplicó en la revisión anterior del TPM (Ositrán, 2014, p.70) y ha sido considerado

hombre de los trabajadores eventuales y estables del TPM. Cabe señalar que, según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, "(l)a unidad de cálculo de la productividad de la mano de obra empleada por el Concesionario debe ser las horas-hombre de trabajadores eventuales y estables".

- En el caso de materiales o productos intermedios empleados por el Concesionario para la prestación de servicios en el TPM, a diferencia de los procedimientos de revisión tarifaria anteriores del TPM, en el presente procedimiento se utiliza el "enfoque directo" para determinar el gasto en materiales, toda vez que nos permite identificar con mayor precisión qué materiales o productos intermedios efectivamente se encuentran vinculados con la prestación de los servicios brindados en el terminal portuario. En esa línea, se identificó que existen algunas categorías de gasto que no representan un insumo para el proceso productivo del TPM, tales como: la retribución al Estado, provisiones, suscripciones y cotizaciones, impuestos, tributos y los gastos relacionados a responsabilidad social. Por tal motivo, dichas categorías no se tuvieron en cuenta para el cálculo de los índices de los gastos en materiales o productos intermedios.
- En el caso del insumo de capital, tal como se realizó en la revisión anterior, se empleó la información sobre inversiones, depreciación acumulada y ajustes de inversiones para estimar el stock de capital del Concesionario al final de cada año. Dado que dicho 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 TPM. Para ello, a diferencia de la anterior revisión tarifaria del TPM, se emplea el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME) del INEI porque dicho índice es exclusivo para medir el costo de bienes de capital 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, tal como en la anterior revisión del TPM.

Aplicación del Factor de Productividad

El Factor de Productividad será de aplicación durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024 para los servicios regulados en el TPM, los mismos que se encontrarán agrupados en las siguientes canastas de servicios: Servicios regulados a la nave, Servicios regulados a la carga y Servicios regulados al pasajero. Dado ello, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios no podrá superar anualmente durante el referido periodo el porcentaje que resulta de la diferencia entre la inflación al consumidor de los Estados Unidos (RPI) menos 0,05%.

también por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria (Macroconsult, 2019, p.77) porque dichas participaciones de los trabajadores se consideran para estimar el precio del capital del Concesionario.

MACROCONSULT (2019) *Propuesta Revisión Tarifaria 2019-2024 del Terminal Portuario de Matarani (TPM)*. Informe Final. Preparado para: TISUR. Disponible en <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/Propuesta-Tarifaria-TISUR.pdf> (último acceso: 23 de marzo de 2019).