



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

## RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0050-2019-CD-OSITRAN

Lima, 06 de noviembre de 2019

### VISTOS:

El recurso de reconsideración parcial interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN; el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica; el Memorando N° 0167-2019-SCD-OSITRAN de la Secretaría del Consejo Directivo; el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN, de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; el "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN", emitido por dos (02) integrantes del Consejo Directivo; 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 de OSITRAN 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 OSITRAN 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 de OSITRAN (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, a su vez, 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 de OSITRAN (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará OSITRAN 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;

Firmado por:  
ZAMBRANO  
COPELLO Rosa  
Verónica PAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 07/11/2019  
12:20:20 -0500



Calle Los Negocios 182, piso 2  
Surquillo - Lima  
Central Telefónica: (01) 500-9330  
www.ositran.gob.pe





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, el 9 de septiembre del 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), en representación del Estado Peruano, quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional, suscribió con Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE o Concesionario) el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, conforme con la disposición contractual citada, el “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 de Productividad”;

Que, el 7 de diciembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 038-2018-CDOSITRAN, basada en el Informe Conjunto N° 033-18- IC-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, este Regulador, entre otros, dispuso el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP) durante el periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024, así también, se dispuso el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de oficio para el Servicio Estándar a la Carga Rodante y el Servicio de Transbordo a la Carga Rodante;

Que, a través de la citada resolución del Consejo Directivo, se estableció, que, de conformidad con el artículo 53 del Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN (RETA), se concedía un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, prorrogable de forma excepcional y por única vez por un período máximo de igual duración, para que el Concesionario presente su Propuesta Tarifaria respecto de la revisión de tarifas máximas en el TPP;

Que, el 7 de marzo de 2019, el Concesionario remitió a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria mediante Carta N° 013-2019 TPE/GG;

Que, mediante Memorando N° 0117-2019-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General: el Informe “Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024”, que se aplicará durante el periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024, elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; la propuesta de resolución del Consejo Directivo; la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, el 19 de junio de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CDOSITRAN, basada en el Informe Conjunto N° 033-18- IC-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, este Regulador dispuso: (i) aprobar el Informe “Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024” y sus anexos; (ii) disponer la publicación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN, el proyecto





de resolución de desregulación y de revisión tarifaria de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Paita para el periodo 2019-2024; su exposición de motivos, y la relación de documentos que la sustentan; (iii) encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de Ositrán convocar a la Audiencia Pública Descentralizada, en atención a lo dispuesto por el artículo 44 del RETA, tanto para el procedimiento de desregulación como para el procedimiento de revisión tarifaria; (iv) conceder un plazo de veinte (20) días para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias; y, (v) notificar la resolución al Concesionario y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Que, el 10 de julio de 2019, el Concesionario presentó sus comentarios a la Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024 (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Ositrán);

Que, con fecha 11 de julio de 2019, en la ciudad de Piura, se realizó la Audiencia Pública Descentralizada 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 la Propuesta Tarifaria del Ositrán;

Que, con fecha del 07 de agosto de 2019, el Concesionario hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán, con el objetivo de exponer sus comentarios a la Propuesta Tarifaria de Ositrán;

Que, mediante Memorando N° 0174-2019-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de agosto de 2019, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024"; elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario. Dicho informe incluyó la matriz de comentarios hechos por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, aplicable a las tarifas de los servicios portuarios regulados prestados en el TPE. Adicionalmente, se incluyó el proyecto de resolución correspondiente y su exposición de motivos;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN del 10 de setiembre de 2019, sustentado en el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso, entre otros, (i) aprobar la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el Terminal Portuario de Paita, y (ii) aprobar el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, ascendente a 5,30% (cinco y 30/100 puntos porcentuales) que estará vigente entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024;

Que, mediante escrito s/n recibido el día 18 de setiembre de 2019, el Concesionario interpuso recurso de reconsideración parcial contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, solicitando que se declaren la nulidad de los artículos 2° a 5° de la mencionada resolución, relativos a la determinación del Factor de Productividad del Terminal Portuario de Paita que estará vigente entre el 3 de octubre del 2019 y el 2 de octubre de 2024. Asimismo, en dicha comunicación el Concesionario solicitó que, en tanto se resuelva su recurso de reconsideración, se suspendan los efectos de los artículos 2° a 5° de la resolución impugnada;

Que, asimismo, a través de su escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, el Concesionario solicitó se le conceda el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán. Dicho pedido fue concedido para el día 02 de octubre de 2019, a través del Oficio N° 0173-2019-SCD-OSITRAN de fecha 25 de setiembre de 2019;





Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2019-OSITRAN de fecha 27 de setiembre de 2019, sustentada en el Informe Conjunto N° 0130-2019-IC-OSITRAN (GAJ-GRE), el Consejo Directivo del Ositrán desestimó el pedido de suspensión de ejecución de los artículos 2° al 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN requerida por el Concesionario. Dicha resolución fue notificada al Concesionario con fecha 25 de setiembre de 2019, a través del Oficio N° 173-2019-SCD-OSITRAN;

Que, con fecha 01 de octubre de 2019, el Concesionario presentó un escrito a fin de que sea tomado en consideración por el Consejo Directivo del Ositrán, al resolver su recurso de reconsideración;

Que, con fecha del 02 de octubre de 2019, los representantes del Concesionario hicieron el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán;

Que, con fecha 07 de octubre de 2019, el Concesionario presentó un escrito adicional referido a su recurso de reconsideración;

Que, con fecha 15 de octubre de 2019, se llevó a cabo una reunión en las instalaciones del Ositrán, entre los representantes del Concesionario y funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y de la Gerencia de Asesoría Jurídica. Dicha reunión se llevó a cabo a solicitud de los representantes del Concesionario, los cuales, en la mencionada reunión, reiteraron los argumentos formulados en su recurso de reconsideración;

Que, con fecha 21 de octubre de 2019, el Concesionario presentó un escrito adicional reiterando los argumentos formulados en su recurso de reconsideración;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN analizaron los argumentos esgrimidos en el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

*“178. De acuerdo con los argumentos expuestos en el presente Informe, corresponde concluir lo siguiente:*

- (i) La resolución impugnada no vulnera el derecho a la debida motivación. En efecto, en el Informe que sustenta la resolución impugnada se expusieron los fundamentos fácticos y jurídicos que sustentaron la aplicación de la metodología del año proforma en el caso en mención. Asimismo, en dicho Informe se abordaron cada uno de los comentarios que fueron formulados por el Concesionario durante el procedimiento tarifario, explicándose en cada caso las razones por las cuales se desestimaron los mismos. Por tanto, en la resolución impugnada se motivó debidamente su decisión de aplicar la metodología del “año proforma” para la estimación de la tasa de variación del insumo (capital).*
- (ii) La resolución impugnada no vulnera el Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima contemplado en el Texto Único Ordenado de la Ley General del Procedimiento Administrativo, Ley N° 27444, ni el Derecho a la Igualdad de Trato plasmado en la Constitución Política del Perú. Por el contrario, en consonancia con ambos presupuestos normativos, en la resolución impugnada se aplicó la metodología del “año proforma” para la estimación de la tasa de variación del insumo (capital) siguiendo el criterio aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH (concluidas en 2013 y 2018), las cuales fueron citadas expresamente en el informe que sustenta la resolución impugnada. Dichos antecedentes, resultan pertinentes y aplicables al caso del TPE.*



*Asimismo, respecto a las revisiones tarifarias citadas por el Concesionario (primera revisión del Factor de Productividad del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao y la cuarta Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani), si bien en dichos casos no se aplicó la metodología del "año proforma", dichos son diferentes al caso del TPE, por lo que erróneamente se podría alegar una vulneración al Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima o del Derecho de Igualdad de Trato como alega el Concesionario.*

- (iii) *La resolución impugnada no se emitió vulnerando el debido procedimiento, toda vez que en dicho acto no se adoptó un cambio de criterio como sostiene el Concesionario. En efecto, en la resolución impugnada se realizó una precisión en el cálculo del WACC, debido a que, en la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario advirtió la existencia de una inconsistencia en dicho cálculo. Asimismo, la precisión que se efectuó en el cálculo del WACC -en atención a dicho comentario formulado por el Concesionario- se encuentra acorde con el criterio desarrollado en la mencionada Propuesta Tarifaria. Además, como consecuencia de haberse aceptado dicho comentario del Concesionario, el Factor de Productividad del TPP pasó de 5.74% a 5.30%, por lo que carece de asidero alegar una supuesta afectación como plantea el Concesionario en su recurso de reconsideración.*

179. *Por tanto, en base de los argumentos esgrimidos en el presente Informe, corresponde declarar infundado el pedido de nulidad formulado en el recurso de reconsideración parcial interpuesto por el Concesionario contra los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, desestimar en todos sus extremos los argumentos formulados en su recurso de reconsideración y, en consecuencia, confirmar los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN."*

Que, luego de evaluar y deliberar, el Consejo Directivo en mayoría y con voto dirimente de la Presidencia de Consejo Directivo, manifiesta su posición de acoger los fundamentos y sentido del Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) en todos sus extremos, salvo en la metodología del año proforma, que no se considera que deba ser aplicada en el presente caso, razón por la cual acordó, entre otros, declarar fundado en parte el Recurso de Reconsideración, encargando a la Secretaría de Consejo Directivo que solicite a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos efectúe el cálculo del factor de productividad, sin considerar el año proforma, a fin que el mismo sea incorporado en la resolución del Consejo Directivo, lo cual fue requerido mediante Memorando N° 0167-2019-SCD-OSITRAN y atendido mediante Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN;

Que, en atención a lo indicado, se deberá declarar fundado en parte el recurso de reconsideración parcial presentado en el extremo referido a la aplicación de la metodología del año proforma; y, por tanto, se verá modificado el factor de productividad en -4,70% (menos cuatro y 70/100 puntos porcentuales), de acuerdo a lo indicado en el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN, aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita contenido en los artículos 2° y 3° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, de acuerdo al "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN", confirmándose las demás disposiciones contenidas en la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN;



**PERÚ**Presidencia  
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN y el "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN" constituyen 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 OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Extraordinaria N° 685-2019-CD-OSITRAN, de fecha 30 de octubre de 2019;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1º.-** Declarar fundado en parte el recurso de reconsideración parcial interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, de conformidad con las consideraciones contenidas en el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN y el "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN", los mismos que constituyen parte integrante de la presente resolución, en consecuencia el factor de productividad a que se refiere los artículos 2 y 3 de dicha resolución, aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, asciende a -4,70% (menos cuatro y 70/100 puntos porcentuales), confirmándose las demás disposiciones contenidas en la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

**Artículo 2º.-** Notificar la presente Resolución, el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN, así como el "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN" a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**Artículo 3º.-** Disponer la publicación de la presente resolución en el diario oficial "El Peruano" y su difusión en el portal institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)). Asimismo, disponer la difusión del Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN y el "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN", en el Portal Institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese

**VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**  
Presidenta del Consejo Directivo

NT: 2019089534



Calle Los Negocios 182, piso 2  
Surquillo - Lima  
Central Telefónica: (01) 500-9330  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)



**INFORME CONJUNTO N° 0138-2019-IC-OSITRAN**  
**(GRE-GAJ)**



Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**  
Gerente General

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN

Referencia : Escrito S/N presentado por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., el 18 de septiembre de 2019, complemento mediante escritos del 1, 7 y 21 de octubre de 2019

Fecha : 25 de octubre de 2019

**I. OBJETO**

1. Emitir opinión respecto al recurso de reconsideración parcial interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, el Concesionario o TPE) mediante el cual interpuso recurso de reconsideración parcial contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, que dispuso, entre otros, aprobar el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita (TPP), ascendente a 5,30% (cinco y 30/100 puntos porcentuales), vigente entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024.

**II. ANTECEDENTES**

2. El 7 de diciembre de 2018, se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 038-2018-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 033-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ)<sup>1</sup>, a través del cual, entre otros, Consejo Directivo del Ositrán<sup>2</sup>:
  - Aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas en el TPP aplicable al periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024.
  - Estableció, de conformidad con el artículo 53 del Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN (RETA), un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, prorrogable de forma excepcional y por única vez por un período máximo de igual duración, contados a partir del día siguiente de recibida la notificación de dicha resolución, para que el

<sup>1</sup> Cabe señalar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2019-CD-OSITRAN, de fecha 6 de marzo de 2019, sustentada en el Informe Conjunto N° 0033-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se enmendó con eficacia anticipada la imprecisión en la lista de servicios regulados mencionados en el artículo 1 de la Resolución de Consejo Directivo N° 038-2018-CD-OSITRAN.

<sup>2</sup> Adicionalmente, a través de dicho acto administrativo, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso: (i) Que las tarifas máximas se aplicarán a los servicios en función a la nave (servicio en nuevo muelle de contenedores y servicio en muelle espigón), servicio en función a la carga (servicio en nuevo muelle de contenedores y servicio en muelle espigón), y servicios de transbordo ((servicio en nuevo muelle de contenedores y servicio en muelle espigón). (ii) Se aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de oficio para el Servicio Estándar a la Carga Rodante y el Servicio de Transbordo a la Carga Rodante. (iii) Que la revisión y desregulación de las tarifas máximas de los servicios señalados anteriormente se realizarán siguiendo los lineamientos metodológicos, reglas y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión, y supletoriamente, el RETA. y, (iv) Se ordenó la notificación a las Partes del Contrato de Concesión y la publicación en el diario oficial El Peruano.

Visado por: CASTILLO MAR Ruth  
Eliana (FIR43034136)  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 25/10/2019 19:20:48 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA  
Martha Isabel FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 25/10/2019 18:57:33 -0500

Visado por: DAGA LAZARO  
Roberto Carlos (FIR41401720)  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 25/10/2019 18:55:12 -0500

Concesionario presente su Propuesta Tarifaria respecto de la revisión de tarifas máximas en el TPP<sup>3</sup>.

3. Con fecha del 25 de enero de 2019, a solicitud del Concesionario, se llevó a cabo una audiencia privada, registrada a través del Acta de Audiencia Privada N° 1, en la cual participaron representantes del Concesionario, y funcionarios del Ositrán.
4. Con fecha 7 de marzo de 2019, el Concesionario remitió al Regulador su propuesta tarifaria mediante Carta N° 013-2019-TPE/GG.
5. El Concesionario expuso su propuesta tarifaria, con fecha del 27 de marzo de 2019, en una segunda audiencia privada, solicitada por el propio Concesionario y registrada a través del Acta de Audiencia Privada N° 2, en la cual participaron representantes del Concesionario, y funcionarios del Ositrán.
6. A través de Memorando N° 117-2019-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a Gerencia General: i) el Informe "Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024", que se aplicará durante el periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024, elaborada por la GRE; y por la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, la GAJ) en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; ii) la propuesta de resolución del Consejo Directivo; la exposición de motivos, y, iii) la relación de documentos que sustentan la propuesta.
7. El 19 de junio de 2019, dentro del plazo de quince (15) días hábiles establecido en el artículo 56 del RETA, el Consejo Directivo del Ositrán emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN<sup>4</sup>, en la cual dispuso:
  - Aprobar el Informe "Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" y sus anexos.
  - Disponer la publicación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN, el proyecto de resolución de desregulación y de revisión tarifaria de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Paita para el periodo 2019-2024; su exposición de motivos, y la relación de documentos que la sustentan.
  - Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de Ositrán convocar a la Audiencia Pública Descentralizada, en atención a lo dispuesto por el artículo 44 del RETA, tanto para el procedimiento de desregulación como para el procedimiento de revisión tarifaria.
  - Conceder un plazo de veinte (20) días para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias.
  - Notificar la resolución al Concesionario y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente.
8. A solicitud del Concesionario, se llevaron a cabo una tercera y cuarta Audiencias Privadas, con fechas del 3 y 8 de julio de 2019 respectivamente, en las cuales participaron representantes del Concesionario, y funcionarios del Ositrán.
9. El 10 de julio de 2019, el Concesionario presentó una Carta S/N adjuntando un "Informe Ampliatorio: Calculo del Factor de Productividad del Terminal Portuario Paita".

<sup>3</sup> Mediante Oficio N° 001-2019-GRE-OSITRAN se prorrogó el plazo para la presentación de la propuesta tarifaria a cargo del TPE, hasta el 7 de marzo de 2019.

<sup>4</sup> La mencionada Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN fue notificada al Concesionario y al MTC el 19 de junio de 2019 mediante los Oficios N° 104 y 103-2019-SCD-OSITRAN, respectivamente. Asimismo, se publicó en el diario oficial "El Peruano" el 20 de junio de 2019.

10. Con fecha del 11 de julio de 2019, en la ciudad de Piura, se realizó la Audiencia Pública Descentralizada en la cual GRE expuso los criterios, metodología, estudios, informes y modelos económicos que sirvieron de base para la elaboración del Informe “Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024” (en adelante, Propuesta Tarifaria del Ositrán).
11. Con fecha del 07 de agosto de 2019, el Concesionario hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán<sup>5</sup>, con el objetivo de exponer sus comentarios a la Propuesta Tarifaria de Ositrán.
12. Mediante Memorando N° 0174-2019-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de agosto de 2019, la GRE remitió a la Gerencia General el Informe “Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019- 2024”, vigente a partir el 3 de octubre de 2019 hasta el 2 de octubre de 2024; elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario. Dicho informe incluyó la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de desregulación tarifaria para el Servicio Estándar a la Carga Rodante y el Servicio de Transbordo a la Carga Rodante, así como los comentarios realizados a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, aplicable a las tarifas de los servicios portuarios regulados prestados en el TPE. Adicionalmente, se incluyó el proyecto de resolución correspondiente y su exposición de motivos.
13. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN del 10 de setiembre de 2019, sustentada en el Informe “Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024” elaborado por la GRE, y por la GAJ en lo correspondiente a los aspectos legales del procedimiento, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó, entre otros, lo siguiente:

“(…)

**Artículo 2º.-** Aprobar el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, ascendente a 5,30% (cinco y 30/100 puntos porcentuales). Dicho factor de productividad estará vigente entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024, para los siguientes servicios:

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE**

**Servicios Muelle Espigón**

- Servicio Estándar a la Nave
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada
- Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel
- Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel

**Servicios Muelle de Contenedores**

- Servicio Estándar a la Nave
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada

<sup>5</sup> En efecto, mediante Carta N° 044-2019-TPE/GG del 23 de julio de 2019, el Concesionario solicitó al Consejo Directivo de Ositrán que se le conceda el uso de la palabra. Dicho pedido fue concedido a través del Oficio N° 0132-2019-SDC-OSITRAN.

- Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel
- Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA CONTENEDORIZADA**

**Servicios Muelle Espigón**

- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies

**Servicios Muelle de Contenedores**

- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA NO CONTENEDORIZADA**

**Servicios Muelle Espigón**

- Servicio Estándar a la carga fraccionada
- Servicio Estándar a la carga sólida a granel
- Servicio Estándar a la carga líquida a granel

**Servicios Muelle de Contenedores**

- Servicio Estándar a la carga fraccionada
- Servicio Estándar a la carga sólida a granel
- Servicio Estándar a la carga líquida a granel

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

**Artículo 3º.-** El factor de productividad a que se refiere el artículo precedente se aplicará cada año, de conformidad con el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de Ositrán, mediante la regla RPI- 5,30% denominado mecanismo de precio tope; donde RPI equivale a la variación anual promedio del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics).

**Artículo 4º.-** Establecer que Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., de conformidad a los criterios y reglas establecidas en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de Ositrán, puede aplicar las tarifas tope a tres (3) canastas de servicios regulados, que se detallan a continuación:

- Servicios en función a la nave.
- servicios en función a la carga contenedorizada.
- servicios en función a la carga no contenedorizada.

**Artículo 5º.-** Establecer que Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. podrá determinar, sin sobrepasar la tarifa tope antes referida, la estructura tarifaria al interior de cada una de las canastas de servicios regulados establecidas. (...)"

14. Mediante escrito s/n recibido el día 18 de setiembre de 2019, el Concesionario interpuso recurso de reconsideración parcial contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN. Asimismo, en dicha comunicación el Concesionario solicitó que los efectos de la referida resolución sean suspendidos mientras se tramita su recurso de reconsideración para garantizar su derecho de defensa.
15. De manera adicional, a través del referido escrito, el Concesionario solicitó se le conceda el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán. Dicho pedido fue concedido para el día 02 de octubre de 2019, a través del Oficio N° 0173-2019-SCD-OSITRAN de fecha 25 de setiembre de 2019.
16. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2019-OSITRAN de fecha 27 de setiembre de 2019, sustentada en el Informe Conjunto N° 0130-2019-IC-OSITRAN (GAJ-GRE), el Consejo Directivo del Ositrán desestimó el pedido de suspensión de ejecución de los artículos 2º al 5º de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN

requerida por el Concesionario. Dicha resolución fue notificada al Concesionario con fecha 25 de septiembre de 2019, a través del Oficio N° 173-2019-SCD-OSITRAN.

17. Con fecha 01 de octubre de 2019, el Concesionario presentó un escrito a fin de que sea tomado en consideración por el Consejo Directivo del Ositrán, al resolver su recurso de reconsideración.
18. El 02 de octubre de 2019, los representantes del Concesionario hicieron el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán.
19. Con fecha 07 de octubre, el Concesionario presentó un escrito adicional referido a su recurso de reconsideración.
20. Con fecha 15 de octubre de 2019, se llevó a cabo una reunión en las instalaciones del Ositrán, entre los representantes del Concesionario y funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y de la Gerencia de Asesoría Jurídica. Dicha reunión se realizó a solicitud de los representantes del Concesionario. Asimismo, en dicha oportunidad, los representantes del Concesionario reiteraron los argumentos formulados en su recurso de reconsideración.
21. Posteriormente, el 21 de octubre de 2019, el Concesionario presentó una comunicación dirigida a la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán, reiterando los argumentos formulados en su recurso de reconsideración.

### **III. ANÁLISIS**

22. Como se ha indicado en la sección de antecedentes del presente Informe, mediante escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, el Concesionario interpuso recurso de reconsideración parcial contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, a través de la cual, entre otros, se aprobó el Factor de Productividad del TPP en 5,30% (cinco y 30/100 puntos porcentuales).
23. En dicho escrito, el Concesionario solicitó que se declare la nulidad de los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN antes indicada; que se retrotraiga el procedimiento de revisión tarifaria hasta la etapa anterior a la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán; y, que se determine un nuevo Factor de Productividad para el TPP<sup>6</sup>.
24. Cabe señalar que, en el mencionado escrito, el Concesionario solicitó también que, en tanto se resuelva su recurso de reconsideración, se suspenda la ejecución de los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN impugnada. Dicho pedido formulado por el Concesionario fue evaluado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2019-CD-OSITRAN de fecha 27 de setiembre de 2019, sustentada en el Informe Conjunto N° 0130-2019-IC-OSITRAN (GAJ-GRE).
25. A fin de poder analizar el pedido de suspensión de ejecución solicitada por TPE, en el Informe Conjunto N° 0130-2019-IC-OSITRAN (GAJ-GRE), que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2019-CD-OSITRAN se evaluó si el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia estipulados en Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (TUO LPAG), determinándose que el recurso interpuesto cumple con los mencionados requisitos.
26. Asimismo, el pedido de suspensión de efectos solicitado por el Concesionario fue desestimado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2019-CD-OSITRAN, habiéndose indicado en esa oportunidad que el análisis desarrollado con motivo de dicho

---

<sup>6</sup> Según indica el Concesionario ese nuevo Factor de Productividad debería reconocer la inversión y el endeudamiento asumido por TPE para ejecutar la Etapa 1 del Proyecto, respetándose los derechos constitucionales y legales que asisten a TPE, así como los principios administrativos que ordena el procedimiento de revisión tarifaria.

pedido de suspensión de efectos no condiciona el sentido del pronunciamiento que corresponde emitir sobre las pretensiones y cuestionamientos de fondo planteados por el Concesionario en su recurso impugnativo, los cuales serán objeto de evaluación en el presente Informe.

27. De la revisión del recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario con fecha 18 de setiembre de 2019, complementado mediante escritos presentados el 01, 07 y 21 de octubre del mismo año, se advierte que formula cuestionamientos vinculados, específicamente, dos aspectos:
  - Respecto al empleo del “año proforma” para determinar la Productividad Total de Factores de TPE.
  - Respecto al criterio empleado en el cálculo del Capital Medio Ponderado (WACC, por sus siglas en inglés) utilizado para determinar la Productividad Total de Factores de TPE.
28. Así, respecto al primer punto, el Concesionario alega que la resolución impugnada adolece de vicios de nulidad, toda vez que se habría incumplido el Principio de Debida Motivación y el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplados en el TUO LPAG, así como el Derecho a la Igualdad de Trato contemplado en la Constitución Política del Perú.
29. Respecto al segundo punto, el Concesionario sostiene que la resolución impugnada adolece también de vicio nulidad, dado que ha vulnerado el Principio de debido procedimiento contemplado en el TUO LPAG.
30. A continuación, se procederá a analizar cada uno de los puntos que han sido cuestionados por el Concesionario en su recurso de reconsideración.

### **III.1. Respecto a la presunta existencia de vicios en la motivación de la Resolución impugnada**

31. En su escrito presentado el 18 setiembre de 2019, el Concesionario alega que los argumentos expuestos por el Ositrán para aplicar el criterio del “año proforma” sobre la inversión obligatoria correspondiente a Obra Mínima de la Etapa 1 del Proyecto, son “**incompletos, insuficientes e incorrectos**”. Es por ello que, a su juicio, el extremo de la mencionada Resolución referido a la determinación del Factor de Productividad del TPP que estará vigente entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024 no se encuentra debidamente motivado y, por tanto, se encuentra afectada por un vicio de nulidad. Como sustento de ello, el Concesionario formula los siguientes argumentos:

*“(i) La sola calificación de un incremento significativo en los niveles de inversión como una “distorsión” resulta insuficiente para justificar el desconocimiento injustificado de las inversiones como parte del gasto en capital, inversiones además, que no solo han sido efectivamente ejecutadas por TPE, sino también recibidas tanto por OSITRAN como por el concedente. Debe tenerse en cuenta, además, que las inversiones que se pretenden desconocer no son de menor rango. Por el contrario, se trata de inversiones obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, cuya ejecución se hace indispensable para la prestación de servicios estándares asociados al Proyecto.*

*(...)*

*(iv) En tal sentido, el precedente utilizado por el OSITRAN para la construcción de un año proforma sobre las inversiones en la Etapa I resulta incompatible con el sustento utilizado por el OSITRAN sobre las supuestas distorsiones generadas por incrementos significativos de stock de capital.*

*(v) Resaltamos además que la metodología aplicada en el precedente citado por OSITRAN- y en todos los precedentes de la regulación portuaria y aeroportuaria- evidencia que, cuando las inversiones representan un incremento significativo en el stock de capital, éstas son consideradas en el cálculo del factor X sin aplicar años proforma.*

*Dicha premisa se encuentra alineada con el análisis desarrollado en la página 131 del Informe “Revisión Tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao” el cual hace referencia explícita al Terminal estableciendo que el diseño del Contrato de Concesión “permite que las inversiones sean incorporadas a la prestación del servicio, que los servicios maduren y que la gestión del concesionario permita la reducción*

de costos [...]. Es decir, no se requiere ningún tipo de corrección adicional para reflejar las ganancias de eficiencia reales de TPE, en la medida que el Contrato de Concesión brinda un periodo suficiente para que la demanda responda a la inversión realizada”

“(vi) Por tanto, la aplicación de un año proforma sobre las inversiones no solo carece de sustento técnico y económico, sino que además contraviene de manera directa los pronunciamientos y precedentes de OSITRAN respecto a la regulación en el sector portuario y aeroportuario, por lo cual no debería ser aplicada en el presente procedimiento.”

[Énfasis de origen omitido]

32. Asimismo, en el mencionado escrito el Concesionario indica que: “el requisito de validez de un acto administrativo no es la sola o simple motivación, sino una motivación que guarde lógica directa y coherencia con aquello que se desea concluir. Para esto es necesario que, al menos, exista similitud en los supuestos de hecho que se comparan, si la casuística fuera parte del sustento de la decisión de la entidad.” En esa línea, el Concesionario manifiesta que:

“30. (...) ni el ejemplo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (invocado en el Informe) ni ningún otro proyecto de la industria portuaria ni aeroportuaria (...) se vinculan o relacionan con el “año proforma” (o, mejor dicho, con el recorte de las inversiones obligatorias ejecutadas) que OSITRAN pretende aplicar en el presente Procedimiento Tarifario. Es decir, no existe motivación directa y vinculante.”

[Énfasis de origen omitido]

33. Posteriormente, en su escrito presentado el 01 de octubre de 2019, el Concesionario manifestó lo siguiente respecto al empleo del “año proforma” efectuado por el Regulador:

“5. (...) OSITRAN ha aplicado un artificio estadístico que impide que se reconozca el incremento del stock de capital (en términos porcentuales) en el cálculo de las variaciones en la productividad. (...)”

6. Dicha situación resulta aún más grave si se considera que las variaciones [en] el stock de activos de las concesiones de infraestructura suele tener una naturaleza discreta (es decir, varían solo en determinados momentos del tiempo) – con montos de inversión importantes que son recuperados gradualmente con el crecimiento continuo de la demanda -y, por tanto, tienen efectos tanto sobre la demanda actual como sobre la demanda futura. Señalar que dichos saltos discretos constituyen una “distorsión” es desconocer la naturaleza discreta e indivisible de la infraestructura de transporte.

7. De hecho, resulta natural que la empresa no presente ganancias de eficiencia significativas luego de los primeros años de inversión, tal como se afirma en el informe “Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-2021” aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN (...).”

“20. De hecho, el OSITRAN afirma que el incremento del stock de capital relacionado a la inversión en la Etapa I no debe ser considerado en el cálculo de las variaciones en el uso de insumos del Concesionario debido a que dicha inversión “(...) se usó también para brindar servicios en años posteriores, y se seguirá empleando durante los años siguientes de la Concesión

21. Al respecto, no compartimos el análisis del regulador debido a lo siguiente:

a. El stock adicional relacionado a la inversión en la Etapa I ha sido utilizado como insumo para brindar servicios en el año en que se realizó dicha inversión y también en los años posteriores. Es decir, los incrementos observados en la producción de TPE pueden verse explicados por el incremento en el stock de capital relacionado a la inversión en la Etapa I. Por lo que dicho incremento debe ser considerado necesariamente para evitar distorsiones en el cálculo del factor X.

Dicha lógica aplica para prácticamente todos los activos productivos de la concesión, en la medida que las inversiones perduran en el tiempo (...). En tal sentido, bajo la lógica aplicada por OSITRAN, ninguna inversión debería ser considerada en el cálculo de los factores de productividad, debido a que perdura[n] en el tiempo, lo cual resulta absurdo”.

De hecho, resulta tan evidente que la inversión realizada ha generado un incremento en la capacidad productiva de Concesionario que desde el 2013 (año previo al inicio

de operaciones del Muelle de Contenedores) hasta el 2018, los ingresos de la Concesión se han visto incrementados en 64%. (...)

En tal sentido, dado que el Muelle de Contenedores sí ha sido utilizado y sí ha generado incrementos en la capacidad productiva de la concesión, resulta indispensable incorporar de manera directa y sin correcciones el incremento inicial en el stock de capital relacionado a la inversión en la Etapa I, especialmente considerando que tal como lo ha mencionado el Regulador "(...) el factor de productividad resulta de comparar la evolución de la cantidad de servicios brindados por el Concesionario en el TPP respecto a la cantidad de insumos empleados para atender dicha cantidad de servicios" (página 87 de la Resolución)"

b. La literatura económica respalda la necesidad de garantizar la predictibilidad en la regulación. (...)"

"26. (...), la exclusión de un incremento significativo en el stock de capital resulta inconsistente con el marco teórico relacionado a la medición de la Productividad Total de Factores (...).

27. En efecto, como es de conocimiento del Consejo, según Grifell-Tatjé et al (2018), la PTF debe capturar únicamente los cambios en la producción que no puedan ser explicados por cambios en los factores de producción de la empresa (entre ellos, los incrementos en el stock de capital).

28. (...) En consecuencia, para realizar un cálculo adecuado de la PTF de la empresa resulta fundamental calcular las tasas de crecimiento observadas en los insumos.

(...)

30. Si tomamos en cuenta que el stock de capital es un insumo productivo, es claro que las variaciones en el stock de capital poseen incidencia directa sobre la variación en la PTF de la empresa regulada.

31. En tal sentido, aplicar una corrección artificial sobre dicha variación generaría resultados sesgados en el cálculo del factor X. Cabe resaltar que dicho incremento en el uso de insumos de la empresa relacionado a la inversión en la Obra Mínima de la Etapa 1 no es reconocido en ningún momento en las variaciones de las cantidades de insumos de la economía, por lo cual, para todo fin práctico -y obviando los efectos de segundo orden y menor relevancia asociados a los cambios en la ponderación de los insumos de la empresa-, se estaría asumiendo que dicha inversión nunca se dio.

32. En otras palabras, al aplicar un año proforma sobre las inversiones, el OSITRAN no estaría reconociendo las tasas de crecimiento asociadas a los incrementos en el stock de capital (es decir, las inversiones) que no solo han sido efectivamente ejecutadas por TPE, sino también recibidas tanto por OSITRAN como por el cedente.

(...)"

[Énfasis de origen omitido]

34. Luego de ello, mediante escrito presentado el 07 de octubre de 2019<sup>7</sup>, el Concesionario reiteró nuevamente los argumentos señalados en el escrito presentado el 01 de octubre. Así señaló nuevamente que:

"El Ositrán ha aplicado un artificio estadístico sobre las inversiones ("año proforma") que impide que se reconozca el incremento en el stock de capital derivado de la inversión en la Etapa I de la Concesión (en variaciones porcentuales) en el cálculo de las variaciones en la productividad. (...)"

(...) dado que la Productividad Total de Factores de la empresa recoge fundamentalmente variaciones en el uso de insumos y la producción, eliminar dichas variaciones implica no reconocer dichos insumos en la producción de la empresa.

Cabe mencionar que OSITRAN, en su resolución hace referencia al concepto de "uso de los insumos" sugiriendo que cuando un insumo no es consumido en su totalidad no debe ser reconocido como un incremento (variación porcentual) en el uso de insumos para el cálculo del factor de productividad. Ello resulta incorrecto e inconsistente con la literatura relativa al cálculo del Factor de Productividad Total de Factores bajo el enfoque primal de Solow (1957)."

Aun siguiendo dicho razonamiento -a nuestro juicio, errado e inconsistente con el concepto de "vida útil" asociado a las inversiones -paradójicamente, en los Informes de Desempeño de la Concesión -elaborados por el OSITRAN- se evidencia que los niveles de utilización del Muelle de Contenedores (principal inversión en la Etapa I de

<sup>7</sup> Cabe precisar que el Concesionario ha planteado argumentos similares en sus escritos adicionales de fecha 21 de octubre de 2019.

la Concesión) se incrementaron de manera significativa luego de la recepción de la obra. Así (...) con información extraída de la página 23 del Informe de Desempeño de la Concesión del Puerto de Paita 2014 -en 2 meses de operación el Muelle de Contenedores logró alcanzar tasas de ocupación superiores al 40%. (...)

A pesar de que dicha situación refleja un evidente incremento del uso de insumos de la empresa, ello no ha sido reconocido en el cálculo del Factor de Productividad. De hecho, al no reconocer el incremento en el “uso de insumos” derivado de dicha inversión, el OSITRAN estaría asumiendo -bajo la lógica propuesta en la Resolución- que las inversiones realizadas no fueron utilizadas en absoluto (esto es, que no representaron un incremento en el “uso de insumos” de la empresa).

Además, inexplicablemente, al no reconocer los incrementos en el stock de capital de la empresa (es decir, la inversión de la Etapa I de la Concesión), pero sí de sus reducciones derivadas de la depreciación de las inversiones en la Etapa I del Muelle de Contenedores, la Resolución estaría asumiendo que el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores ha generado únicamente reducciones en el factor de capital, lo cual resulta absurdo si se considera que la empresa está utilizando un muelle adicional para brindar servicios en el año 2014.

(...)

En tal sentido, dado que el Muelle de Contenedores sí ha sido utilizado (es decir, generó un incremento en el uso de insumos), sí ha generado incrementos en la capacidad productiva de la concesión, y sí puede ser reconocido en el cálculo del factor X, resulta indispensable incorporar de manera directa y sin correcciones el incremento inicial en el stock de capital relacionado a la inversión en la Etapa I (...)

[Énfasis de origen omitido]

35. Con relación al cuestionamiento planteado por el Concesionario respecto a la presunta vulneración de su derecho a la debida motivación en la emisión de la Resolución impugnada, es pertinente citar los artículos vinculados a este aspecto del TUO LPAG, a efectos de realizar el análisis correspondiente:

**“Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos**

Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...)

4. Motivación.- El acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico.

(...)

**“Artículo 6.- Motivación del acto administrativo**

6.1 La motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado.

(...)

No constituye causal de nulidad el hecho de que el superior jerárquico de la autoridad que emitió el acto que se impugna tenga una apreciación distinta respecto de la valoración de los medios probatorios o de la aplicación o interpretación del derecho contenida en dicho acto. Dicha apreciación distinta debe conducir a estimar parcial o totalmente el recurso presentado contra el acto impugnado.

(...)

[Énfasis añadido.]

36. Así, de acuerdo con los artículos del TUO LPAG antes citados, es un requisito de validez de los actos administrativos que se encuentren debidamente motivados. Para ello, la motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con relación directa a los anteriores justifican el acto adoptado.
37. El autor Morón Urbina<sup>8</sup>, al comentar el artículo 6 del TUO LPAG relativo a la motivación del acto administrativo, ha señalado que la debida motivación es la exteriorización

---

<sup>8</sup> Morón, J.C. (2017). *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General: Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Tomo I*, Lima, Perú: Gaceta Jurídica S.A, pp. 233-240.

obligatoria de las razones que sirven de base o determinan una resolución emitida por las autoridades administrativas. Asimismo, señala que el deber de motivación comprende tanto la fundamentación de los aspectos jurídicos (mediante la cita de las fuentes jurídicas pertinentes, la síntesis de las argumentaciones jurídicas alegadas y de las seguidas para estimarlas o desestimarlas), como la fundamentación de los hechos (relación de supuestos reales apreciados y verificados por el funcionario)<sup>9</sup>.

38. Asimismo, resulta pertinente traer a colación el pronunciamiento emitido por el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 00728-2008-PHC/TC, en el cual se pronunció con relación al derecho a la debida motivación de las resoluciones judiciales<sup>10</sup>. En ese contexto, el Tribunal Constitucional señaló lo siguiente respecto a una “motivación insuficiente”<sup>11</sup>:

(...)  
d) La Motivación Insuficiente. Se refiere, básicamente, al mínimo de motivación exigible atendiendo a las razones de hecho o de derecho indispensables para asumir que la decisión está debidamente motivada. Si bien, como ha establecido este Tribunal en reiterada jurisprudencia, no se trata de dar respuestas a cada una de las pretensiones planteadas, la insuficiencia, vista aquí en términos generales, sólo resultará relevante desde una perspectiva constitucional si es que la ausencia de argumentos o la “insuficiencia” de fundamentos resulta manifiesta a la luz de lo que en sustancia se está decidiendo.  
(...)

[Subrayado añadido.]

39. Así, de acuerdo con lo señalado por el Tribunal Constitucional, una motivación insuficiente será aquella en la cual, la ausencia de argumentos o la “insuficiencia” de fundamentos resulta manifiesta a la luz de lo que en sustancia se está decidiendo.
40. De este modo, el deber de las autoridades administrativas de motivar debidamente sus decisiones tiene por finalidad garantizar el derecho del administrado de conocer los hechos analizados por las autoridades y la fundamentación de la decisión adoptada, para evitar que dichas decisiones sean arbitrarias en perjuicio de los administrados.

---

<sup>9</sup> Del mismo modo, el Tribunal Constitucional ha desarrollado el análisis relativo al derecho de los administrados a una debida motivación, como se aprecia en la siguiente cita extraída de la Sentencia referida al Expediente N° 000728-2008-PHC/TC:

(...)  
7. El derecho a la debida motivación de las resoluciones judiciales es una garantía del justiciable frente a la arbitrariedad judicial y garantiza que las resoluciones no se encuentren justificadas en el mero capricho de los magistrados, sino en datos objetivos que proporciona el ordenamiento jurídico o los que se derivan del caso.

[Sin subrayado en el original]

<sup>10</sup> Cabe señalar que, mediante el Tribunal Constitucional, en su sentencia recaída en el Expediente N. 0 00191-2013-PA/TC, estableció expresamente que los criterios de motivación para las resoluciones judiciales son extensibles a la motivación en sede administrativa.

<sup>11</sup> Asimismo, en el Expediente N° **00191-2013-PA/TC**, en el cual el Tribunal Constitucional se ha pronunciado sobre el derecho a la motivación en sede administrativa, en los siguientes términos:

**“§2. El derecho a la motivación en sede administrativa**

2. El derecho a la motivación de las resoluciones presupone un conjunto de criterios objetivos que permitan construir el marco dentro del cual se debe desarrollar toda motivación. En ese sentido, para dar cumplimiento debido al derecho a la motivación, se deben de cumplir con los criterios de la motivación. Tales criterios se derivan, entre otros, de los principios lógicos de identidad, no contradicción, tercero excluido y razón suficiente. Una motivación dará debido cumplimiento al derecho a la motivación, si y solo si, los argumentos que la conforman son suficientes, coherentes y congruentes.

(...)  
6. En suma, este Tribunal considerará que un acto administrativo es arbitrario si el razonamiento en que se basa no cumple con ser suficiente, coherente y congruente, limitándose a ejercer una facultad discrecional en base a la apreciación individual de quien ejerce la competencia administrativa sin expresar las razones de derecho y de hecho que subyacen a su decisión [STC 04123-2011-AA/TC, F J 6], de conformidad con lo dispuesto en el artículo 139° inciso 5 de la Constitución.

(...)

[Énfasis añadido.]

41. Así, teniendo en cuenta el alcance de la obligación relativa a debida motivación, a continuación, se procederá a evaluar si, en la resolución impugnada, se aplicó el criterio del “año proforma” para estimar la tasa de variación del insumo (capital) sin motivar debidamente dicha decisión, tal como ha sido señalado por el Concesionario en su escrito de reconsideración.
42. Para ello, previamente, resulta pertinente recordar que el procedimiento de revisión de tarifas regulado en el RETA contempla una etapa relativa a la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Dicha Propuesta se difunde para conocimiento de todos los interesados, a fin de poder recibir sus comentarios y sugerencias, los cuales no tienen carácter vinculante de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 de dicha norma.
43. Así, de acuerdo con el procedimiento previsto en el RETA, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN, se dispuso, entre otros, la difusión de la Propuesta Tarifaria del Ositrán (Informe “*Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024*”), a fin de recibir comentarios y sugerencias a dicha Propuesta<sup>12</sup>.
44. En el Informe “*Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024*”, que sustenta la resolución impugnada, este Regulador explicó las razones por las cuales, en dicho caso, resultaba pertinente la aplicación del criterio del “año proforma”, para lo cual, tuvo en consideración también los comentarios que fueron formulados en su oportunidad por el Concesionario a la Propuesta Tarifaria del Ositrán vinculados a ese aspecto.
45. Considerando ello, a efectos de evidenciar las razones por las cuales este Regulador empleó el “año proforma” en el caso objeto de análisis, resulta relevante citar los fundamentos que expuso este Regulador tanto para las variaciones del insumo (capital) como para las variaciones del producto, los cuales se transcriben a continuación:

**“VI.1. Variación de la Productividad Total de Factores del Concesionario**

333. En este acápite se presenta la estimación de la variación de la PTF del Concesionario, es decir, la relación entre la variación promedio de la cantidad de servicios brindados en el TPP y la variación promedio de la cantidad de insumos utilizados (mano de obra, materiales y capital) para la prestación de dichos servicios.

(...)

**VI.1.1. Medición de la tasa de variación de los insumos**

334. Para el cálculo del índice de cantidades de insumos del TPP se utilizan aquellos insumos que intervienen en el proceso productivo, los cuales son clasificados en tres cuentas: mano de obra, materiales y capital.

(...)

**VI.1.1.3. Capital**

346. De manera similar que los insumos intermedios y mano de obra, en el presente caso se requiere para el cálculo de la PTF del Concesionario una serie de cantidades y precios del capital.

(...)

363. Es preciso acotar que la principal inversión efectuada en el TPP hasta el 31 de diciembre de 2018 corresponde a la Obra Mínima de la Etapa 1, la cual comprende la construcción del Muelle de Contenedores y la adquisición e instalación de Equipamiento Portuario, las que iniciaron operaciones en el TPP en octubre de 2014. Dicha Obra representa, según el valor de liquidación de Obra, una inversión de USD 132 millones. Sobre ello, es importante mencionar que el ingreso de dicha inversión para el cálculo del factor de productividad representa un incremento significativo en el stock de capital, lo cual generaría **distorsiones** en el cálculo del índice de insumos al reflejar un aparente incremento significativo del insumo capital que no se ve equiparado con el aumento de los ingresos por la prestación de servicios en el TPP. **En ese contexto, con la finalidad de evitar generar dichas distorsiones en el cálculo de la variación del índice de cantidades de insumos**, este Organismo Regulador ha realizado el siguiente procedimiento:

<sup>12</sup> Cabe mencionar que, tal como se indicó en la sección de antecedentes, dicha Propuesta Tarifaria fue presentada también en Audiencia Pública de fecha 11 de julio de 2019, en la cual participó, entre otros, el Concesionario.

- **Variación de 2014.** Se ha estimado el stock de capital al cierre del año 2014 excluyendo la inversión en la Obra Mínima de la Etapa 1 del TPP. Con ello, el estimado del stock de capital al cierre de 2014 resulta comparable con el valor del stock de capital al cierre de 2013 (en el cual aún no existía el Muelle de Contenedores).
- **Variación de 2015.** A efectos de comparar el año 2015 con el del 2014, se construye un año proforma denominado 2015 (P3), en el cual no se considera la inversión de la referida Obra Mínima de la Etapa 1 del TPP. Considerando ello, dicho año proforma puede ser comparado con el dato estimado anteriormente para el stock de capital al cierre de 2014 (sin considerar el Muelle de Contenedores).

364. Cabe señalar que la construcción de un año proforma **de la manera en la que se ha indicado anteriormente, es un procedimiento metodológico que ya ha sido utilizado antes por este Organismo Regulador, tal como es el caso de la Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2013)**. En dicho procedimiento tarifario se incluyó un año proforma en el 2005 por el ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque, para considerar comparaciones correctas del uso de insumos entre un año y otro, lo cual tuvo correlato con la cantidad de servicios brindados.”

### **Análisis de los comentarios recibidos**

365. Mediante Carta S/N del 10 de julio de 2019, el Concesionario presentó un “Informe Ampliatorio: Calculo del Factor de Productividad del Terminal Portuario Paita” en el cual señaló que: “Es preciso resaltar que la principal inversión efectuada en el TPP hasta el 31 de diciembre de 2018 corresponde a la Obra Mínima de la Etapa 1, la cual comprende la construcción del Muelle de Contenedores y la adquisición e instalación de Equipamiento Portuario, las que iniciaron operaciones en el TPP en octubre de 2014. Dicha obra representa, según el valor de liquidación de Obra, una inversión de USD 132 millones. Cabe resaltar que dicha inversión representa un incremento real (no aparente) en los insumos de capital utilizados por el Concesionario, y – en línea con el principio de predictibilidad – debe ser incorporado en el cálculo del factor X bajo un tratamiento similar al aplicado por el OSITRAN en otras revisiones tarifarias. Lo contrario implicaría no reconocer el incremento en los insumos productivos de la empresa asociado a dicha inversión.

Asimismo, se debe tomar en cuenta que en ninguna revisión tarifaria llevada a cabo por el OSITRAN se ha excluido del cálculo del factor X las variaciones relacionadas a inversiones en activos productivos durante la etapa de operación.

En específico, en casos en los que incrementos en las cuentas de capital implican cambios significativos en el uso de insumos, estas inversiones – con montos similares o incluso superiores – han sido incluidas de manera directa y bajo la metodología estándar (sin utilizada - sic - años proforma) en el cálculo del factor X:

- **En la Primera Revisión Tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao** (Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CDOSITRAN) se reconoció el incremento en los insumos de capital en el año 2015 (sin incorporar años proforma) relacionado a las inversiones en las cuentas “Bienes de la concesión” y “Equipamiento” por un aproximado de USD 121 millones.
- **En la Cuarta Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani** (Resolución de Consejo Directivo N° 030-2019-CD-OSITRAN) se reconoció el incremento en los insumos de capital en el año 2016 (sin incorporar años proforma) relacionados a las inversiones en la cuenta “Infraestructura concesión” (relacionada a la puesta en operación del Muelle F en el Terminal Portuario Matarani) por un aproximado de USD 239 millones.  
(...)”

“366. Al respecto, se debe mencionar que, en su Propuesta Tarifaria (Cuadro N° 17), el Regulador señaló la lista de “Inversiones netas de ajustes contables a ser consideradas para cada año del periodo 2010-2018” en la cual se encuentran incluidos los siguientes rubros: “Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores” (USD 114 176 644) y “Etapa 1: Equipamiento portuario” (USD 18 079 458).

367. En cuanto al tratamiento de dichas inversiones, en dicho documento, el Regulador señaló que “con la finalidad de evitar generar (...) distorsiones en el cálculo de la variación del índice de cantidades de insumos, este Organismo Regulador ha realizado el siguiente procedimiento:

- Variación de 2014. Se ha estimado el stock de capital al cierre del año 2014 excluyendo la inversión en la Obra Mínima de la Etapa 1 del TPP. Con ello, el estimado del stock de capital al cierre de 2014 resulta comparable con el valor del stock de capital al cierre de 2013 (en el cual aún no existía el Muelle de Contenedores).
- Variación de 2015. A efectos de comparar el año 2015 con el del 2014, se construye un año proforma denominado 2015 (P3), en el cual no se considera la inversión de la referida Obra Mínima de la Etapa 1 del TPP. Considerando ello, dicho año proforma puede ser comparado con el dato estimado anteriormente para el stock de capital al cierre de 2014 (sin considerar el Muelle de Contenedores).” (pág. 72).

368. Asimismo, se señaló que “la construcción de un año proforma de la manera en la que se ha indicado anteriormente, **es un procedimiento metodológico que ya ha sido utilizado antes por este Organismo Regulador**, tal como es el caso de la **Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2013)**. En dicho procedimiento tarifario **se incluyó un año proforma en el 2005 por el ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque, para considerar comparaciones correctas del uso de insumos entre un año y otro**, lo cual tuvo correlato con la cantidad de servicios brindados.” (pág. 73).

369. Adicionalmente, cabe señalar que el referido tratamiento de construir un año proforma para el año 2005 en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por el ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque fue replicado por **este Organismo Regulador en el procedimiento de Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2019)**.

370. Así, sobre la base de lo señalado anteriormente, queda claro que el Regulador sí ha considerado en su Propuesta Tarifaria las inversiones realizadas por el Concesionario en el Muelle de Contenedores y que **existen antecedentes** de informes tarifarios en los cuales efectivamente **se aplicó un año proforma para evitar que las estimaciones sobre las variaciones de los insumos y finalmente el cálculo del factor de productividad se vean distorsionadas debido a las inversiones realizadas por una Entidad Prestadora**, en este caso el Concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, **para la prestación del servicio de puentes de embarque**.”

371. Cabe señalar que la aplicación de un año proforma por las inversiones del Muelle de Contenedores es importante porque **evita distorsionar el cálculo de la cantidad de insumos que efectivamente utilizó el Concesionario para brindar servicios en el TPP**.

372. En efecto, no aplicar un año proforma para el cálculo del stock de capital implicaría asumir que para brindar servicios durante el año 2014 se consumieron de manera completa todas las inversiones del Muelle de Contenedores, lo cual implicaría a su vez que la producción de servicios portuarios en el TPP fue sumamente improductiva. Ello, claramente no corresponde a lo observado en la realidad, en tanto dicho muelle se usó también para brindar servicios en los años posteriores, y se seguirá empleando durante los años siguientes de la Concesión. Es decir, el cambio en el stock de capital perdura en el tiempo.

373. En línea con lo anterior, la aplicación del año proforma no distorsiona el cálculo de la cantidad de insumos utilizada por el Concesionario, **sino que busca comparar de manera exacta la variación en el uso de dichos insumos para brindar servicios portuarios**. Para comprender ello, es importante tener en cuenta que el factor de productividad resulta de comparar la evolución de la cantidad de servicios brindados por el Concesionario en el TPP respecto a la cantidad de insumos empleada para atender dicha cantidad de servicios.

374. Es decir, el año proforma aplicado por el Regulador en el presente procedimiento con ocasión de las inversiones del Muelle de Contenedores en el 2014 contribuye a estimar de manera exacta el Factor de Productividad del TPP porque permite identificar las ganancias (o pérdidas) de eficiencia del Concesionario en la provisión de servicios portuarios.

375. Sin perjuicio de lo anterior, **es importante señalar que existen diferencias significativas con los casos de los cálculos del factor de productividad en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM) y en el TPM**. En efecto, el factor de productividad correspondiente a la primera revisión tarifaria del TNM fue aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN, siendo el periodo de análisis de información 2011-2015. Durante el último año de dicho periodo, es decir, el 2015 se realizaron inversiones significativas bajo los conceptos denominados “Bienes de la Concesión” y “Equipamiento”.

376. Así, si se aplicaba un tratamiento similar al caso del TPP, se hubiera tenido que construir un “año proforma 2015” en el cual no hubieran existido dichas inversiones significativas en los conceptos denominados “Bienes de la Concesión” y “Equipamiento”, de modo tal que ese “año proforma 2015” (que no considera tales inversiones) hubiera sido comparable con el stock de capital del año 2014.

377. No obstante, en la medida que el periodo de análisis en dicho procedimiento culmina en el año 2015, **no hubiera sido posible calcular una variación adicional para el stock de capital, lo cual implica que no se habrían incorporado en el cálculo del Factor de Productividad del TNM las inversiones reconocidas en el año 2015.** En consecuencia, en el caso del TNM no se aplicó el “año proforma 2015” siendo por tal motivo un caso distinto que ameritaba un tratamiento diferente al que se ha brindado a las inversiones del Muelle de Contenedores con ocasión del cálculo del Factor de Productividad del TPP.

378. Por otro lado, en el caso del TPM, el cálculo del factor de productividad correspondiente a la cuarta revisión tarifaria aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030- 2019-CD-OSITRAN, fue realizado en estricta aplicación de lo señalado en el contrato de concesión de dicho terminal portuario. En efecto, mediante la segunda adenda a dicho contrato de concesión, se agregó a su Anexo 6.1, entre otros, el siguiente texto:

“b) Al calcular la productividad de la industria:

b.1) Para valorar los activos físicos debe utilizarse el valor de tasación a la fecha de cierre y a partir de dicha fecha el valor contable de los activos.”

379. En línea con ello, en la segunda (2009), tercera (2014) y cuarta revisión tarifaria (2019) se han considerado los valores contables de los activos del TPM para fines de cálculo del correspondiente factor de productividad aplicable a dicho terminal portuario.

380. Bajo ese contexto, el capital relacionado con el inicio de operaciones del Muelle F en el 2016 fue incluido sin considerar la aplicación de algún “año proforma” como en el caso del TPP porque la aplicación en el caso del TPM de un “año proforma” por las inversiones del Muelle F requiere que se consideren los valores contables de dichos activos en línea con lo señalado en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM.

381. **Es decir, considerando el estado actual de la información contable del TPM y lo indicado en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM no es posible aplicar en el caso del TPM un “año proforma” por las inversiones del Muelle F.** En el caso del TPP, en cambio, ha sido posible aplicar un “año proforma” por nuevas inversiones debido a que no existía una limitación contractual sobre las características de la información requerida para calcular el respectivo factor de productividad.

382. Por lo tanto, se desestima el comentario presentado por el Concesionario respecto a que no se ha considerado el incremento de los insumos asociados a las inversiones efectuadas por el Concesionario en el Muelle de Contenedores toda vez que, como se ha señalado anteriormente, dichas inversiones sí han sido consideradas por el Regulador en su cálculo del Factor de Productividad en el TPP.

383. Asimismo, también se desestiman los comentarios del Concesionario referidos a que, en virtud a los principios de predictibilidad y consistencia, se apliquen el mismo criterio que en el TNM y en TPM porque como se ha descrito de manera detallada en los párrafos precedentes, los casos del TNM y TPM son diferentes al caso del TPP.

(...)

#### **VI.1.2. Medición de la tasa de variación del producto**

(...)

423. Cabe señalar que, **de manera similar a lo efectuado para el insumo de capital,** para efectos de determinar un cálculo más certero de las variaciones del producto **y que estos no se vean afectados por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores** (octubre de 2014), se han excluido los ingresos en este Muelle para el año 2014 y se ha añadido un año proforma en el 2015, llamado 2015 (P2). Este año proforma fue construido considerando los siguientes supuestos:

- Se asume que en el año 2015 no existe el Muelle de Contenedores, lo que permite hacerlo comparable con el año 2014.
- Se asume que durante el año proforma 2015 (P2) la demanda atendida en el Muelle Espigón 127 se incrementa respecto al año anterior en la tasa de variación promedio registrada para el periodo 2010-2014. Esto debido a que, al inicio de las operaciones del Muelle de Contenedores, una parte significativa de la carga en contenedores que estuvo siendo atendida en el Muelle Espigón pasó a ser movilizada en el Muelle de Contenedores. Asimismo, dada la diferencia en

condiciones de infraestructura y equipamiento entre dichos muelles, **el Muelle de Contenedores permitió también el ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores.**

(...)

**Análisis de los comentarios recibidos**

425. De la revisión de los cuadros 17, 18 y 19 del Informe Ampliatorio del Concesionario, se observa que este no ha considerado la propuesta del Regulador respecto a la inclusión de años proforma vinculados a los ingresos por servicios especiales nuevos y por la incorporación del Muelle de Contenedores.

426. Al respecto, cabe precisar que el Concesionario no ha indicado los motivos por los cuales no considera dichos años proforma en su Informe Ampliatorio, por lo que no es posible que se analicen las razones que llevaron al Concesionario a tomar tal decisión. Sin embargo, en la Audiencia Privada N° 4 llevada a cabo el 9 de julio de 2019, el Concesionario **manifestó que no consideraban la propuesta del Regulador sobre la construcción de los mencionados años proforma en consistencia con no considerar el año proforma para el insumo de capital.**

427. En tal sentido, **habiéndose descartado previamente los comentarios del Concesionario respecto a la no inclusión del año proforma del insumo capital, se descarta también la propuesta de no considerar años proforma por el inicio de prestación de servicios especiales nuevos y por la incorporación del Muelle de Contenedores, manteniéndose lo indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador.**

428. Tal como se mencionó previamente, las cantidades de los servicios agrupados en la categoría de “Otros servicios especiales” no son homogéneas entre sí, por lo que las unidades vendidas o cantidades de esta categoría de servicios se aproximaron mediante la ratio entre los ingresos corrientes y el Índice de Precios al por Mayor (IPM) ajustado por tipo de cambio. En el siguiente cuadro se presenta el IPM ajustado por tipo de cambio tomando como año base al 2010.

[Énfasis añadido, notas a pie de página omitidas]

46. Como se puede observar del texto antes citado, en el Informe que sustenta la resolución impugnada, se señaló de manera expresa que, a efectos de estimar tanto la tasa de variación del insumo (capital), como la tasa de variación del producto, se necesitó la construcción de un “año proforma” para el año 2015, **con el objetivo de evitar distorsiones** en el cálculo del Factor de Productividad del TPP. Ello, bajo un contexto en el cual, en octubre de 2014, inició operaciones el Muelle de Contenedores permitiendo el ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores; advirtiéndose en el presente caso, además, un incremento significativo del stock de capital vinculado a las inversiones en dicho Muelle.
47. Lo anterior, **siguiendo el criterio aplicado por este Regulador en la primera, segunda y tercera revisiones tarifarias del Factor de Productividad del AIJCH (concluidas en 2009, 2013 y en 2018, respectivamente)**, la misma que se citó como casuística semejante a efectos de motivar la propuesta del Regulador. Así, como se explicó en el mencionado Informe, la aplicación del criterio del año proforma de la manera que se proponía para el caso del TPE, tenía como antecedente las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH, indicándose que, en dichos casos, este Regulador incluyó un “año proforma” para el año 2005, debido al **ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque**, con la finalidad de considerar **comparaciones correctas del uso de insumos entre un año y otro, y su correlato en los servicios brindados.**
48. Como se puede observar de los textos antes transcritos, en el Informe que sustenta la resolución impugnada, este Regulador motivó debidamente su decisión de emplear el criterio del “año proforma”, toda vez que en dicho acto se plasmaron de manera expresa los fundamentos de hecho y de derecho por los cuales se consideró necesaria la incorporación de dicho “año proforma”, habiéndose citado como parte de dicha motivación, una casuística que tiene una relación directa y que guarda coherencia con el caso objeto de análisis (este punto se abordará con mayor detalle en el siguiente acápite del presente informe). Asimismo, se evaluaron cada uno de los comentarios que fueron formulados por el Concesionario durante el procedimiento, explicándose en cada caso las razones por las cuales correspondía desestimar los mismos.
49. Cabe mencionar que, si bien en su recurso de reconsideración, el Concesionario únicamente ha cuestionado la aplicación del “año proforma” en la estimación de la tasa de

variación del insumo (capital) y no para la estimación de la tasa de variación del producto<sup>13</sup>, se debe tener en cuenta que, la motivación para aplicar la metodología del “año proforma” en la tasa de variación del producto, tiene su correlato en la tasa de variación del uso del insumo del insumo (capital). Efectivamente, tal como se señaló desde la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la medición de la variación de la PTF del Concesionario es la relación entre la variación promedio de la cantidad de servicios brindados en el TPP (producto) y la variación promedio de la cantidad de insumos utilizados (en este caso, el insumo capital) para la prestación de dichos servicios. Incluso, bajo esa misma lógica, en la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario señaló que, no estaban de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán en lo relativo a la construcción del año proforma para estimar la tasa de variación del producto, “en consistencia con no considerar el año proforma para el insumo de capital”.

50. Es por ello que, independientemente de que, en su recurso de reconsideración, el Concesionario ha cuestionado únicamente la aplicación de la metodología del “año proforma” para la estimación de la tasa de variación del insumo capital, en el presente acápite se ha evidenciado la motivación que desarrolló el Regulador en la resolución impugnada para sustentar dicha metodología en su debido contexto, para lo cual resulta pertinente traer a colación los fundamentos que se expusieron para sustentar la aplicación de dicha metodología para la estimación de la tasa de variación del producto, y su respectivo correlato en la tasa de variación del insumo capital.
51. Por tanto, de acuerdo a las consideraciones antes expuestas, contrariamente a lo señalado por el Concesionario en su recurso de reconsideración, **la resolución impugnada ha sido debidamente motivada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 y 6 del TUO LPAG.**
52. Sin perjuicio de ello, de la revisión de los argumentos formulados por el Concesionario, se advierte que, a su juicio, los fundamentos expuestos por el Regulador en la resolución impugnada para sustentar el criterio del “año proforma” para la estimación de tasa de variación del insumo (capital) son “incorrectos”. Es decir, el Concesionario no está de acuerdo con la fundamentación que ha desarrollado el Regulador en la resolución impugnada en ese extremo.
53. Al respecto, cabe recordar que la interposición del recurso de reconsideración tiene precisamente como objetivo que la autoridad pueda revisar sus actos pudiendo, de ser el caso, estimar en todo o en parte, o desestimar, las pretensiones formuladas por los administrados a través su recurso impugnativo. Del mismo modo, debe recordarse que, de conformidad con el artículo 6.3 del TUO LPAG, la apreciación distinta de los hechos por parte de la autoridad revisora no constituye causal de nulidad.
54. Considerando ello, a continuación, se procederá a evaluar los cuestionamientos formulados por el Concesionario respecto a los fundamentos expuestos por el Regulador en la resolución impugnada. Así, de la revisión de su escrito de reconsideración, se advierte que dicho Concesionario señala que, en el marco del cálculo del Factor de Productividad del TPP, la aplicación del año proforma por las inversiones realizadas por el Concesionario para el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores, implicaría que:
  - (i) No se consideren las inversiones del Concesionario por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores.
  - (ii) No se reconozca el incremento del *stock* de capital del Concesionario debido a las inversiones por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores.

---

<sup>13</sup> Efectivamente, de la revisión del escrito de reconsideración presentado por el Concesionario, se advierte que el mismo no ha cuestionado la metodología para la aplicación del “año proforma” para la estimación de la tasa de variación del producto. Ello, podría deberse a que, en dicho caso, la aplicación de la mencionada metodología tiene como consecuencia que se reduzca la variación de la PTF, lo cual sería positivo para los intereses del Concesionario.

- (iii) Se desconozca el uso del Muelle de Contenedores en el proceso productivo del Concesionario.
- (iv) Se desconozca la naturaleza discreta e indivisible de la infraestructura de transporte.
- (v) Se consideren “ganancias de eficiencia ficticias” en el Factor de Productividad del TPP como consecuencia de eliminar el incremento de las variaciones en el uso de insumos del Concesionario.
- (vi) El aumento del *stock* de capital debido a las inversiones del Muelle de Contenedores puede explicar los incrementos observados en la producción del Concesionario, y por ello dicho incremento del *stock* de capital debe ser considerado necesariamente para evitar distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del TPP.
- (vii) El desconocimiento del incremento del *stock* de capital del Concesionario es inconsistente con el marco teórico de la medición de la PTF que señala que, en la medida que el stock de capital es un insumo productivo, sus variaciones tienen incidencia directa sobre la PTF del Concesionario y que dicha PTF recoge principalmente las variaciones porcentuales en los insumos (como la inversión del Muelle de Contenedores) y la producción.
- (viii) Al no reconocerse el aumento en el *stock* de capital del Concesionario por las inversiones del Muelle de Contenedores pero sí sus reducciones por depreciación, se estaría asumiendo que el inicio de operaciones de dicha infraestructura ha generado únicamente reducciones del factor capital lo cual es absurdo si se considera que desde el 2014 en el TPP se está empleando un muelle adicional para brindar servicios.

55. Con relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (i) precedente, respecto a que el Regulador no habría considerado las inversiones realizadas para el inicio de operaciones del Concesionario en el Muelle de Contenedores, se señala que, tal como está indicado en el Informe que sustenta la resolución impugnada, las inversiones del Muelle de Contenedores sí fueron consideradas para calcular el mencionado Factor de Productividad del TPP, habiéndose indicado los conceptos y montos de dichas inversiones en el referido Informe, tal como se muestra a continuación:

*“Al respecto, se debe mencionar que, en su Propuesta Tarifaria (Cuadro N° 17), el Regulador señaló la lista de “Inversiones netas de ajustes contables a ser consideradas para cada año del periodo 2010-2018” en la cual se encuentran incluidos los siguientes rubros: “Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores” (USD 114 176 644) y “Etapa 1: Equipamiento portuario” (USD 18 079 458)”*.

*“Así, sobre la base de lo señalado anteriormente, queda claro que el Regulador sí ha considerado en su Propuesta Tarifaria las inversiones realizadas por el Concesionario en el Muelle de Contenedores (...)”*.

[Subrayado agregado.]

56. Cabe señalar que, como está indicado en el Informe que sustenta la resolución impugnada, el criterio para incluir obras en el cálculo del *stock* de capital (y por ende el Factor de Productividad del TPP) es que se trate de obras realizadas por dicho Concesionario que hayan sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) y que hayan iniciado operaciones en el TPP al 31 de diciembre de 2018.

*“Adicionalmente, debe indicarse que, solo se considerará en el cálculo del stock de capital aquellas Obras realizadas por el Concesionario que hayan sido recibidas por la APN y que hayan iniciado operaciones al 31 de diciembre de 2018”*.

[El subrayado se ha agregado]

57. Bajo ese contexto, cabe precisar que, como se muestra en el Informe que sustenta la resolución impugnada, las obras del Muelle de Contenedores sí se incluyeron para calcular el stock de capital (y por ende el Factor de Productividad del TPP) porque cumplen con el criterio señalado por este Regulador para tal fin, es decir, se trata de obras realizadas por el Concesionario, recibidas por la APN y cuyo inicio de operaciones en el TPP ocurrió antes del mencionado 31 de diciembre de 2018. En el Anexo N° 1 se presenta la lista de obras del TPP, entre las cuales por supuesto se encuentran aquellas referidas al Muelle de Contenedores, las cuales se consideraron para el cálculo del Factor de Productividad del TPP.
58. En relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (ii) precedente, según el cual, la aplicación del año proforma no reconoce el incremento del stock de capital del Concesionario asociado a las inversiones del Muelle de Contenedores, se señala que para calcular la PTF del Concesionario es necesario identificar las variaciones en la cantidad de cada uno de los servicios brindados en el TPP año tras año, y de igual manera, se requiere calcular las variaciones año tras año de la cantidad de cada uno de los insumos empleados para brindar dichos servicios. Es decir, existe una correspondencia directa entre los servicios y los insumos empleados para brindar dichos servicios.
59. Ello corresponde a la medición de la PTF del Concesionario mediante la técnica de números índices señalada en el Anexo I del RETA, y anunciada para el caso específico del TPP por parte de este Regulador tanto en la Propuesta Tarifaria como en el Informe que sustenta la resolución impugnada, siendo que dicha técnica no ha sido objeto del recurso de reconsideración presentado por el Concesionario.
60. A continuación, sobre la base de la Propuesta Regulatoria y el Informe que sustenta la resolución impugnada, se brinda una explicación sencilla sobre el proceso de cálculo de las variaciones de productos e insumos en el marco de la estimación de la PTF del TPP, ello con el objetivo de evaluar el argumento presentado por el Concesionario.
61. En primer lugar se deben obtener las variaciones anuales contando desde el primer año completo de operaciones del TPP bajo la gestión del Concesionario (2010) hasta el último año completo de operaciones (2018). El inicio de operaciones del TPP bajo la gestión del Concesionario ocurrió en octubre de 2009 (solamente contando con el Muelle Espigón en ese entonces), es decir, no fue un año completo de operaciones bajo la gestión del Concesionario.<sup>14</sup>
62. De lo anterior queda claro que no es posible obtener las respectivas variaciones (para productos e insumos) del año 2010, dado que se requiere comparar las cantidades de cada uno de los servicios brindados e insumos utilizados para brindar dichos servicios durante ese año respecto a las cantidades de cada uno de los servicios e insumos usados el año previo, siendo que el año previo no fue un año completo de operaciones del TPP bajo la gestión del Concesionario.
63. La primera variación que es posible calcular corresponde al año 2011 puesto que se compara con el año 2010, y así sucesivamente, la segunda es el año 2012 (respecto al 2011), la tercera el año 2013 (respecto al 2012), y la cuarta el año 2014 (respecto al 2013). Es decir, cada año, las comparaciones para determinar las variaciones se realizan servicio por servicio e insumo por insumo respecto al año previo; luego se agregan dichas variaciones para tener una única variación del TPP para cada año, tanto para la cantidad de servicios brindados, como para la cantidad de insumos utilizados para brindar dichos servicios.
64. Cuando ocurrieron las inversiones del Muelle de Contenedores (cuyo inicio de operaciones ocurrió en octubre de 2014, siendo su primer año completo de operaciones el 2015), se empezaron a brindar servicios para atender el embarque y la descarga de contenedores

---

<sup>14</sup> Cabe señalar que, a diferencia de otras revisiones tarifarias, en el caso del TPP no se considerarán los meses de operaciones del año 2009 (aproximadamente tres meses) en la medida que dicho periodo no resulta representativo y suficiente para completar o construir de manera proporcional un año proforma para el 2009.

con grúas pórtico de muelle, las cuales se localizan en una nueva infraestructura, no requiriéndose que las naves tengan sus propias grúas para ser atendidas en el TPP. Con ello, se produce un cambio estructural en la forma en que se atiende a las naves que movilizan carga en contenedores. En efecto, a partir de dicho momento, ellas reciben servicios con un mayor nivel de servicio y productividad<sup>15</sup> e incluso con un menor precio para la carga contenedorizada<sup>16</sup> respecto al Muelle Espigón, que era el único que existía previamente en el TPP.

65. Bajo ese contexto, queda claro que es materialmente imposible calcular la variación de los servicios e insumos del Muelle de Contenedores durante su primer año completo de operaciones (2015) respecto al año previo, puesto que no existe un año previo completo de operaciones de dicha infraestructura respecto al cual pueda realizarse la comparación tanto de productos como de insumos.
66. Nótese que esta situación es similar al caso del primer año completo de operaciones del Muelle Espigón (año 2010) descrito anteriormente para el cual su primera variación de la cantidad de productos e insumos es el año 2011 (respecto al 2010).
67. Así, en el caso del Muelle de Contenedores, la primera variación de los servicios e insumos que es posible calcular corresponde al año 2016 (respecto al 2015), la segunda al año 2017 (respecto al 2016) y la tercera al año 2018 (respecto al 2017).
68. En ello consiste el año proforma aplicado por este Regulador para calcular la PTF del Concesionario bajo un contexto en el cual ocurrió el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores, y a modo de diagrama puede ser observado en el Anexo N° 2.
69. Cabe adicionar que el Concesionario también indica que la tasa de ocupación del Muelle de Contenedores se incrementó de manera significativa luego de la recepción de la obra llegando hasta un máximo de 42% en diciembre de 2014 lo que, a su juicio, refleja un evidente incremento en el uso de insumos en el TPP. No considerar ello, señala el Concesionario, significa que no representaron un incremento en el uso de insumos en el TPP.
70. Sobre ello se precisa que, aun cuando la tasa de ocupación del Muelle de Contenedores hubiera sido 100% en un año ello no implica que dicho muelle se usó y agotó totalmente durante ese año puesto que en los años siguientes también será empleado para brindar servicios en el TPP (incluso alcanzando tasas de ocupación de 100%).
71. En resumen, respecto a lo indicado por el Concesionario de que la aplicación del año proforma implica no reconocer el aumento del *stock* de capital derivado de las inversiones del Muelle de Contenedores, este Regulador señala que, como se ha indicado anteriormente, para fines del cálculo del Factor de Productividad del TPP, se requiere comparar las cantidades de productos e insumos de un año respecto de las cantidades de los mismos productos e insumos durante el año previo, no siendo posible comparaciones en casos que un servicio o un insumo no era brindado o usado durante el año previo. Así, en el caso del Muelle de Contenedores, la primera variación de productos e insumos que es posible calcular (y por ende incorporar en la PTF del Concesionario y el cálculo del

---

<sup>15</sup> El Anexo 3 del Contrato de Concesión elevó los Niveles de Servicio y Productividad exigibles al Muelle de Contenedores (25 Contenedores/Hora-Grúa para naves full Container y 20 Contenedores/Hora-Grúa para naves portacontenedor con otras cargas) respecto al Muelle Espigón (20 Contenedores/Hora-Grúa para naves full Container y 14 Contenedores/Hora-Grúa para naves portacontenedor con otras cargas).

<sup>16</sup> El Anexo 5 del Contrato de Concesión estableció que las tarifas iniciales para la atención de carga contenedorizada en el Muelle de Contenedores (US\$ 120,00 y US\$ 151,43 por caja para contenedores de 20 y 40 pies vacíos o llenos, respectivamente) sea menor respecto al Muelle Espigón (US\$ 130 y US\$ 195,00 por caja para contenedores de 20 y 40 pies vacío o llenos, respectivamente). El Tarifario del TP Paita vigente a la fecha de elaboración del presente documento muestra que, en efecto, las tarifas para carga contenedorizada en el Muelle de Contenedores son menores que en el Muelle Espigón:  
<[http://www.puertopaita.com/archivos/notas/Tarifario\\_V14\\_v01\\_151019.pdf](http://www.puertopaita.com/archivos/notas/Tarifario_V14_v01_151019.pdf)> (último acceso: 24 de octubre de 2019).

Factor de Productividad del TPP) corresponde al año 2016 (respecto al 2015), la segunda variación es del año 2017 (respecto a 2016) y la tercera del año 2018 (respecto a 2017).

72. Cabe precisar que, el Concesionario reconoce implícitamente esta situación en su propuesta tarifaria. En efecto, en dicha propuesta, el mencionado Concesionario toma en consideración únicamente el periodo 2014-2018. Así, en la medida que el mencionado año 2014 no era un año completo de operaciones del TPP bajo su administración, el Concesionario completó la información sobre productos para dicho año en base a los datos observados en el periodo noviembre y diciembre del referido año.
73. En relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (iii) precedente, según el cual, el Regulador desconoce el uso del Muelle de Contenedores en el proceso productivo del Concesionario, se debe mencionar que no se está desconociendo el uso de la mencionada infraestructura para brindar servicios en el TPP, dado vez que para calcular el Factor de Productividad del TPP se consideran todos los servicios brindados en dicho terminal, entre los cuales se encuentran aquellos brindados en el Muelle de Contenedores.
74. En efecto, en el Cuadro N° 31 del Informe que sustenta la resolución impugnada se puede identificar la cantidad anual de servicios brindados tanto en el Muelle de Contenedores como en el Muelle Espigón durante el periodo 2010-2018 y es en base a ello que se calculó el índice de productos, lo cual a su vez permitió estimar la PTF del Concesionario, uno de los cuatro componentes de la fórmula de cálculo del Factor de Productividad del TPP.
75. En relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (iv) precedente, según el cual, se desconoce la naturaleza discreta e indivisible de la infraestructura de transporte, cabe señalar que no se está desconociendo esas características de la infraestructura de transporte, toda vez que en el sector portuario en efecto existen saltos discretos de la inversión y, como señalan Trujillo y Serebrisky (2003, p.3),<sup>17</sup> dicha infraestructura es indivisible.
76. Ahora bien, sin perjuicio de ello, se precisa que, en el caso de las inversiones por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores (activo que es indivisible y se constituiría en un salto discreto), el tratamiento que se ha considerado es el descrito anteriormente en el punto (ii). Es decir, se ha buscado identificar las variaciones anuales de valor de dicha infraestructura respecto al año previo. Así, queda claro que durante el primer año completo de operación de dicha infraestructura, como se señaló anteriormente, no es posible identificar su variación dado que no hubo un año completo de operaciones anterior.
77. En relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (v) precedente, según el cual, se consideran “ganancias de eficiencia ficticias” en el Factor de Productividad del TPP como consecuencia de eliminar el incremento de las variaciones en el uso de insumos del Concesionario en el Muelle de Contenedores, este Regulador precisa que, en el cálculo del Factor de Productividad del TPP, se consideran las variaciones (incrementos o reducciones) anuales de cada uno de los servicios e insumos conforme se vayan brindando y empleando en el proceso productivo de dicho terminal portuario.
78. Por ello, es necesario tener para cada producto y para cada insumo un año previo de referencia respecto al cual efectuar la respectiva comparación, no siendo posible efectuar tal comparación cuando se trata de servicios que por primera vez se brindan en la Concesión (como los servicios brindados en el Muelle de Contenedores) y los insumos empleados para brindar dichos servicios (es decir, el propio Muelle de Contenedores y su respectivo Equipamiento).

---

<sup>17</sup> TRUJILLO, L. y T. SEREBRISKY (2003). *Market Power: Ports. A Case Study of Postprivatization Mergers*. Public Policy for the Private Sector. Note N° 260 (March 2003). The World Bank Group Private Sector and Infrastructure Network. Disponible en: <http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/282884-1303327122200/260Tomas-031103.pdf> (último acceso: 24 de octubre de 2019).

79. En la medida que se consideran dichas variaciones en los servicios e insumos, no es posible la existencia de “ganancias de eficiencia ficticias” en el cálculo del Factor de Productividad del TPP.
80. Sin perjuicio de ello, se precisa que, en caso no se aplicara el año proforma 2015, es decir, si la cantidad de insumos utilizada para brindar servicios durante el primer año completo de operaciones del Muelle de Contenedores (2015) aumentara en la misma magnitud que las inversiones en dicha infraestructura, significaría que durante ese año efectivamente esa infraestructura se utilizó y agotó completamente en la prestación de los servicios brindados por el TPP en ese año; debiéndose por tanto reconocer los gastos de capital de ese año como si se tratara de un gasto en un insumo (como por ejemplo, servicios básicos como luz, agua, teléfono e internet que se encuentran entre los principales gastos del Concesionario en el rubro de Materiales y Productos Intermedios) que se usó y agotó totalmente durante un año para prestación de servicios.
81. Cabe mencionar que, si se considerara como cierto que las inversiones asociadas al Muelle de Contenedores se utilizaron y agotaron completamente en la prestación de los servicios brindados en 2015, la productividad se reduciría dado el importante incremento en el valor de los insumos utilizados en la producción de servicios portuarios en dicho año, reflejando este resultado más bien “pérdidas de eficiencia ficticias” en el TPP.
82. En relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (vi) precedente, según el cual, el aumento del stock de capital debido a las inversiones del Muelle de Contenedores puede explicar los incrementos observados en la producción del Concesionario, y por ello dicho incremento del stock de capital debe ser considerado necesariamente para evitar distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del TPP, este Regulador precisa que no se desconoce el hecho que el Muelle de Contenedores puede en efecto explicar los aumentos en la cantidad de servicios brindados por el Concesionario toda vez que la inversión en el Muelle de Contenedores sí es considerada para calcular el mencionado Factor de Productividad del TPP. En el acápite (ii) se señaló específicamente el tratamiento que se ha seguido para tal fin en el caso de la mencionada inversión del Muelle de Contenedores.
83. El Concesionario también señala que entre el año 2013 (el año completo previo al inicio de operaciones del Muelle de Contenedores) y el año 2018, sus ingresos aumentaron en 64% por lo que a su juicio resulta evidente que la inversión realizada en el Muelle de Contenedores ha generado un incremento en la capacidad productiva del TPP.
84. En relación a ello se comenta que, cuando el Muelle de Contenedores aún no iniciaba sus operaciones comerciales, los ingresos de dicho Concesionario se incrementaron en 68% entre el año 2010 (el primer año completo del TPP bajo operación del Concesionario) y el año 2013 (el mencionado año completo previo al inicio de operaciones del Muelle de Contenedores), es decir, se registró un aumento mayor a aquel periodo cuando existía dicho Muelle de Contenedores en el TPP.
85. En relación al argumento del Concesionario señalado en el punto (vii) precedente, según el cual, el desconocimiento del incremento del *stock* de capital del Concesionario es inconsistente con el marco teórico de la medición de la PTF, este Regulador precisa que, contrariamente a lo señalado por dicho Concesionario, justamente la aplicación del año proforma permite medir de manera más exacta la PTF porque permite considerar por un lado las variaciones de las cantidades de cada uno de los servicios y por otro las variaciones en las cantidades de cada uno de los insumos, siendo que, como se señaló anteriormente, dichas comparaciones se realizan cuando efectivamente son posibles de calcular.
86. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario en el punto (viii) precedente, al no reconocerse el aumento en el stock de capital del Concesionario por las inversiones del Muelle de Contenedores pero sí sus reducciones por depreciación, se estaría asumiendo que el inicio de operaciones de dicha infraestructura ha generado únicamente reducciones del factor capital lo cual es absurdo si se considera que desde el 2014 en el TPP se está

empleando un muelle adicional para brindar servicios. Sobre el particular, se debe precisar que el stock de capital de una Entidad Prestadora aumenta con las inversiones realizadas y se reduce con la depreciación.

87. El efecto final sobre el stock de capital dependerá de la magnitud de las inversiones y de la depreciación. Si las inversiones son mayores a la depreciación entonces el stock de capital aumentará. Si las inversiones son menores a la depreciación entonces el stock de capital se reducirá. Es decir, la evolución del stock de capital no depende de su valor inicial sino del valor de las inversiones y depreciaciones posteriores. Así un stock de capital relativamente pequeño puede aumentar si se invierte a un ritmo mayor que la depreciación, y un stock de capital grande puede reducirse si la inversión es menor a la depreciación.
88. Cabe adicionar que el Concesionario también indica que, en el caso de la revisión de tarifas máximas del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, al no considerarse incrementos en el stock de capital porque no pueden ser medidos, considerar la depreciación habría generado “ganancias ficticias de eficiencia”. Al respecto, este Regulador señala que no es cierto que el incremento en el stock de capital no pudiera ser medido en el caso del procedimiento de revisión tarifaria del Terminal Muelle Sur y que, en consecuencia, no se considerara la depreciación en el cálculo del factor de productividad. En efecto, si la depreciación no se consideró en dicho procedimiento fue como consecuencia de aplicar el método de la anualidad para tratar las inversiones iniciales (las cuales se llevaron a cabo de manera previa al inicio de operaciones de dicho terminal), siendo que dicho método fue explícitamente pactado entre las partes y plasmado en la cláusula 8.19 del respectivo contrato de concesión. Así, en el caso de TPP, no se aplica el método de la anualidad para tratar las inversiones del Muelle de Contenedores, sino el año proforma. Por ello, corresponde aplicar la depreciación como a todos los demás activos del Concesionario.
89. En conclusión, contrariamente a lo señalado por el Concesionario, este Regulador considera que la aplicación del año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores permite estimar de manera exacta el Factor de Productividad del TPP en la medida que asegura que se consideren las variaciones de los productos y las variaciones de los insumos empleados para brindar dichos servicios de modo que se identifiquen las ganancias o pérdidas de eficiencia del Concesionario en la provisión de servicios portuarios.
90. Por tales motivos, corresponde desestimar los argumentos presentados por el Concesionario señalados en los puntos (i) a (viii) precedentes.

### **III.2. Sobre la presunta vulneración al Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima y el Derecho a la Igualdad de Trato**

91. El Concesionario alega que, en la resolución impugnada, el Ositrán ha aplicado el criterio del “año proforma”, habiéndose vulnerado el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplado en el TUO LPAG, así como el Derecho a la Igualdad de Trato contemplado en la Constitución Política del Perú.
92. Así, el Concesionario alega que existen múltiples ejemplos en los que, a diferencia de lo que ocurre con TPE, Ositrán ha reconocido la inversión obligatoria ejecutada como parte del stock de capital, sin recurrir a ningún tipo de corrección (empleo de año proforma), ni alegar distorsión alguna. Específicamente, el Concesionario hace referencia a los siguientes casos:
  - Primera, segunda y tercera revisión del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).
  - Cuarta Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani (TPM).
  - Primera Revisión Tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (TNM).

93. Considerando ello, TPE sostiene que la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN y el Informe que la sustenta vulneran el principio constitucional al derecho a la igualdad, pues “**pese a estar ante situaciones de hecho similares, se ha tratado injustificadamente de manera distinta a TPE**”. Siendo ello así, a criterio del TPE, los artículos 2° al 5° de la Resolución impugnada deben ser declarados nulos en atención a lo dispuesto en el artículo 10 del TUO LPAG, el cual dispone que la contravención a la Constitución es un vicio del acto administrativo que causa su nulidad de pleno derecho<sup>18</sup>.
94. Asimismo, TPE alega que el Ositrán aplicó un año proforma debido a que la inversión en la Obra Mínima de la Etapa 1 del TPP representa un “*incremento significativo en el stock de capital*”. En tal sentido, a juicio del Concesionario, para guardar consistencia con el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima, Ositrán debería haber aplicado en el caso del TPE un tratamiento similar al utilizado en otras revisiones tarifarias cuando estas generan un “*incremento significativo en el stock de capital*”, lo cual no habría ocurrido en el presente caso<sup>19</sup>. Por ello, según indica el Concesionario, en la resolución impugnada se ha vulnerado el Principio de predictibilidad o de confianza legítima previsto en el TUO LPAG y, en consecuencia, los artículos 2° al 5° de la citada resolución deben ser declarados nulos en aplicación del artículo 10 del TUO LPAG, el cual dispone que la contravención a las leyes es un vicio del acto administrativo que causa su nulidad de pleno derecho.
95. A continuación, se procederá a evaluar los argumentos expuestos por el Concesionario antes indicados. Para ello, en primer lugar, se explicará el alcance del Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplado en el TUO LPAG y del Derecho a Igualdad de Trato plasmado en la Constitución Política del Perú. Luego de ello, se procederá a evaluar cada uno de los casos citados por el Concesionario como sustento de la presunta vulneración del Principio de predictibilidad confianza legítima y el derecho a la igualdad de trato.
96. El Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima se encuentra regulado en el numeral 1.15 del artículo IV del Título Preliminar del TUO LPAG en los siguientes términos:

**1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.-**

*La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.*

*Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.*

*La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.*

[Énfasis añadido]

97. Como se puede observar del texto de la norma antes citado, el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima establece que las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos. Asimismo, el citado principio faculta a dichas autoridades a apartarse de dichos precedentes o antecedentes, siempre que se expliciten los motivos para ello.

---

<sup>18</sup> TUO LPAG.-  
“Artículo 10.- Causales de nulidad  
Son vicios del acto administrativo, que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes:  
1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias.  
(...)”

<sup>19</sup> Ver escrito del 21 de octubre de 2019 presentado por TPE.

98. Por su parte, el derecho a la igualdad de trato se encuentra recogido en el numeral 2, del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, en los siguientes términos:

**“Artículo 2.- Derechos fundamentales de la persona**

Toda persona tiene derecho:

(...)

2. **A la igualdad ante la ley.** Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.

(...)”

99. Respecto al derecho fundamental a la igualdad ante la ley consagrado en la Constitución Política del Perú, resulta pertinente traer a colación pronunciamientos emitidos por el Tribunal Constitucional relativos al alcance de dicho derecho fundamental. Así, resulta pertinente citar los pronunciamientos emitidos por el Tribunal Constitucional recaídos en los expedientes N° 04101-2017-PA/TC y N° 04293-2012-PA/TC, los cuales se cita a continuación:

**Expediente N° 04101-2017-PA/TC:**

“40. Es uniforme, pacífico y reiterado el criterio de este Tribunal en virtud del cual, “no toda desigualdad constituye necesariamente una discriminación, pues **no se proscribe todo tipo de diferencia de trato en el ejercicio de los derechos fundamentales; la igualdad solamente será vulnerada cuando el trato desigual carezca de una justificación objetiva y razonable** (...). La aplicación, pues, del principio de igualdad, no excluye el tratamiento desigual; por ello, no se vulnera dicho principio cuando se establece una diferencia de trato, siempre que se realice sobre bases objetivas y razonables” (cfr. Sentencias 0048- 2004-PI, fundamento 61; 0012-2010-PI, fundamento. 5).”

**Expediente N° 04293-2012-PA/TC:**

“19. Este Colegiado ha explicado que el derecho a la igualdad tiene dos facetas: el derecho a la igualdad ante la ley y **el derecho a la igualdad en la aplicación de la ley**. En cuanto a la primera faceta, el derecho a la igualdad exige que la norma deba ser aplicable, por igual, a todos los que se encuentren en la situación descrita en el supuesto de la norma jurídica; mientras que por lo que se refiere a la segunda, el derecho a la igualdad implica que **un órgano no puede apartarse arbitrariamente del sentido de sus decisiones en casos sustancialmente iguales, y que cuando se considere que se debe modificar sus precedentes, tiene que ofrecer para ello una fundamentación suficiente y razonable**.

20. En sede administrativa, en la STC N.º 01279-2002-AA/TC (fundamento 3), se ha señalado en particular que “el derecho a la igualdad en la aplicación de la ley exige que un mismo órgano administrativo, **al aplicar una misma ley, o una disposición de una ley, no lo haga de manera diferenciada o basándose en condiciones personales o sociales de los administrados. Se prohíbe, así, la expedición por un mismo órgano administrativo de actos o resoluciones administrativas arbitrarias, caprichosas y subjetivas, carentes de una base objetiva y razonable que la legitime**. Dicha dimensión del derecho a la igualdad jurídica se encuentra, como es obvio, directamente conectado con el principio de seguridad jurídica que este Tribunal Constitucional ha proclamado como un principio implícito de nuestro ordenamiento constitucional: “Ningún particular puede ser discriminado o tratado diferenciadamente por los órganos –judiciales o administrativos– llamados a aplicar las leyes”.

[Énfasis añadido.]

100. Como se puede observar de las sentencias antes citadas, el Tribunal Constitucional ha sido enfático en señalar que el derecho a la igualdad **no proscribe la diferencia de trato, sino aquella diferencia de trato que no se encuentra justificada**, señalando que dicho derecho fundamental consagrado en la Constitución Política del Perú prohíbe a las autoridades administrativas a emitir actos o resoluciones administrativas arbitrarias, carentes de una base objetivas y razonable que la legitime.
101. Así, teniendo en cuenta los alcances del Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima y del Derecho a la Igualdad de Trato antes citados, a continuación se evaluará si, en el presente caso: (a) el criterio sobre la aplicación del “año proforma” es acorde con los

antecedentes administrativos del Ositrán; y, (b) de haberse producido un cambio de criterio, si dicho cambio ha sido debidamente motivado, toda vez que las autoridades administrativas únicamente se encuentran prohibidas de apartarse de sus criterios previos o de aplicar un trato desigual de manera injustificada (arbitraria).

102. Como se ha indicado previamente, en su recurso de reconsideración, TPE sostiene que en la resolución impugnada el Regulador habría vulnerado el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplado en el TUO LPAG y el Derecho a la Igualdad previsto en la Constitución Política del Perú, para lo cual hace alusión a los procedimientos de revisión tarifaria del TNM y TPM -a los cuales hizo referencia en la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán-; asimismo, recién en esta etapa, el Concesionario hace alusión a la primera, segunda y tercera revisiones tarifarias del AIJCH.
103. A continuación, se procederá a evaluar los argumentos expuestos por el Concesionario respecto de cada uno de los antecedentes citados en su recurso de reconsideración:

**a) Sobre la primera, segunda y tercera revisión del Factor de Productividad del AIJCH:**

104. En su escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, el Concesionario señaló lo siguiente:

*“En la Tercera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la Segunda Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la Primera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se reconoció el incremento en las inversiones en el año 2005 (sin incorporar “años proforma”) relacionados a las inversiones en la cuenta “Mejoras Aeropuerto” por un aproximado de USD 148 millones. Estas inversiones eran obligatorias y estaban pactadas contractualmente”.*

[Énfasis de origen omitido]

105. Posteriormente, en su escrito presentado el 01 de octubre de 2019, el Concesionario manifiesta lo siguiente:

*“33. (...) el ejemplo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no es asimilable al presente caso.*

*34. La construcción de un año proforma en la Tercera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Resolución N° 0008-2019-CD-OSITRAN) no respondió a un incremento significativo en el stock de capital. De hecho, las inversiones sobre las cuales se aplica un año proforma en el precedente citado por OSITRAN ascienden a tan solo USD 6 millones. De ahí que el “precedente” utilizado para justificar la decisión del regulador no sea asimilable ni comparable al caso que nos ocupa y por tanto, tampoco sea aplicable.*

*35. Es más, los efectos de la corrección aplicada en la Tercera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sobre el servicio de puentes de embarque resultan tan poco significativos que, de no haberse utilizado, el factor X aprobado mediante Resolución N° 0008-2019-CD-OSITRAN hubiese variado únicamente de 3.26% a 3.27%. En contraste, el incremento en el stock de activos correspondiente a la Etapa I del Terminal Portuario de Paita es la inversión más importante de la concesión, y sus efectos sobre los resultados del cálculo del factor X son sustanciales”*

*“Cabe precisar que si estos argumentos, así como los del procedimiento tarifario referido al Aeropuerto Jorge Chávez no fueron presentados durante el procedimiento tarifario de TPE fue porque no se anticipó que el Regulador se apartaría tan dramáticamente de sus pronunciamientos anteriores como lo ha hecho y que, se respetarían los principios técnicos y económicos básicos para la determinación del Factor de Productividad. (...)”*

[Énfasis de origen omitido]

106. Luego, en su escrito presentado el 07 de octubre de 2019, el Concesionario señala lo siguiente:

*“Adicionalmente, contradiciéndose una vez más, el OSITRAN, indica que el uso de los años proforma sobre las inversiones ha sido aplicado en “(...) el caso de la Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2013).”, a pesar de que, en el año 2005, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez realizó inversiones obligatorias por un total de USD*

*148 millones y dicho monto fue reconocido en el cálculo del factor X sin aplicar años proforma, a pesar de que representa un incremento de 300% en el stock de capital de la Concesión. En consecuencia, el precedente citado por el OSITRAN indicaría que cuando las inversiones representan un “incremento significativo en el stock de capital, estas SÍ deben ser incorporadas sin aplicar años proforma. Sin embargo, el OSITRAN estaría aplicando una metodología contraria al precedente que utiliza como sustento.”*

[Énfasis de origen omitido.]

107. Como se puede observar de los argumentos antes citados, el Concesionario plantea fundamentalmente dos cuestionamientos:
- (i) El antecedente del AIJCH (segunda y tercera revisiones del Factor de Productividad) que citó el Regulador en el Informe que sustenta la resolución impugnada para justificar la aplicación del criterio del “año proforma” no sería comparable al caso del TPE, pues las inversiones sobre las cuales se aplica un año proforma en el caso del AIJCH ascienden a USD 6 millones; mientras que, las inversiones en el caso del TPE ascienden a USD 132 millones. Siendo ello así, dicho antecedente no sería aplicable para el caso del TPE.
  - (ii) En la primera, segunda y tercera revisiones del Factor de Productividad del AIJCH, el Regulador reconoció el incremento en las inversiones relacionadas a la cuenta “Mejoras Aeropuerto”, por un aproximado de USD 148 millones, en el año 2005, sin incorporar “años proforma”. Según indica TPE, ello indicaría que cuando las inversiones representan un incremento significativo en el stock de capital, estas deben ser incorporadas sin aplicar años proforma.
108. Adicionalmente, el Concesionario alega que, si bien durante el procedimiento de revisión tarifaria, no presentó argumentos relativos a las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH, se debe a que no tenía conocimiento de que el Regulador se apartaría de sus pronunciamientos anteriores.
109. Al respecto, como se ha explicado en el acápite III.1 del presente documento, tanto en la Propuesta Tarifaria del Regulador que fue publicada para comentarios de los interesados, como en el Informe que sustentó la resolución impugnada, este Regulador señaló de manera expresa que, a efectos de estimar la tasa de variación del insumo (capital), como de la tasa de variación del producto, se necesitó la construcción de un “año proforma” para el año 2015, **con el objetivo de evitar distorsiones** en el cálculo del Factor de Productividad del TPP. Ello, bajo un contexto en el cual, en octubre de 2014, inició operaciones el Muelle de Contenedores permitiendo el ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores, la cual fue atendida mediante una nueva modalidad de prestación del servicio estándar (esto es, en una nueva infraestructura y con el uso de grúas pórtico de muelle)<sup>20</sup>; advirtiéndose, además, un incremento significativo del stock de capital vinculados a dicho Muelle.
110. Asimismo, tanto en la Propuesta Tarifaria del Regulador como en el Informe que sustentó la resolución impugnada se señaló de manera explícita que la construcción de un año proforma de la manera en la que se planteaba en el caso del TPE **es un procedimiento metodológico que ha sido utilizado antes por este Regulador**, en los procedimientos de revisión del Factor de Productividad del AIJCH. Así, en ambos documentos se señaló que, en dichos antecedentes, este Regulador incluyó un “año proforma” para el año 2005, debido al **ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque**, con la finalidad de considerar **comparaciones correctas del uso de insumos** entre un año y otro.
111. En efecto, en el Informe “Revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez AIJCH (2014-2018)”, que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 059-

<sup>20</sup> Cabe precisar que, previo a la entrada en operaciones del Muelle de Contenedores, las naves que movilizan carga en contenedores eran atendidas en el Muelle Espigón existente, haciendo uso de grúas móviles o de las propias grúas de las naves.

2013-CD-OSITRAN, por la cual se fijó el Factor de Productividad del AIJCH que estaría vigente entre 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2018, el Ositrán empleó la metodología del “año proforma”, fundamentando dicho criterio tal como se cita a continuación:

*“169. En lo que respecta al año 2005, durante dicho periodo **se registró la entrada en operación del servicio de puentes de embarque**. La introducción de un nuevo servicio puede distorsionar el cálculo de productividad, dado que se produce un incremento en la cantidad de producción, pero también en la cantidad de insumos utilizados.*

*170. En este contexto, el año 2005 muestra un incremento del producto físico y el nivel de utilización de insumos (materiales y capital) del Concesionario. Dicho incremento resulta de comparar un año (2005) en el que se brindaron *n* servicios utilizando *m* insumos, con otro (2004) en el que se brindaron *n - 1* servicios con una cantidad de insumos diferente a *m*, **lo cual puede afectar artificialmente la evolución de la variación de la productividad total de factores de LAP. Por este motivo, no es correcto comparar dos años consecutivos en los que el número de servicios es distinto.***

*171. Para solucionar este problema, se mantiene la utilización de un año 2005 pro forma. El año pro forma es un año “contrafactual” de la producción y los insumos en el año 2005, como si no se hubiera prestado el servicio de puentes de embarque. Por lo tanto, no considera como productos los servicios brindados por los puentes de embarque, ni tampoco considera como insumos empleados en el año 2005 los materiales y el capital necesarios para la prestación de este servicio”.*

[Nota a pie de página omitido.]

112. Como se observa del texto antes citado, en esa oportunidad, el Ositrán aplicó el criterio referido a la construcción de un “año proforma” para el 2005, teniendo en cuenta que, en dicho año, **se registró la entrada en operación del servicio de puentes de embarque**. Así, el Regulador indicó que **no es correcto comparar dos años consecutivos en los que el número de servicios es distinto**: en 2005 se brindaron “*n*” servicios utilizando “*m*” insumos; mientras que, en 2004, se brindaron “*n - 1*” servicios (es decir, “*n - 1*” servicios de puentes de embarque”), con una cantidad de insumos diferente a “*m*”. De esta forma, en dicho caso, el Regulador explicó que el criterio del año proforma se aplica con el objetivo de **evitar que se pueda afectar artificialmente la evolución de la variación de Productividad Total de Factores del Concesionario del AIJCH**.
113. Dicho criterio de “año proforma” fue replicado también en la última revisión del Factor de Productividad del AIJCH, concluida en 2019. Efectivamente, en el Informe “*Revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*” que sustentó la Resolución N° 041-2018-CD-OSITRAN, se indicó de manera expresa que en dicho procedimiento se mantiene la aplicación del “año proforma” empleado en los dos procedimientos de revisión tarifaria anteriores del AIJCH<sup>21</sup>.
114. Es oportuno mencionar también que, tal como se indica en los informes correspondientes a las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH concluidas en 2013 y 2018, en ambos casos se mantuvo el criterio de año proforma fijado desde la primera revisión del

<sup>21</sup> Informe “*Revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, en virtud de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión*”, que sustentó la Resolución N° 041-2018-CD-OSITRAN:

*“104. Asimismo, teniendo en consideración el procedimiento seguido en las revisiones anteriores, se anualizará la información del año 2001, y se utilizará un año proforma denominado 2005, que contiene información agregada sin incluir el servicio de puentes de embarque, a fin de que sea comparable con el año 2004, mientras que el año denominado 2005 incluye la cantidad de producción y de insumos utilizados (materiales y capital) para la prestación del servicio de uso de puentes de embarque.  
(...)”*

Cabe indicar que, dicha resolución fue objeto de impugnación, la cual se resolvió mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN. Sin embargo, debe mencionarse que, la aplicación del criterio de “año proforma” no fue objeto de cuestionamiento en la vía de reconsideración.

Factor de Productividad del AIJCH. En efecto, en el Informe “Revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, versión 3.0”, que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN<sup>22</sup>, el Regulador aplicó criterio del “año proforma”, fundamentando dicha decisión en lo siguiente:

*“299. En lo que respecta al año 2005, durante dicho periodo **se registró la entrada en operaciones de los 7 puentes de embarque** con que cuenta actualmente el AIJCH. En este contexto, el año 2005 muestra un incremento del producto físico y el nivel de utilización de insumos (materiales y capital) del Concesionario. Dicho incremento resulta de comparar un año (2005) en el que se brindaron n servicios utilizando m insumos, con otro (2004) en el que se brindaron n-1 productos con una cantidad de insumos diferente a m, **lo cual puede afectar artificialmente la evolución de la variación de la productividad total de factores de LAP.**”*

*300. **Para solucionar este problema, se construirá un año 2005 proforma**, es decir, un año 2005 en el que no se incluirá ni el producto físico ni los insumos utilizados en la provisión del servicio de mangas, **con el objetivo de realizar una comparación razonable con el año 2004.** El año 2005, tal cual se muestra en la información contable y operativa, será utilizado para la comparación respectiva con el año 2006.*

[Énfasis añadido. Nota a pie de página omitida]

115. Como se puede observar, desde la primera revisión del Factor de Productividad del AIJCH, el Regulador estableció como criterio la aplicación del “año proforma” con el objetivo de evitar que se pueda afectar **artificialmente la evolución de la variación de la Productividad Total de Factores de LAP.** En dicha oportunidad se explicó que, comparar el año 2005 (año en que se registró la entrada en operaciones de los siete puentes de embarque) con el año 2004 (año en el cual no se brindó dicho servicio), podía afectar artificialmente la evolución de la variación de la Productividad Total de Factores de LAP. Así, para solucionar dicho problema, el Regulador consideró pertinente la construcción de un “año proforma”, que permita realizar una **comparación razonable** entre los años 2005 y 2004.
116. Así, de los antecedentes citados en el Informe que sustenta la resolución impugnada, resulta claro que, en dichos casos, el Regulador aplicó el criterio del “año proforma” con el objetivo de **evitar distorsiones** en las variaciones de la Productividad Total de Factores del Concesionario del AIJCH, en tales casos, **explicado por el ingreso de un nuevo servicio** (servicio de puentes de embarque). Efectivamente, en dichos casos, el Regulador ha sido claro en señalar que la construcción de un “año proforma” busca **asegurar realizar una comparación correcta entre un año y otro** (en dicho caso, comparar el año 2005 -en el cual se registró el ingreso de un nuevo servicio de puentes de embarque-, con el año 2004 -en el cual no se brindaba dicho servicio de puentes de embarque- no era una comparación razonable).
117. De esta forma, **el criterio del “año proforma” aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH citadas en el Informe que sustenta la resolución impugnada, resulta aplicable en el caso de TPE**, toda vez que, en este último caso, en 2014, iniciaron las operaciones del Muelle de Contenedores, lo cual permitió el ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores, la cual fue atendida mediante una nueva modalidad de prestación del servicio estándar (esto es, en una nueva infraestructura y con el uso de grúas pórtico de muelle), advirtiéndose también un incremento significativo del stock de capital vinculado a las inversiones de dicho Muelle de Contenedores. Así, comparar el mencionado año 2015 (primer año completo de operaciones de dicha infraestructura), con el año previo (en el cual no ocurrió un año completo de operaciones de dicha infraestructura), **no permitía asegurar una comparación correcta.** De esta forma, en el caso del TPE, al igual que en el caso del AIJCH, la construcción del año

<sup>22</sup> Debe mencionarse que, que la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN fue objeto de impugnación, la misma que luego fue resuelto mediante Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN. Sin embargo, la aplicación de la metodología del año proforma no fue materia del recurso de reconsideración.

proforma **tiene por finalidad evitar distorsiones en las variaciones de la Productividad Total de Factores del Concesionario.**

118. Respecto a este punto, el Concesionario ha alegado que el antecedente del AIJCH no sería aplicable para el caso del TPE, pues las inversiones en el caso del AIJCH sobre las cuales se aplicó el año proforma ascienden a USD 6 millones; mientras que, en el caso del TPE, las inversiones sobre las cuales se aplica el año proforma ascienden a USD 132 millones. Sobre el particular, debe manifestarse que, si bien el monto de la inversión en el caso del TPP es significativamente mayor que en el caso del AIJCH, ello no implica que el criterio aplicado en este último caso (AIJCH) no sea relevante para el caso del TPE.
119. En efecto, independientemente de las diferencias en el monto de la inversión, el criterio que ha desarrollado en el Ositrán en las revisiones tarifarias del AIJCH resulta plenamente aplicable a la revisión bajo análisis, pues en este último caso -al igual que en el AIJCH-, se observa un hecho en un determinado año del periodo de análisis que puede conllevar a distorsiones en el cálculo de las variaciones de la Productividad Total de Factores del Concesionario:
- En el caso del TPE, en octubre de 2014, entró en operación el Muelle de Contenedores permitiendo el ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores, la cual fue atendida mediante una nueva modalidad de prestación del servicio estándar (esto es, en una nueva infraestructura y con el uso de grúas pórtico de muelle), verificándose, además, un incremento significativo del stock de capital en ese año asociado a la inversión en el mencionado Muelle. En ese contexto, comparar el año 2015 (primer año completo de operaciones de dicha infraestructura), con el año previo en el cual no ocurrió un año completo de operaciones de dicha infraestructura, **no permite una comparación correcta**, pudiendo conllevar a **distorsiones** en el cálculo de las variaciones de la Productividad Total de Factores del Concesionario.
  - En el caso del AIJCH, en 2005, se realizaron inversiones relativas al ingreso de un nuevo servicio de puentes de embarque. Comparar dicho año (2005), con el año 2004, en el cual se brindaba dicho servicio, **no permitía una comparación correcta**, pudiendo conllevar a **distorsiones** en el cálculo de las variaciones de la Productividad Total de Factores del Concesionario del AIJCH.
120. En este punto, resulta pertinente señalar que, si bien el Concesionario ha indicado que la motivación empleada por el Regulador para aplicar el “año proforma” en el caso objeto de análisis, habría sido exclusivamente la existencia de un *“incremento significativo del stock de capital”*, dicha afirmación resulta errónea. En efecto, el razonamiento desarrollado por el Regulador en el Informe que sustenta la resolución impugnada permite apreciar claramente que la motivación para aplicar “año proforma” **fue evitar distorsiones en el cálculo de las variaciones de la PTF del Concesionario**, en un contexto en el cual, en 2014, el Muelle de Contenedores inició operaciones, habiéndose producido un incremento significativo del stock de capital asociado a dicho Muelle.
121. Es por ello que, desde la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se señaló como un antecedente relevante las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH (concluidas en 2013 y 2018), pues en dichos casos el Regulador sentó como criterio la necesidad de incorporar “año proforma”, a fin de poder realizar una comparación razonable entre un año y otro, para evitar distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad (explicadas por el ingreso de nuevos servicios). Como es lógico, cada concesión es distinta, y los hechos que pueden generar distorsiones en cada caso, no necesariamente van a ser idénticos. Sin perjuicio de ello, debe reiterarse que, en el caso del TPE, además del incremento significativo del stock de capital, se verifica también que en 2014 inició las operaciones del Muelle de Contenedores permitiendo el ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores, demanda atendida bajo una nueva modalidad de prestación del servicio, hecho similar al caso de las revisiones del AIJCH (2013 y 2018) citadas en el Informe que sustenta la resolución impugnada.

122. Por tanto, de acuerdo con las consideraciones antes expuestas, **el antecedente del AIJCH citado por el Regulador en el Informe que sustenta la resolución impugnada constituye un antecedente pertinente para el caso del TPE**, contrariamente a lo manifestado por el Concesionario en su escrito de reconsideración.
123. De otro lado, el Concesionario señala que, en las tres revisiones tarifarias del AIJCH, el Regulador reconoció el incremento en las inversiones relacionadas a la cuenta “Mejoras Aeropuerto”, por un aproximado de USD 148 millones, en el año 2005, sin incorporar “años proforma”. Ello, a juicio del Concesionario, indicaría que cuando las inversiones representan un incremento significativo en el stock de capital, estas deben ser incorporadas sin aplicar años proforma.
124. Al respecto, cabe señalar que, de la lectura de los fundamentos expuestos en los Informes correspondientes a las tres revisiones del Factor de Productividad del AIJCH (2008, 2013 y 2018), no se aprecia que el Regulador haya desarrollado un criterio en el sentido que sugiere el Concesionario, esto es, que cuando las inversiones representan un incremento significativo en el stock de capital, estas deban ser incorporadas sin aplicar años proforma.
125. Por el contrario, como se ha indicado de manera reiterada en este Informe, **el criterio que ha desarrollado de manera expresa este Regulador en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH, es que resulta necesaria la incorporación de un año proforma para asegurar una comparación correcta entre un año y otro, con el objetivo de evitar distorsiones en el cálculo de la Productividad Total de Factores** del Concesionario del AIJCH. Como se ha explicado previamente, en dicho caso se advirtió que el ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque, en 2005, podía generar distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del AIJCH si se comparaba con el año anterior (2004) en el cual no se brindó dicho servicio. Siguiendo el razonamiento desarrollado de manera expresa en el caso del AIJCH, debe tenerse en cuenta que, las inversiones vinculadas a las cuentas Mejoras en el Aeropuerto no se encontraban referidas a la prestación de servicios nuevos.
126. De manera adicional, el Concesionario ha indicado que durante el procedimiento tarifario no pudo formular argumentos vinculados a las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH, debido a que desconocía que este Regulador se apartaría de sus pronunciamientos previos. Al respecto, resulta pertinente reiterar que, desde la Propuesta Tarifaria del Ositrán -la cual fue difundida para comentarios por parte de todos los interesados, incluyendo el Concesionario<sup>23</sup>-, este Regulador señaló que el criterio del “año proforma” aplicado en el caso objeto de análisis, seguía el criterio aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH (concluidas en 2013 y 2018). Dichos antecedentes, como se ha explicado en extenso, resultan pertinentes y aplicables al caso del TPE.
127. Por tanto, el Concesionario tenía pleno conocimiento desde que se publicó la Propuesta Tarifaria del Ositrán, respecto a que este Regulador consideraba como antecedentes relevantes para el caso en cuestión, las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH (concluidas en 2013 y 2018), a pesar de lo cual, en la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario no formuló comentario alguno sobre dichos antecedentes del AIJCH. Asimismo, debe reiterarse que, siendo que el criterio de “año proforma” aplicado en el caso objeto de análisis, tiene como antecedente el criterio seguido en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH antes mencionados, carece de fundamento afirmar que este Regulador se habría apartado de sus pronunciamientos previos, como erróneamente sostiene el Concesionario.

---

<sup>23</sup> Su difusión se dispuso mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN de fecha 19 de junio de 2019. Adicionalmente, es preciso mencionar que la resolución citada fue publicada en el portal web institucional, así como en el diario oficial El Peruano con fecha del 20 de junio de 2019.

Asimismo, es necesario resaltar que la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN mencionada, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario de Ositrán, la realización de la convocatoria a una Audiencia Pública, de conformidad con lo establecido en las disposiciones del RETA. Dicha audiencia, que contó con la asistencia del Concesionario, fue realizada con fecha del 11 de julio de 2019 en la ciudad de Piura.

128. Por tanto, en base a los argumentos antes expuestos se concluye que, el criterio del año proforma aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH citadas por este Regulador en el Informe que sustentó la resolución impugnada **constituye un antecedente relevante y pertinente para el caso del TPE.**

**b) Sobre la cuarta Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani:**

129. En su escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, el Concesionario indicó lo siguiente:

*“En la Cuarta Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani se reconoció el incremento en las inversiones en el año 2016 (sin incorporar “años proforma”) relacionados a las inversiones en la cuenta “Infraestructura concesión” (relacionada a la puesta en operación del Muelle F en el Terminal Portuario de Matarani) por un aproximado de USD 239 millones”*

[Énfasis añadido. Nota a pie de página omitida.]

130. Posteriormente, en su escrito presentado el 01 de octubre de 2019, el Concesionario señaló lo siguiente:

*“23. Lo que es peor, el regulador justifica el tratamiento, claramente discriminatorio hacia TPE señalando que **en el caso del Terminal Portuario de Matarani, la incorporación de un año proforma atentaría contra las disposiciones del contrato de concesión de dicho proyecto, cuya segunda adenda dispone que al calcular la productividad de la industria se utilice el valor contable de los activos.** (...).*

*24. Como hemos señalado en nuestra Reconsideración, el derecho de igualdad ante la ley supone que ante circunstancias similares deben ser aplicadas reglas similares. Es decir, que al mismo supuesto, asiste el mismo derecho.*

*25. En el caso que nos ocupa, al igual que el caso del Terminal Portuario de Matarani, TPE ha ejecutado una inversión y al igual que en el Terminal Portuario de Matarani, esta inversión ha permitido prestar mayores servicios al concesionario, por lo tanto, en ambos casos deberían reconocerse las inversiones ejecutadas en el procedimiento tarifario. Sin embargo, en el caso de TPE, OSITRAN -amparándose en formalismos- ha decidido obviar una inversión significativa de USD 132MM aproximadamente, restándole predictibilidad a sus actos y atentando contra la seguridad jurídica que sostiene la inversión privada.”*

[Énfasis de origen omitido y resaltado añadido]

131. Al respecto, tal como se explicó en el Informe que sustentó la resolución impugnada, en el caso del procedimiento de revisión del Factor de Productividad del TPM, este Regulador no empleó el criterio del “año proforma” por las inversiones del Muelle F, debido a que existía una limitación contractual contemplada en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM. Así, se explicó que, a diferencia de dicho contrato, en el caso del TPE no existía limitación contractual que permita aplicar el criterio de “año proforma”, siguiendo el criterio desarrollado en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH.
132. Frente a ello, en su recurso de reconsideración, el Concesionario señala que el Regulador ha vulnerado el derecho a la igualdad contemplado en la Constitución Política del Perú, toda vez que, en el caso del TPE, se ha aplicado el criterio del “año proforma”, a diferencia de lo que ocurrió en el caso del TPM, en el cual no se aplicó dicho criterio amparándose en **meros “formalismos”**.
133. Sobre el particular, cabe recordar que, el Tribunal Constitucional -supremo intérprete de la Constitución-, ha establecido de manera clara en reiterada jurisprudencia que **el derecho a la igualdad contemplado en la Constitución no proscribiera la diferencia de trato**, sino que prohíbe aquel el trato desigual que no tenga una justificación objetiva y razonable.
134. En ese contexto, tal como se explicó en el Informe que sustenta la resolución impugnada, el caso citado por el Concesionario (cuarta revisión del Factor de Productividad del TPM) **no es igual al caso del TPE**. En efecto, como se expuso en el mencionado Informe, en la cuarta revisión tarifaria del TPM aludida por el Concesionario<sup>24</sup>, **este Regulador no podría**

<sup>24</sup> Concluida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030- 2019-CD-OSITRAN.

**haber aplicado el criterio del “año proforma” debido a que existía una limitación contractual**, contemplada específicamente en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM -incorporado mediante la segunda adenda<sup>25</sup> de dicho contrato-, el cual dispone, entre otros, lo siguiente:

*“b) Al calcular la productividad de la industria:*

*b.1) Para valorar los activos físicos debe utilizarse el valor de tasación a la fecha de cierre y a partir de dicha fecha **el valor contable de los activos.**”*

[Énfasis añadido.]

135. Como se puede observar, a través de la segunda adenda del Contrato de Concesión del TPM, se incorporó una regla relativa al cálculo de la productividad de la empresa. De este modo, en estricto cumplimiento de dicha disposición contractual, en la segunda (2009), tercera (2014) y cuarta revisiones tarifarias (2019), **este Regulador consideró los valores contables de los activos del TPM** para fines del cálculo del correspondiente factor de productividad aplicable a dicho terminal portuario. En este punto, es preciso reiterar que, teniendo en cuenta dicha disposición contractual, este Regulador no podría haber aplicado el criterio del “año proforma”, motivo por el cual, el capital relacionado con el inicio de operaciones del Muelle F, en 2016, fue incluido en el cálculo sin aplicar algún “año proforma”.
136. Asimismo, como se explicó en el Informe que sustenta la resolución impugnada, dicha situación es diferente al caso del TPE, toda vez que, en este último caso, no existe ninguna disposición contractual que pueda limitar la aplicación del criterio del “año proforma”, tal es así que, el Concesionario no ha realizado ninguna alegación en dicho sentido durante el procedimiento. Así, considerando que el caso del TPE no existe ningún impedimento de carácter contractual para aplicar el criterio del “año proforma”, resulta razonable que en el caso del TPE, el Regulador pudiera seguir el criterio aplicado en los antecedentes del AIJCH citados en el Informe que sustenta la resolución impugnada.
137. Por tanto, de lo anterior, resulta claro que **el caso del TPM y el caso del TPE no constituyen supuestos similares** que ameriten, en principio, igualdad de trato. A pesar de ello, el Concesionario cuestiona que este Regulador haya indicado que, a diferencia del TPE, en el caso del TPM no se aplicó el “año proforma” debido a la limitación contractual que presentaba ese caso, alegando que ello sería un mero “formalismo”. Al respecto, resulta preciso aclarar que las disposiciones contenidas en los contratos de concesión, como es el caso del contrato de concesión del TPM, son de observancia obligatoria para este Regulador en la tramitación de los procedimientos de revisión tarifaria, **no siendo meros “formalismos” como erróneamente sostiene el Concesionario.**
138. Siendo ello así, no se advierte que en la resolución impugnada se haya producido vulneración al derecho de igualdad del Concesionario en este aspecto.

#### **c) Primera Revisión Tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

139. En su escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, el Concesionario señaló lo siguiente:

*“En la Primera Revisión Tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao se reconoció el incremento en las inversiones en el año 2015 (sin incorporar “años proforma”) relacionados a las inversiones en las cuentas “Bienes de la Concesión” y “Equipamiento” por un aproximado de USD 121 millones.*

[Énfasis de origen omitido. Nota a pie de página omitida]

---

<sup>25</sup> Suscrita entre el Terminal Internacional del Sur S.A. y el Estado Peruano en Lima, a los 24 días del mes de julio de 2006.

140. Posteriormente, en su escrito presentado el 01 de octubre de 2019, el Concesionario manifestó lo siguiente:

“9. Asimismo, el OSITRAN atribuye el resultado del Factor X aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN a la ausencia de ganancias de eficiencia como resultado de las características del sector de infraestructura de transportes.

10. Es decir, de acuerdo al Informe “Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-2021” aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN, APM Terminals efectivamente fue ineficiente como consecuencia de las inversiones realizadas. Ello, no constituye una distorsión, sino una realidad asociada a los fundamentos de la industria (“las inversiones realizadas no necesariamente presentan una respuesta rápida en la demanda) que debe ser reconocida en el cálculo del factor de productividad.

11. De este modo, resulta razonable que la producción de servicios portuarios en el Proyecto haya sido sumamente improductiva durante el año en que se realizó la inversión en la Etapa I de la Concesión pudiendo ser dicha improductividad compensada gradualmente con los incrementos observados en la demanda durante los siguientes años.

12. (...) el argumento de Ositrán **respecto a la necesidad de evitar distorsiones** resulta inconsistente con los argumentos desarrollados en procedimientos anteriores”. Nos explicamos.

13. En la Primera Revisión Tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao se reconoció el incremento en las inversiones en el año 2015 (sin incorporar “años proforma”) relacionados a las inversiones en las cuentas “Bienes de la Concesión” y “Equipamiento” por un aproximado de USD 121 millones.

“14. En dicha revisión se estableció que, **como resultado de las inversiones realizadas** “(...) **la empresa no presentó ganancias de eficiencia que puedan ser transferidas a los usuarios en los siguientes años** (Informe “Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-2021” aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN), **es decir, las inversiones realizadas no representaron una distorsión para el regulador**, por el contrario, generaron ineficiencias reales que fueron reconocidas en el cálculo del factor de productividad.

15. De hecho, en dicho Informe, el OSITRAN no hace referencia alguna a la existencia de distorsiones, por el contrario, afirma que las ineficiencias observadas responden a las características del sector de infraestructura de transporte de uso público.”

[Énfasis añadido. Notas a pie de página omitidos.]

141. Al respecto, cabe recordar que, en la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario solicitó que en aplicación del principio de predictibilidad no se aplique el año proforma en el caso de TPE, toda vez que en la primera revisión de tarifas máximas del TNM concluida en 2016, no se aplicó la metodología del “año proforma”.
142. Sobre el particular, en el informe que sustenta la resolución impugnada, este Regulador explicó que el caso del TNM es distinto al caso del TPP. En efecto, tal como se señaló en aquella oportunidad, en la medida que el periodo de análisis para dicha revisión tarifaria comprendía el periodo 2011 – 2015; y, que en dicho caso, las inversiones se reconocieron en el último año del periodo de análisis (2015), no podría haberse aplicado la metodología del “año proforma” -como se efectuó en el caso de las revisiones del AIJCH<sup>26</sup>, dado que para aplicar la mencionada metodología se tendría que haber calculado una variación adicional para el stock de capital, lo que no era posible porque las inversiones se reconocieron en 2015 (último año del periodo de análisis). Así, de haberse aplicado la metodología del “año proforma” en el caso de la revisión tarifaria del TNM, habría conllevado a que no se consideren dichas inversiones en el cálculo del Factor de Productividad del TNM.
143. Esa situación, evidentemente resulta distinta al caso del TPE. En efecto, en el caso del TPP, las inversiones del Muelle de Contenedores se reconocieron en el año 2014, siendo el último año del periodo de análisis el 2018. Es por ello que, en el caso del TPP, se puede seguir la metodología del “año proforma” empleada en las revisiones tarifarias del AIJCH (concluidas en 2013 y 2018) citadas en el informe que sustenta la resolución impugnada,

<sup>26</sup> Concluidas en 2008 y en 2013, es decir, con anterioridad a la revisión tarifaria del TNM.

toda vez que, en el caso del TPP, a diferencia del caso del TNM, sí se puede calcular una variación adicional del stock de capital. Asimismo, como se explicó en el Informe que sustenta la resolución impugnada, la aplicación de la mencionada metodología no conlleva a excluir las inversiones del cálculo del Factor de Productividad del TPP.

144. Ahora bien, en su recurso de reconsideración, el Concesionario señala que en la primera revisión de tarifas máximas del TNM antes citada, el Regulador señaló que el diseño del Contrato de Concesión permite que las inversiones sean incorporadas a la prestación del servicio, que los servicios maduren y que la gestión del concesionario permita la reducción de costos. En base a ello, el Concesionario entiende que no se requiere ningún tipo de corrección adicional para reflejar las ganancias de eficiencia reales de TPE, en la medida que el Contrato de Concesión brinda un periodo suficiente para que la demanda responda a la inversión realizada.
145. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, el plazo de la Concesión (es decir, el periodo 2009-2039) es un periodo de tiempo suficiente para que la demanda responda a la inversión realizada en el Muelle de Contenedores, por lo que no sería necesario emplear la metodología del año proforma.
146. Al respecto, cabe reiterar que, la aplicación de la metodología del año proforma tiene por finalidad evitar distorsiones en el cálculo de la variación de la PTF del Concesionario. Así, como se ha indicado de previamente, comparar el año 2015 (primer año completo de operaciones del Muelle de Operaciones) con el año anterior, no resulta correcto, pudiendo conllevar a distorsiones en el cálculo de la PTF del Concesionario, y en consecuencia en el cálculo del Factor de Productividad del TPP.
147. Considerando lo anterior, resulta indistinto el periodo en el cual la demanda responderá a la inversión realizada, puesto que lo que corresponde en este caso, es determinar de manera idónea el Factor de Productividad del TPP, a partir de la información histórica 2009-2018, de modo que las ganancias de eficiencia obtenidas en dicho periodo sean trasladadas a los usuarios durante el periodo que se encontrará vigente el Factor de Productividad (esto es, desde el 03 de octubre de 2019 hasta el 02 de octubre de 2024).
148. En línea con su anterior argumento, el Concesionario alega que, la producción de servicios portuarios en el TPP ha sido sumamente improductiva durante el año en que se realizó la inversión en la Etapa I de la Concesión pudiendo ser dicha improductividad compensada gradualmente con los incrementos observados en la demanda durante los siguientes años. Como sustento de esta afirmación, el Concesionario señala que en el Informe correspondiente a la revisión de las tarifas máximas del TNM antes citada, el Regulador señaló que "(...) **la empresa no presentó ganancias de eficiencia que puedan ser transferidas a los usuarios en los siguientes años**". Según indica el Concesionario, en dicho caso, el Regulador señaló que las ineficiencias observadas responden a las características del sector de infraestructura de transporte de uso público, sin hacer mención a la existencia de alguna distorsión.
149. Al respecto, a efectos de evaluar la cita que hace el Concesionario del Informe correspondiente a la primera revisión de las tarifas máximas del TNM, resulta pertinente evaluar dicha cita en su contexto, el cual se transcribe a continuación:

*"545. Es importante indicar que la aplicación del mecanismo de incentivos mediante la metodología de RPI-X es práctica establecida a nivel mundial en diversos sectores. Dicha metodología tiene como objetivo incentivar a las empresas a realizar inversiones y a ser eficientes a nivel de costos operativos durante el periodo regulatorio. De esa manera, las ganancias de eficiencia de la empresa se trasladan a los usuarios en el siguiente periodo regulatorio, vía menores tarifas.*

*(...)*

*548. Asimismo, si se compara el presente procedimiento de revisión tarifaria con anteriores pronunciamientos del regulador, tales como el del TPM, TMS y el AIJCH, el presente factor de productividad es menor a los anteriores. En otras palabras, la empresa no presentó ganancias de eficiencia que puedan ser transferidas a los usuarios en los siguientes años.*

549. *En primer lugar, este resultado es consecuencia del diseño del contrato de concesión. En los contratos del TMS, TPP y TEC el primer procedimiento de revisión tarifaria es al quinto año, contados desde la culminación de ciertas obras iniciales.<sup>102</sup> Este periodo permite que las inversiones sean incorporadas a la prestación del servicio, que los servicios "maduren" y que la gestión del concesionario permita la reducción de costos, es decir, ganancias de eficiencia.*

550. *Sin embargo, en el contrato de concesión de TNM la revisión de tarifas máximas prácticamente coincide con la fecha de entrega de las obras de modernización del terminal correspondientes a las Etapas 1 y 2. En términos prácticos, lo anterior afecta significativamente el poder de los incentivos que genera la regulación por incentivos, ya que la medición del capital sin un periodo adecuado en el que el concesionario pueda generar eficiencias se convierte en un ejercicio de reconocimiento de gastos, lo que es consistente con una generación de tasa de retorno."*

<sup>102</sup> *La primera revisión tarifaria del TMS se llevó a cabo al quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos; la primera revisión tarifaria del TPP se realizará al quinto año contado desde el inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, y la primera revisión tarifaria del TEC se llevará a cabo a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación. Cabe precisar que el TMS y el TEC son puertos greenfield, en los que el inicio de la explotación coincide con la finalización de la construcción de la infraestructura.*

[El subrayado es nuestro.]

150. Como se puede observar del texto antes citado, si bien en el mencionado Informe, el Regulador señaló que el concesionario del TNM, durante el periodo de análisis (2011 – 2015) no obtuvo ganancias de eficiencia que pudieran ser trasladadas a los usuarios; ello era consecuencia del diseño de su respectivo contrato de concesión, en el cual, la fecha de la primera revisión de tarifas máximas prácticamente coincidía con la fecha de entrega de las obras de modernización del TNM, correspondientes a las Etapas 1 y 2.
151. De esta forma, en el citado Informe Tarifario del TNM, se indica claramente que las condiciones contractuales previstas para aquella concesión, generaron el resultado encontrado en ese caso (que la empresa no presentara ganancias de eficiencia que puedan ser transferidas a los usuarios en los siguientes años); asimismo, destacó que, ello afectaba significativamente el poder de los incentivos que tiene que generar el esquema de regulación por incentivos, pues lo convierte en una figura similar al esquema de tasa de retorno.
152. Así, de la cita que hace el Concesionario hizo respecto a la primera revisión tarifaria del TNM, resulta clara la diferencia existente entre el caso del TNM y el caso del TPP, dado que en el caso del TNM los resultados obtenidos fueron consecuencia de las condiciones con las cuales se realizó la revisión tarifaria.
153. Por tanto, de acuerdo a las consideraciones antes expuestas, corresponde reiterar que el caso de la primera revisión del Factor de Productividad del TNM es diferente al caso del TPE. Siendo ello así, carece de fundamento afirmar una supuesta vulneración al Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima o del Derecho de Igualdad de Trato como sostiene el Concesionario.
154. **En conclusión:**

Como se puede observar de los argumentos antes expuestos, el criterio del "año proforma" aplicado por Ositrán en la resolución impugnada, se encuentra acorde con el Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima contemplado en el TUO LPAG, debiendo reiterarse que el antecedente citado en el Informe de la resolución impugnada (revisiones del Factor de Productividad del AIJCH concluidas en 2008 y 2013, en las cuales se incorporó "año proforma" por el ingreso del servicio de puentes de embarque), resulta pertinente para el caso del TPE.

Asimismo, las revisiones tarifarias en los cuales no se ha aplicado "año proforma" citadas por TPE, no constituyen supuestos similares al caso del TPE, por lo que resulta erróneo

afirmar que pueda haber una afectación al Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima o al Derecho a la Igualdad de Trato contemplado en la Constitución.

Por tanto, corresponde **desestimar** los argumentos formulados por el Concesionario evaluados en este acápite.

### III.3. Respeto a la presunta vulneración al debido procedimiento

155. Mediante escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, el Concesionario alega que, en el numeral 388 del Informe que sustenta la resolución impugnada, este Regulador eliminó el endeudamiento adquirido por TPE para la ejecución de la Etapa 1 durante el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015, habiéndose negado al Concesionario la oportunidad para brindar su posición al respecto durante el procedimiento tarifario. Considerando ello, el Concesionario alega que, los artículos 2° al 5° de la resolución impugnada se encontrarían viciados de nulidad, por contravenir el principio del debido procedimiento contemplado en el numeral 1.2 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO LPAG.
156. Posteriormente, en su escrito presentado 07 de octubre de 2019, el Concesionario reiteró el argumento antes indicado, alegando también que existe un caso anterior en la cual el Ositrán declaró la nulidad de una resolución tarifaria, debido a que se realizaron cambios metodológicos en el cálculo de la tasa WACC que no fueron discutidos (específicamente, cita la Resolución N° 059-2008-CD-OSITRAN). Considerando esta última referencia, el Concesionario alega que, de no declararse en este caso la nulidad del acto administrativo en cuestión, se estaría vulnerando también el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima del TUO LPAG.
157. Al respecto, cabe señalar que el Principio del debido procedimiento establecido en el TUO LPAG contempla lo siguiente:

***“1.2. Principio del debido procedimiento.-***

*Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; **a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios**; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten.*

*La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo.”*

[Énfasis añadido]

158. De acuerdo con el Principio del debido procedimiento previsto en el TUO LPAG, los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo, entre los cuales se encuentra el derecho de los administrados a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios. Según ha indicado el Concesionario, en el Informe que sustenta la resolución impugnada, el Regulador adoptó un cambio de criterio sin que se le haya brindado la oportunidad para comentar dicho criterio, lo que constituye una vulneración del mencionado principio. A continuación, se procederá a evaluar el comentario formulado por el Concesionario en este extremo.
159. Al respecto, cabe señalar que en la Propuesta Tarifaria se calculó la tasa WACC considerando el endeudamiento por el Muelle de Contenedores a partir del año 2012. Dado que dicha tasa WACC se utiliza para calcular el precio de alquiler de todos los bienes de capital, considerar el endeudamiento por el Muelle de Contenedores para los años 2012-2014 y el año proforma 2015 en el cálculo del WACC significaba que el precio de alquiler de los bienes de capital para esos años, en los cuales aún no iniciaba operaciones el Muelle de Contenedores, estaba afectado por dicho Muelle de Contenedores.
160. Posteriormente en la etapa de comentarios a la Propuesta de Ositrán, el Concesionario, entre otros, señaló que la aplicación del “año proforma” como estaba planteada en la

mencionada Propuesta generaba, entre otras, la siguiente inconsistencia en el cálculo del factor de productividad<sup>27</sup>:

(...)  
Sumado a lo anterior, excluir del cálculo las variaciones en las cantidades de capital relacionadas a las inversiones en la Etapa I **generaría una serie de distorsiones sobre los resultados del factor de productividad**, afectando la consistencia interna del cálculo:  
(...)  
El incremento en el endeudamiento del Concesionario durante el periodo 2011- 2012 respondió a una mayor necesidad de fondos para el desarrollo de la Etapa I. **Reconocer en la tasa WACC el incremento en la deuda relacionado a los fondos invertidos en la Etapa I, mas no el incremento en los insumos relacionados a la inversión en la Etapa I implicaría una contradicción, y resultaría en un cálculo inconsistente.**  
(...)"

[Énfasis de origen omitido y resaltado añadido]

161. Como se puede observar del texto antes citado, en la etapa de comentarios a la Propuesta del Ositrán, el Concesionario señaló que reconocer en la tasa WACC el incremento en la deuda relacionado a los fondos invertidos en la Etapa I, mas no el incremento en los insumos relacionados a la inversión en la Etapa I implicaría una contradicción, y resultaría en un cálculo inconsistente. Así, luego de la revisión del comentario formulado por el Concesionario, este Regulador aceptó parcialmente dicho comentario, señalando lo siguiente:

*"386. En cuanto al comentario referido a la tasa WACC debe señalarse que, en efecto, tal y como lo menciona el Concesionario, **el endeudamiento obtenido por TPE mediante la emisión de bonos realizada en abril de 2012 fue destinado para la ejecución de las obras relacionadas con la Etapa I**, según se indica en las notas de los estados financieros auditados del Concesionario del año 2012<sup>122</sup>*

*387. De acuerdo con lo señalado en los párrafos precedentes, este Organismo Regulador sí ha tomado en cuenta las inversiones vinculadas con la Etapa I (Muelle de Contenedores y Equipamiento), siendo que, para efectos de no considerar una variación ficticia en la productividad de la empresa, se ha construido un año proforma para el año 2015, asumiendo que en dicho año se iniciaron las operaciones de las referidas inversiones. Asimismo, es importante señalar que la tasa WACC a que hace referencia el Concesionario es utilizada como variable proxy del costo de capital o tasa de retorno de los activos en la fórmula de precio de alquiler de capital de Christensen – Jorgenson, la cual a su vez permite medir el costo al que el Concesionario alquilaría en el mercado los activos que requiere para su operación comercial. En tal sentido, **a fin de aproximarnos a dicho costo de alquiler debe tomarse en consideración que, si bien el año 2012 el Concesionario obtuvo el endeudamiento para la ejecución de la Etapa I, esta inició operaciones (para efectos del cálculo del presente factor de productividad) en el año 2015, por lo que, considerar dicho endeudamiento para calcular la tasa WACC de la empresa para el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015 (P3) – años en los que aún no se encontraba operativa la Etapa I – podría generar distorsiones en el cálculo de los precios de alquiler de los activos que sí se encontraban operativos en dicho periodo.***

*388. Un caso similar ocurre con los proyectos greenfield, como el del Terminal Muelle Sur y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao, en los cuales el endeudamiento obtenido por las empresas para ejecutar las inversiones obligatorias ingresa al cálculo del costo de capital y por ende al precio del activo de capital en el año en que se inician las operaciones de dichas inversiones. La diferencia entre estos casos y el TPP es que, mientras que en los proyectos greenfield no existen operaciones en paralelo cuando se ejecutan las inversiones obligatorias iniciales, en el TPP sí se encontraba operativo el Muelle Espigón Existente durante la construcción del Muelle de Contenedores. Por tanto, a efectos de realizar un cálculo consistente de los índices de precios y cantidades de los insumos de capital de la empresa, **se acepta de manera parcial el comentario del Concesionario** y, en atención a ello, se realizan los siguientes ajustes para el cálculo del precio de capital:*

<sup>27</sup> Mediante Carta S/N del 10 de julio de 2019.

- Durante el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015 (P3) no se considera el endeudamiento adquirido por TPE para la ejecución de la Etapa I del TPP, a fin de no generar distorsiones en el cálculo del precio de los activos que se encontraban operativos en dichos años. En caso contrario, los precios de los activos de capital operativos durante dichos años (por ejemplo, el Muelle Espigón Existente) estarían influenciados por el costo de alquiler de activos que aún se encontraban en etapa de construcción y/o adquisición.
  - Para el periodo 2015-2018 sí se considera el endeudamiento adquirido para la ejecución de la Etapa I del TPP, toda vez que en dichos años ya se encontraba en operaciones el Muelle de Contenedores y el equipamiento asociado a la referida etapa.
- (...)"

[Énfasis añadido]

162. Tal como se puede apreciar del texto antes citado, en el Informe que sustenta la resolución impugnada, se aceptó parcialmente el comentario formulado por el Concesionario, respecto a la existencia de una distorsión en el cálculo del WACC. Cabe señalar que, si el comentario se aceptó parcialmente, se debe a que el Regulador desestimó el cuestionamiento relativo a la incorporación de un "año proforma"; sin embargo, sí se aceptó que existía una inconsistencia en el cálculo del WACC, como había sido advertido por el Concesionario en sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
163. Efectivamente, como se indicó previamente, el Concesionario advirtió que reconocer en la tasa WACC el incremento en la deuda relacionado con la inversión en la Etapa I y no el incremento en los insumos relacionados a la inversión implicaría una contradicción y resultaría en un cálculo inconsistente. Es decir, considerar el endeudamiento para financiar el Muelle de Contenedores dentro del cálculo del WACC cuando dicha infraestructura portuaria aún no iniciaba operaciones implicaba considerar un insumo de capital que todavía no era empleado para brindar servicios en el TPP.
164. En ese sentido, debido al comentario del Concesionario, en el informe que sustenta la resolución impugnada no se consideró el endeudamiento (deuda de largo plazo no corriente) para financiar la Etapa I (Muelle de Contenedores y Equipamiento) durante los años 2012 - 2014 y 2015 proforma porque en esos años el Muelle de Contenedores aún no iniciaba sus operaciones para fines de cálculo del Factor de Productividad del TPP. El mencionado endeudamiento generado para financiar el Muelle de Contenedores fue considerado recién a partir del año 2015 en adelante debido a que el referido muelle inició operaciones a partir de dicho año para fines de cálculo del Factor de Productividad del TPP, tal como indicó este Regulador en el Informe que sustenta la resolución impugnada. En el Anexo N° 3 se muestra una explicación gráfica al respecto.
165. Ahora bien, en su recurso de reconsideración, el Concesionario señala que la decisión del Regulador de no considerar el endeudamiento adquirido por TPE para la ejecución de la Etapa I del TPP, durante el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015, a fin de no generar distorsiones en el cálculo del WACC y, en consecuencia, del factor de productividad de TPP constituiría, a su juicio, un cambio de criterio del Regulador, el cual se habría producido vulnerando el debido procedimiento, toda vez que no se le brindó oportunidad para comentar al respecto.
166. Sobre el particular, resulta preciso reiterar que, la decisión del Regulador de no considerar el endeudamiento adquirido por TPE para la ejecución de la Etapa I del TPP durante el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015, **se realizó con el objetivo eliminar una distorsión en el cálculo del WACC, la cual fue precisamente advertida por el Concesionario en la etapa de comentarios** a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, tal como se ha explicado previamente en este acápite del presente documento.
167. Asimismo, debe señalarse que, **dicha decisión del Regulador no constituye un cambio de criterio** como erróneamente sostiene el Concesionario. En efecto, tal como se explicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la variación de la PTF del Concesionario es la relación entre la variación promedio de la cantidad de servicios brindados en el TPP y la

variación promedio de la cantidad de insumos utilizados (mano de obra, materiales y capital) para la prestación de dichos servicios:

*“VI.1. Variación de la Productividad Total de Factores del Concesionario*

*251. En este acápite se presenta la estimación de la variación de la PTF del Concesionario, es decir, la relación entre la variación promedio de la cantidad de servicios brindados en el TPP y la variación promedio de la cantidad de insumos utilizados (mano de obra, materiales y capital) para la prestación de dichos servicios.”*

[El subrayado se ha agregado]

168. Es decir, en el cálculo de la PTF del Concesionario (a partir de la cual se calcula el Factor de Productividad del TPP) existe una correspondencia directa entre los servicios brindados en el TPP y los insumos utilizados para la prestación de dichos servicios. De acuerdo con ello, para efectos del cálculo de la PTF, no es posible considerar servicios que no fueron brindados con los insumos empleados por el Concesionario; de la misma manera, tampoco resulta correcto considerar insumos que no fueron empleados por el Concesionario para brindar servicios.
169. Así, bajo esa condición, considerar el endeudamiento para financiar el Muelle de Contenedores dentro del cálculo del WACC (durante el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015) cuando dicha infraestructura portuaria aún no iniciaba operaciones implicaba considerar un insumo de capital que todavía no era empleado para brindar servicios en el TPP, lo cual a su vez generaba distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del Concesionario.<sup>28</sup> Es por ello que, este Regulador consideró válido el comentario formulado por TPE respecto a la existencia de una inconsistencia en el cálculo del WACC, motivo por el cual se aceptó su comentario en ese extremo, efectuándose la precisión correspondiente en el cálculo, siguiendo el criterio plasmado en la Propuesta Tarifaria.<sup>29</sup>
170. Sin perjuicio de ello, debe indicarse que, como resultado de lo anterior, el Factor de Productividad del TPP **pasó de 5,74%** (contemplado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán) **a 5,30%** (tal como consta en la resolución impugnada). Como se puede observar, la decisión del Regulador en este extremo **no generó agravio alguno en el Concesionario.**
171. De lo anterior, resulta claro que en este caso no se ha producido una vulneración al Principio de debido procedimiento contemplado en el TUO LPAG, toda vez que:
- En estricta observancia del procedimiento regulado en el RETA, la Propuesta Tarifaria del Ositrán se difundió para comentarios por parte los interesados.
  - En ese marco, el Concesionario formuló un comentario alegando la existencia de una distorsión en el cálculo del WACC.
  - El Regulador evaluó dicho comentario, aceptando que efectivamente había una inconsistencia en el cálculo del WACC, tal como había sido advertido por el Concesionario en sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
  - La precisión que se realizó en el cálculo del WACC en el Informe que sustenta la resolución impugnada, no constituye un cambio de criterio como erróneamente

<sup>28</sup> Cabe señalar que el endeudamiento incurrido por el Concesionario para el financiamiento del inicio de operaciones del Muelle de Contenedores se emplea para calcular el precio del insumo capital, y sigue la misma lógica respecto a la relación entre los insumos y los productos en el marco del cálculo del Factor de Productividad del TP Paíta. En el Anexo N° 4 se presenta un diagrama en el cual se muestra cómo un endeudamiento se relaciona con el factor de productividad.

<sup>29</sup> Cabe precisar que contrariamente a lo señalado por el Concesionario sobre la aplicación de un año proforma para la consideración del endeudamiento, este Regulador señala que el tratamiento del financiamiento de la Etapa I, implementado a raíz de un comentario del Concesionario, no implicó la creación de un año proforma adicional para el WACC. Así, en la medida que no se considera el endeudamiento por la Etapa I en los años en los años 2012 – 2014 y 2015 proforma, es necesario hacer una distinción entre los años 2015 proforma y 2015 porque, para fines de cálculo del Factor de Productividad del TP Paíta, el primero (año 2015 proforma) no considera la inversión realizada en el Muelle de Contenedores mientras que el segundo (año 2015) sí considera dicha inversión.

sostiene el Concesionario, debiendo reiterarse que dicha precisión se incorporó en atención al comentario realizado por el Concesionario.

- La decisión de Ositrán en este extremo no causó perjuicio alguno al Concesionario.
172. Finalmente, como sustento de su pedido de nulidad en este extremo, el Concesionario señaló que, en una oportunidad anterior, el Consejo Directivo del Ositrán declaró la nulidad de una resolución tarifaria final, toda vez que en dicho acto se adoptó un cambio de criterio sin someter el mismo a discusión previa (específicamente, el Concesionario citó la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2008-CD-OSITRAN). Asimismo, señaló que, de no seguirse el mismo tratamiento en el presente caso, se vulneraría también el Principio de predictibilidad o confianza legítima.
173. Al respecto, cabe señalar que, en el caso citado por el TPE, el Consejo Directivo declaró la nulidad de la resolución tarifaria final, toda vez que advirtió que, en dicho acto, se modificó el criterio para determinar la metodología de cálculo del Beta y el criterio de tratamiento del riesgo regulatorio, sin que se haya seguido previamente el procedimiento establecido en el artículo 44 del RETA.
174. **Dicho caso citado por TPE**, por las consideraciones que se han expuesto en los párrafos precedentes, **es diferente al caso objeto de análisis**. En efecto, como se ha explicado previamente, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se explicó que la variación de la PTF del Concesionario es la relación entre la variación promedio de la cantidad de servicios brindados en el TPP y la variación promedio de la cantidad de insumos utilizados (mano de obra, materiales y capital) para la prestación de dichos servicios. Bajo esa condición, considerar el endeudamiento para financiar el Muelle de Contenedores dentro del cálculo del WACC durante el periodo 2012-2014 y el año proforma 2015 -como se hizo en la Propuesta Tarifaria del Ositrán-, cuando dicha infraestructura portuaria aún no iniciaba operaciones, implicaba considerar un insumo de capital que todavía no era empleado para brindar servicios en el TPP, lo cual generaba distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del Concesionario.
175. Por tanto, debe reiterarse que, en el Informe que sustenta la resolución impugnada **el Regulador no adoptó un cambio de criterio**. Siendo ello así, dado que el caso citado por TPE (Resolución de Consejo Directivo N° 059-2008-CD-OSITRAN) no es similar al caso objeto de análisis (pues en este último caso no se ha producido un cambio de criterio), carece de fundamento legal alegar que, de no declararse la nulidad en el presente caso bajo el argumento evaluado en este extremo, conllevaría a una vulneración al Principio de predictibilidad o confianza legítima.
176. En consecuencia, de acuerdo con los fundamentos antes expuestos, en el presente caso no se ha producido una vulneración al Principio de debido procedimiento como ha sido alegado por TPE. Por tanto, corresponde **desestimar** los argumentos formulados por el Concesionario evaluados en este acápite.

#### IV. CONCLUSIONES

177. De acuerdo con los argumentos expuestos en el presente Informe, corresponde concluir lo siguiente:
- (i) La resolución impugnada no vulnera el derecho a la debida motivación. En efecto, en el Informe que sustenta la resolución impugnada se expusieron los fundamentos fácticos y jurídicos que sustentaron la aplicación de la metodología del año proforma en el caso en mención. Asimismo, en dicho Informe se abordaron cada uno de los comentarios que fueron formulados por el Concesionario durante el procedimiento tarifario, explicándose en cada caso las razones por las cuales se desestimaron los mismos. Por tanto, en la resolución impugnada motivó debidamente su decisión de aplicar la metodología del “año proforma”.

- (ii) La resolución impugnada no vulnera el Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima contemplado en el Texto Único Ordenado de la Ley General del Procedimiento Administrativo, Ley N° 27444, ni el Derecho a la Igualdad de Trato plasmado en la Constitución Política del Perú. Por el contrario, en consonancia con ambos presupuestos normativos, en la resolución impugnada se aplicó la metodología del año proforma siguiendo el criterio aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del AIJCH (concluidas en 2013 y 2018), las cuales fueron citadas expresamente en el informe que sustenta la resolución impugnada. Dichos antecedentes, resultan pertinentes y aplicables al caso del TPE.

Asimismo, respecto a las revisiones tarifarias citadas por el Concesionario (primera revisión del Factor de Productividad del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao y la cuarta Revisión Tarifaria del Terminal Portuario de Matarani), si bien en dichos casos no se aplicó la metodología del “año proforma”, dichos son diferentes al caso del TPE, por lo que erróneamente se podría alegar una vulneración al Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima o del Derecho de Igualdad de Trato como alega el Concesionario.

- (iii) La resolución impugnada no se emitió vulnerando el debido procedimiento, toda vez que en dicho acto no se adoptó un cambio de criterio como sostiene el Concesionario. En efecto, en la resolución impugnada se realizó una precisión en el cálculo del WACC, debido a que, en la etapa de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario advirtió la existencia de una inconsistencia en dicho cálculo. Asimismo, la precisión que se efectuó en el cálculo del WACC -en atención a dicho comentario formulado por el Concesionario- se encuentra acorde con el criterio desarrollado en la mencionada Propuesta Tarifaria. Además, como consecuencia de haberse aceptado dicho comentario del Concesionario, el Factor de Productividad del TPP pasó de 5.74% a 5.30%, por lo que carece de asidero alegar una supuesta afectación como plantea el Concesionario en su recurso de reconsideración.

178. Por tanto, en base de los argumentos esgrimidos en el presente Informe, corresponde declarar infundado el pedido de nulidad formulado en el recurso de reconsideración parcial interpuesto por el Concesionario contra los artículos 2º a 5º de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, desestimar en todos sus extremos los argumentos formulados en su recurso de reconsideración y, en consecuencia, confirmar los artículos 2º a 5º de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

## **V. RECOMENDACIÓN**

179. Se recomienda que el presente Informe sea elevado al Consejo Directivo, para su consideración.

Atentamente,

**HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

**RICARDO QUESADA ORÉ**  
Gerente de Regulación y Estudios  
Económicos

NT: 2019086691

**ANEXO N° 1**  
**OBRAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA**

Según el Informe que sustenta la resolución impugnada (pág. 82):

*“358. Cabe señalar que la totalidad de dichas Obras que fueron ejecutadas por el Concesionario, se encuentran dentro del área de la concesión y vienen siendo explotadas por el propio Concesionario para brindar servicios portuarios en el TPP. Teniendo en cuenta ello, puesto que dichas obras fueron recibidas por la APN e iniciaron operaciones antes del 31 de diciembre de 2018, motivo por el cual este Organismo Regulador tomará en cuenta la ejecución de las Obras de Inversión Adicional para el cálculo de las cantidades del insumo capital, de acuerdo con el detalle presentado en el cuadro siguiente:*

**Cuadro N° 15**  
**MONTO DE LIQUIDACIÓN DE OBRAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA**  
(USD sin IGV)

Obras	Monto de liquidación (en USD sin IGV)
<b>Obras Mínimas – Etapa 1</b>	
Obra Civil Muelle de Contenedores	114 176 644,25
Equipamiento Portuario	18 079 458,27
<b>Obras Mínimas – Etapa 2</b>	
Equipamiento Portuario	15 178 943,80
Remoción y extracción de embarcación pesquera CRATER	2 863 227,75
<b>Obras Inversión Adicional</b>	
Reparación de losas de concreto	31 769,51
Remodelación de las oficinas administrativas	691 993,19
Adquisición e instalación de dos (2) grúas móviles	9 520 000,00
Dragado -13 metros del Muelle Espigón Existente	3 179 643,72
Diseño detallado de los Duques de Amarre	1 247 475,13
Área de relleno de 0,64 has. Adyacente a la vía de acceso del Muelle Espigón Existente	194 728,87
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	109 764,84
Consumidos directo Diesel B2 – 10,800 galones	568 771,68
Instalación de una tubería para el embarque de Etanol	330 742,23
Señalización náutica	1 695 914,45
Herramientas tecnológicas para gestión del TPP	181 796,89
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento portuario STS 02	181 796,89
Adquisición de una ambulancia	62 371,10
Ampliación de zona reefers – Etapa 01	463 713,03
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	7 854 950,84

Fuente: Memorando N° 1271-2019-GSF-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

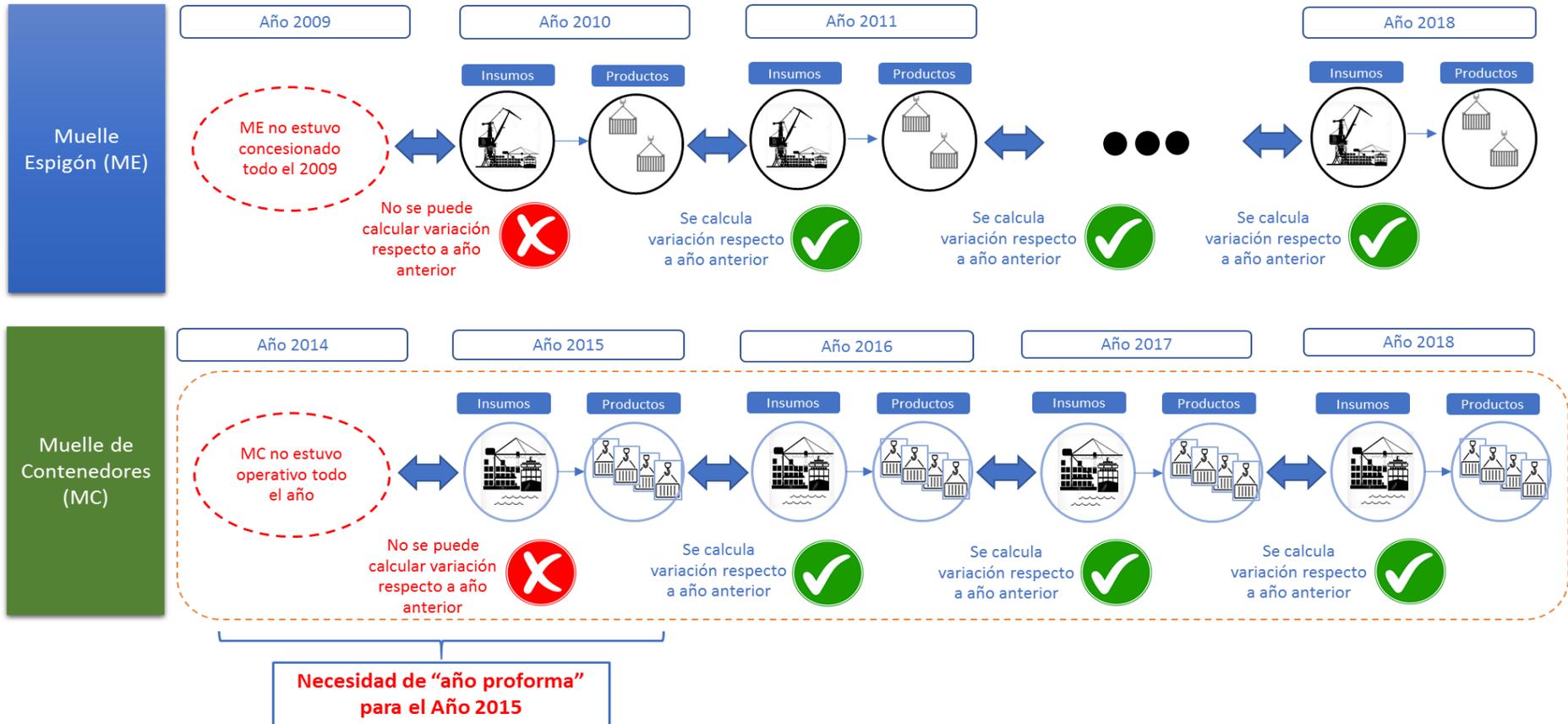
[El subrayado y la flecha se han agregado]

Fuente: Informe de “Desregulación y revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paíta: 2019-2024”.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**ANEXO Nº 2**

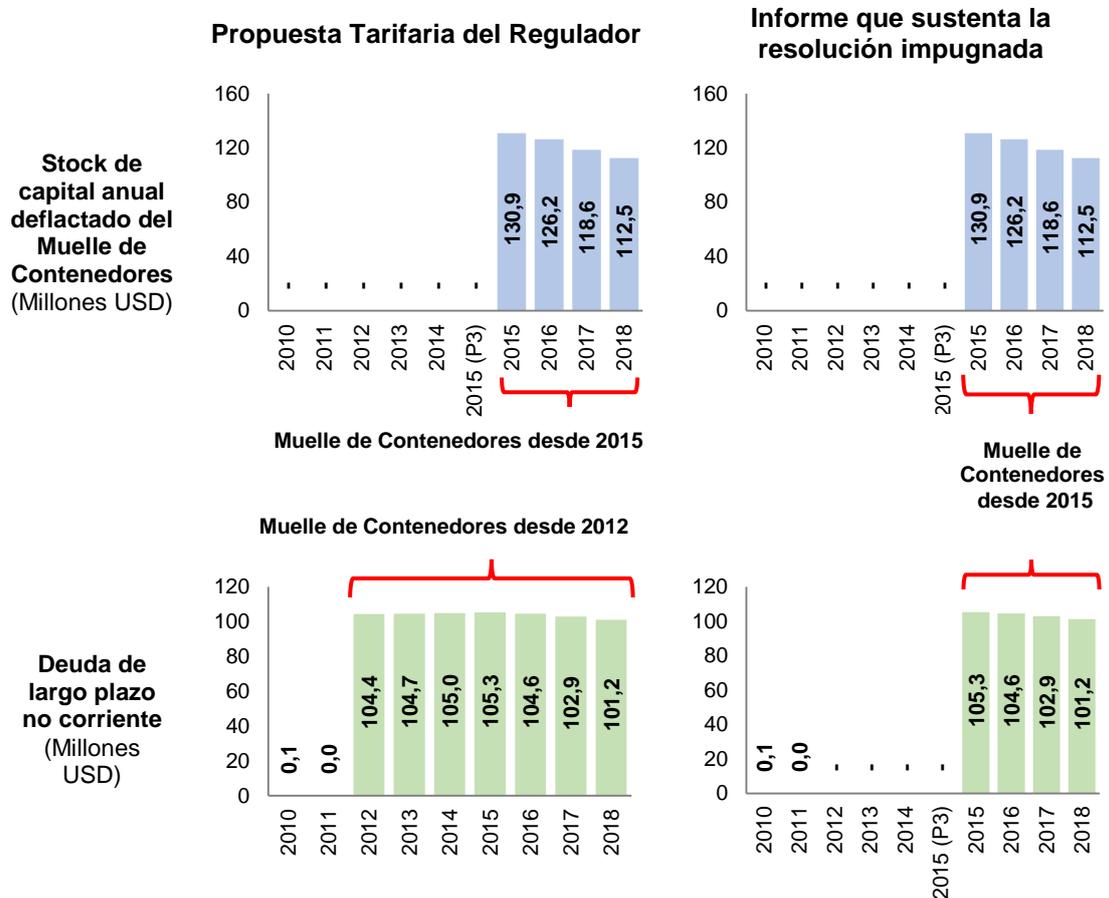
**AÑO PROFORMA APLICADO POR ESTE REGULADOR PARA CALCULAR LA PRODUCTIVIDAD TOTAL DE FACTORES DEL CONCESIONARIO BAJO UN CONTEXTO EN EL CUAL OCURRIÓ EL INICIO DE OPERACIONES DEL MUELLE DE CONTENEDORES**



Fuente: Informe de "Desregulación y revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paíta: 2019-2024".

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**ANEXO Nº 3**  
**STOCK DE CAPITAL ANUAL DEFLACTADO DEL MUELLE DE CONTENEDORES DEL**  
**TERMINAL PORTUARIO DE PAITA Y DEUDA DE LARGO PLAZO NO CORRIENTE DEL**  
**CONCESIONARIO**  
(Millones USD)



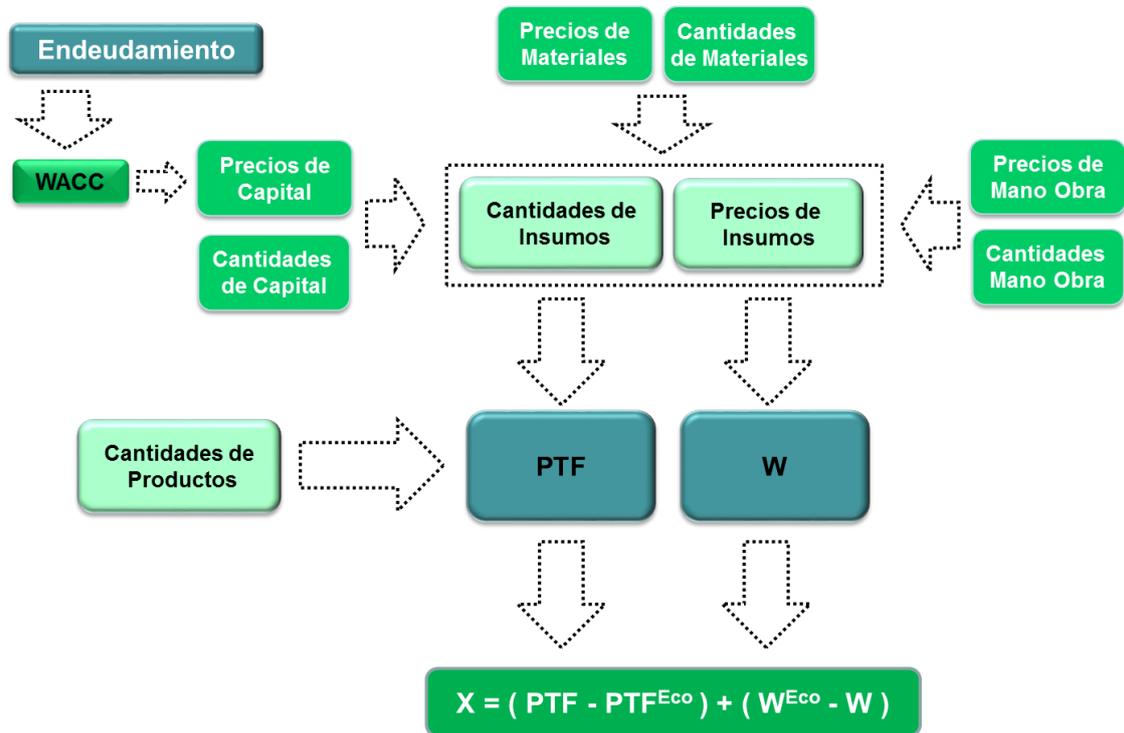
Inconsistencia: El endeudamiento y las operaciones del Muelle de Contenedores se consideraron en años diferentes: 2012 y 2015 respectivamente.

Consistencia: El endeudamiento y el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores se consideraron en el mismo año (2015).

Fuente: Informe de “Desregulación y revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paíta: 2019-2024”.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**ANEXO N° 4**  
**RELACIÓN ENTRE ENDEUDAMIENTO Y EL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD**



Fuente: Informe de “Desregulación y revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024”.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## INFORME N° 0040-2019-GRE-OSITRAN



Firmado por:  
CALDAS CABRERA  
Daisy Melina FAU  
0340248946 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 06/11/2019  
17:54:26 -0500

Para : **MARÍA CRISTINA ESCALANTE MELCHORS**  
Secretaria del Consejo Directivo

CC : **VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**  
Presidenta del Consejo Directivo

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**  
Gerente General (e)  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

Referencia : Proveído del 5 de noviembre de 2019

Fecha : 5 de noviembre de 2019

---

### **I. OBJETO**

1. Efectuar el cálculo del factor de productividad del Terminal Portuario de Paita aplicable al periodo regulatorio 2019-2024 sin considerar el año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores. Ello en atención a lo solicitado por la Secretaría del Consejo Directivo mediante proveído del 5 de noviembre de 2019, en el marco del acuerdo de directorio adoptado en la Sesión Extraordinaria 685, el mismo que declara fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. contra los artículos 2 a 5 de la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN; acogiendo los fundamentos y sentido del Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en todos sus extremos, salvo en la metodología del año proforma.

### **II. ANTECEDENTES**

2. El 10 de septiembre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, la GRE), y por la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, la GAJ) en lo correspondiente a los aspectos legales del procedimiento, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó, entre otros, el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita (en adelante, TP Paita), ascendente a 5,30% (cinco y 30/100 puntos porcentuales).
3. Mediante escrito S/N presentado el 18 de setiembre de 2019, Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE o el Concesionario) interpuso recurso de reconsideración parcial contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN señalada anteriormente.
4. Posteriormente, con fecha 01, 07 y 21 de octubre de 2019, el Concesionario presentó escritos S/N a fin de que sean tomados en consideración por el Consejo Directivo del Ositrán al resolver su recurso de reconsideración.
5. El 25 de octubre de 2019, mediante Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la GRE y la GAJ emitieron opinión sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario concluyendo que corresponde declarar infundado el pedido de nulidad formulado en el recurso de reconsideración parcial interpuesto por el Concesionario contra los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, desestimar en todos sus extremos los argumentos formulados en su

recurso de reconsideración y en consecuencia, confirmar los artículos 2° a 5° de la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

6. El 30 de octubre de 2019, en la Sesión Extraordinaria N° 685, el Consejo Directivo del Ositrán, en mayoría y con voto dirimente de la Presidencia de dicho Consejo, declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario contra los artículos 2° a 5° de la referida Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN; acogiendo los fundamentos y sentido del Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) mencionado anteriormente en todos sus extremos, salvo en la metodología del año proforma.
7. El 4 de noviembre de 2019, a través del Memorando N° 0167-2019-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo solicitó a esta Gerencia efectuar el cálculo del factor de productividad del TP Paita sin considerar el año proforma. Ello en atención al acuerdo adoptado por el Consejo Directivo del Ositrán en su Sesión Extraordinaria N° 685.
8. En atención a la solicitud de la Secretaría del Consejo Directivo, mediante Memorando N° 0239-2019-GRE-OSITRAN de fecha 4 de noviembre de 2019, esta Gerencia informó que el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el TP Paita sin considerar el año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores asciende a -4,70% (menos 4 y 70/100 puntos porcentuales).
9. Mediante proveído del 5 de noviembre de 2019, la Secretaría del Consejo Directivo solicitó adjuntar al Memorando N° 0239-2019-GRE-OSITRAN el informe con el detalle del cálculo del factor de productividad indicado anteriormente.

### **III. CÁLCULO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TP PAITA SIN CONSIDERAR EL AÑO PROFORMA**

10. En su recurso de reconsideración, el Concesionario cuestionó, entre otros, la aplicación del año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores en el TP Paita.
11. Como se indicó previamente, la opinión de esta Gerencia sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario se encuentra desarrollada en el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ). Sin perjuicio de ello, en atención a lo solicitado por la Secretaría del Consejo Directivo en base al acuerdo adoptado por el Consejo Directivo en la Sesión Extraordinaria N° 685; y, considerando lo dispuesto en el artículo 5.6.8 de la Directiva aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 020-2018-CD-OSITRAN, en este informe se presenta el cálculo del factor de productividad del TP Paita sin considerar el año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores.
12. Dado que lo solicitado por la Secretaría del Consejo Directivo implica una modificación de ciertos componentes del factor de productividad del TP Paita relacionados con el Concesionario y no de aquellos componentes relacionados con la economía;<sup>1</sup> en la primera sección del presente informe se muestra el cálculo de la variación de la Productividad Total de Factores (en adelante, PTF) del Concesionario; en la segunda sección se presenta la variación del precio de los insumos del Concesionario; y en la tercera sección se muestra el cuadro resumen con el cálculo del factor de productividad del TP Paita.

---

<sup>1</sup> El cálculo de los demás componentes del factor de productividad del TP Paita se desarrolla en el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" que sustenta la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

### **III.1. Variación de la Productividad Total de Factores del Concesionario**

13. En esta sección se presenta el cálculo de la variación de la PTF del Concesionario, es decir, la relación entre la variación de la cantidad de servicios brindados en el TP Paita y la variación de la cantidad de insumos utilizados para la prestación de dichos servicios.

#### **III.1.1. Medición de la tasa de variación de la cantidad de insumos**

14. Para el cálculo del índice de cantidades de insumos del TP Paita se utilizan aquellos insumos que intervienen en el proceso productivo, entre los cuales se encuentra el capital. En la medida que lo solicitado por la Secretaría del Consejo Directivo se relaciona únicamente con el insumo capital, en esta sección se presentan los cuadros vinculados a dicho insumo.<sup>2</sup>
15. Así, en el siguiente cuadro se presentan las inversiones netas de ajustes contables para cada categoría de capital durante cada año del periodo 2010-2018.

---

<sup>2</sup> Los cuadros relacionados con los insumos de mano de obra y productos intermedios (materiales) se encuentran contenidos en el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" que sustentó la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

**Cuadro N° 1**  
**INVERSIONES DE CAPITAL NETOS DE AJUSTES CONTABLES EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD)

	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014
<b>1. Activos fijos</b>					
Instalaciones y otras construcciones	42 762	0	0	0	710 510
Maquinaria y equipo	524 262	15 625	0	3 865	0
Unidades de transporte	24 417	0	0	0	107 761
Muebles y enseres	8 822	46 268	0	375	2 681
Equipos de cómputo	-69 621	233 505	9 111	11 061	18 773
Equipos diversos	135 570	4 847	21 257	41 394	0
<b>2. Otros activos</b>					
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	1 181	59 083	0	0	0
Obras civiles iniciales	0	0	0	0	0
Equipamiento inicial	0	0	0	0	0
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0	114 176 644
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0	18 079 458
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	0	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	691 993	0	0	0
Reparación de losas de concreto	0	31 770	0	0	0
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	0	0	0	109 765	0
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0	1 685 448
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0	3 179 644
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	9 520 000	0
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0	1 247 475
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0	568 772
Señalización náutica	0	0	0	0	330 742
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	0	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	0	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	0	0	0
Softwares	167 549	0	0	0	190

	2 015	2 016	2 017	2 018
<b>1. Activos fijos</b>				
Instalaciones y otras construcciones	135 433	0	302 478	-282 881
Maquinaria y equipo	0	42 743	1 440	85 660
Unidades de transporte	-16 185	0	0	0
Muebles y enseres	5 240	0	79 047	2 835
Equipos de cómputo	10 800	27 391	25 122	22 099
Equipos diversos	78 604	0	42 193	42 300
<b>2. Otros activos</b>				
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	0	0	0	0
Obras civiles iniciales	0	0	0	0
Equipamiento inicial	0	0	0	0
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	15 178 944	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	2 863 228	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	0	0	0
Reparación de losas de concreto	0	0	0	0
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	194 729	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	0	0	0	0
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	0
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0
Señalización náutica	0	0	0	0
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	1 695 914	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	181 797	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	62 371	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	7 854 951
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	463 713	0
Softwares	0	0	3 000	-20 000

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos (Estados Financieros Auditados y Actas de recepción de obras).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Además, se calcula la depreciación y amortización acumulada de cada categoría de capital para cada año del periodo 2010-2018, las cuales se muestran en el siguiente cuadro. Cabe señalar que se asume que la adquisición de los activos fue realizada en el mes de diciembre y, en consecuencia, dichos activos comienzan a depreciarse o amortizarse el año siguiente.

**Cuadro N° 2**  
**DEPRECIACIÓN Y AMORTIZACIÓN ANUAL DE CAPITAL EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD)

	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014
<b>1. Activos fijos</b>					
Instalaciones y otras construcciones	0	-1 425	-1 425	-1 425	-1 425
Maquinaria y equipo	0	-52 426	-53 989	-53 989	-54 375
Unidades de transporte	-16 562	-21 445	-21 445	-21 445	-21 445
Muebles y enseres	-1 313	-2 196	-6 822	-6 822	-6 860
Equipos de cómputo	-31 398	-13 993	-72 369	-74 647	-46 014
Equipos diversos	-194	-13 751	-14 236	-16 361	-20 501
<b>2. Otros activos</b>					
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	-104 337	-104 455	-110 364	-110 364	-110 364
Obras civiles iniciales	0	0	0	0	0
Equipamiento inicial	0	0	0	0	0
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0	0
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	0	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	0	-27 680	-27 680	-27 680
Reparación de losas de concreto	0	0	-1 271	-1 271	-1 271
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	0	0	0	0	-4 391
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0	0
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0	0
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	0	-761 600
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0	0
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0	0
Señalización náutica	0	0	0	0	0
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	0	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	0	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	0	0	0
Softwares	-1 337	-18 092	-18 092	-18 092	-18 092

	2 015	2 016	2 017	2 018
<b>1. Activos fijos</b>				
Instalaciones y otras construcciones	-25 109	-29 623	-29 623	-39 706
Maquinaria y equipo	-54 375	-54 375	-58 649	-58 793
Unidades de transporte	-26 436	-18 315	-18 315	-18 315
Muebles y enseres	-7 128	-7 652	-7 652	-15 557
Equipos de cómputo	-68 113	-12 436	-17 006	-20 522
Equipos diversos	-20 501	-28 361	-28 361	-32 580
<b>2. Otros activos</b>				
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	-110 364	-110 364	-110 364	-110 364
Obras civiles iniciales	0	0	0	0
Equipamiento inicial	0	0	0	0
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	-4 567 066	-4 567 066	-4 567 066	-4 567 066
Etapa 1: Equipamiento portuario	-1 807 946	-1 807 946	-1 807 946	-1 807 946
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	-1 517 894	-1 517 894
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	-114 529	-114 529
Remodelación de oficinas administrativas	-27 680	-27 680	-27 680	-27 680
Reparación de losas de concreto	-1 271	-1 271	-1 271	-1 271
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	-9 736	-9 736	-9 736
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	-4 391	-4 391	-4 391	-4 391
Área de relleno de 0,64 has.	-67 418	-67 418	-67 418	-67 418
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	-127 186	-127 186	-127 186	-127 186
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	-761 600	-761 600	-761 600	-761 600
Diseño detallado de los duques de amarre	-49 899	-49 899	-49 899	-49 899
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	-22 751	-22 751	-22 751	-22 751
Señalización náutica	-33 074	-33 074	-33 074	-33 074
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	-77 164
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	-7 272	-7 272
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	-6 237
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	0	-21 099
Softwares	-18 111	-18 111	-18 111	-18 411

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

17. Luego, sobre la base de la ecuación de inventarios perpetuos, se calcula el stock de cada categoría de capital para cada año del periodo 2010-2018 considerando los siguientes pasos:
- En primer lugar, se calculan las inversiones netas de ajustes contables en capital acumuladas, lo cual implica sumar dichas inversiones desde el año 2010 hasta el correspondiente año del periodo 2010-2018.
  - Como segundo paso, se calculan las inversiones netas de depreciación y amortización. Para ello, se calcula la diferencia entre las inversiones netas de ajustes contables en capital acumuladas para cada año que se estimó en el paso anterior y la depreciación o amortización acumulada para cada año, según cada categoría de capital.
18. En el siguiente cuadro se presenta el *stock* de capital al final de cada período que se obtuvo luego de la aplicación del procedimiento anterior. Cabe precisar que dicho stock de capital no incluye a los Activos Iniciales, es decir, el stock de activos entregados al Concesionario por parte del Estado al inicio de la concesión del TP Paita.

**Cuadro N° 3**  
**STOCK DE CAPITAL A FIN DE AÑO EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA (SIN ACTIVOS INICIALES), 2010-2018**  
(USD)

	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014
<b>1. Activos fijos</b>					
Instalaciones y otras construcciones	42 762	41 336	39 911	38 485	747 570
Maquinaria y equipo	524 262	487 460	433 472	383 348	328 973
Unidades de transporte	90 663	69 218	47 773	26 328	112 644
Muebles y enseres	20 642	64 715	57 893	51 445	47 267
Equipos de cómputo	24 573	244 085	180 827	117 242	90 001
Equipos diversos	137 315	128 411	135 432	160 465	139 964
<b>2. Otros activos</b>					
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	940 215	894 843	784 479	674 116	563 752
Obras civiles iniciales	0	0	0	0	0
Equipamiento inicial	0	0	0	0	0
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0	114 176 644
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0	18 079 458
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	0	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	691 993	664 313	636 634	608 954
Reparación de losas de concreto	0	31 770	30 499	29 228	27 957
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	0	0	0	109 765	105 374
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0	1 685 448
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0	3 179 644
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	9 520 000	8 758 400
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0	1 247 475
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0	568 772
Señalización náutica	0	0	0	0	330 742
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	0	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	0	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	0	0	0
Softwares	179 581	161 489	143 397	125 305	107 404

	2 015	2 016	2 017	2 018
<b>1. Activos fijos</b>				
Instalaciones y otras construcciones	857 893	828 270	1 101 124	778 537
Maquinaria y equipo	274 597	262 965	205 755	232 622
Unidades de transporte	70 023	51 708	33 393	15 078
Muebles y enseres	45 378	37 726	109 122	96 400
Equipos de cómputo	32 688	47 643	55 758	57 336
Equipos diversos	198 067	169 706	183 538	193 258
<b>2. Otros activos</b>				
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	453 389	343 025	232 662	122 298
Obras civiles iniciales	0	0	0	0
Equipamiento inicial	0	0	0	0
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	109 609 578	105 042 513	100 475 447	95 908 381
Etapa 1: Equipamiento portuario	16 271 512	14 463 567	12 655 621	10 847 675
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	15 178 944	13 661 049	12 143 155
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	2 863 228	2 748 699	2 634 170
Remodelación de oficinas administrativas	581 274	553 595	525 915	498 235
Reparación de losas de concreto	26 686	25 416	24 145	22 874
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	194 729	184 992	175 256	165 520
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	100 984	96 593	92 202	87 812
Área de relleno de 0,64 has.	1 618 030	1 550 612	1 483 194	1 415 776
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	3 052 458	2 925 272	2 798 086	2 670 901
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	7 996 800	7 235 200	6 473 600	5 712 000
Diseño detallado de los duques de amarre	1 197 576	1 147 677	1 097 778	1 047 879
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	546 021	523 270	500 519	477 768
Señalización náutica	297 668	264 594	231 520	198 445
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	1 695 914	1 618 750
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	181 797	174 525	167 253
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	62 371	56 134
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	7 854 951
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	463 713	442 614
Softwares	89 293	71 182	56 071	17 661

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. De acuerdo con el informe de tasación, la fecha a la cual está referida la tasación es al 2 de marzo de 2011. Dado ello, a efectos de obtener el stock de capital al 31 de diciembre de 2010, al "valor de reposición a nuevo" de la maquinaria, edificaciones y muelle entregado por el Concedente al Concesionario al inicio de la Concesión se le sumará la depreciación correspondiente a los meses de enero y febrero de 2011.
20. El resultado de aplicar la ecuación de inventarios perpetuos al valor de los Activos Iniciales recibidos por el Concesionario se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 4**  
**STOCK DE ACTIVOS INICIALES EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD)

Activos Iniciales	2010	2011	2012	2013	2014
Obras civiles iniciales	46 897 886	45 334 623	43 771 360	42 208 097	40 644 835
Equipamiento inicial	2 718 647	2 446 782	2 174 917	1 903 053	1 631 188

Activos Iniciales	2015	2016	2017	2018
Obras civiles iniciales	39 081 572	37 518 309	35 955 046	34 391 783
Equipamiento inicial	1 359 323	1 087 459	815 594	543 729

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. El *stock* de capital total a fin de año se calcula sumando el *stock* de activos iniciales más el *stock* de capital a fin de año sin activos iniciales. El resultado de dicha suma se presenta en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 5**  
**STOCK DE CAPITAL TOTAL A FIN DE AÑO EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD)

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1. Activos fijos</b>					
Instalaciones y otras construcciones	42 762	41 336	39 911	38 485	747 570
Maquinaria y equipo	524 262	487 460	433 472	383 348	328 973
Unidades de transporte	90 663	69 218	47 773	26 328	112 644
Muebles y enseres	20 642	64 715	57 893	51 445	47 267
Equipos de cómputo	24 573	244 085	180 827	117 242	90 001
Equipos diversos	137 315	128 411	135 432	160 465	139 964
<b>2. Otros activos</b>					
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	940 215	894 843	784 479	674 116	563 752
Obras civiles iniciales	46 897 886	45 334 623	43 771 360	42 208 097	40 644 835
Equipamiento inicial	2 718 647	2 446 782	2 174 917	1 903 053	1 631 188
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0	114 176 644
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0	18 079 458
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	0	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	691 993	664 313	636 634	608 954
Reparación de losas de concreto	0	31 770	30 499	29 228	27 957
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	0	0	0	109 765	105 374
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0	1 685 448
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0	3 179 644
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	9 520 000	8 758 400
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0	1 247 475
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0	568 772
Señalización náutica	0	0	0	0	330 742
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	0	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	0	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	0	0	0
Softwares	179 581	161 489	143 397	125 305	107 404

	2015	2016	2017	2018
<b>1. Activos fijos</b>				
Instalaciones y otras construcciones	857 893	828 270	1 101 124	778 537
Maquinaria y equipo	274 597	262 965	205 755	232 622
Unidades de transporte	70 023	51 708	33 393	15 078
Muebles y enseres	45 378	37 726	109 122	96 400
Equipos de cómputo	32 688	47 643	55 758	57 336
Equipos diversos	198 067	169 706	183 538	193 258
<b>2. Otros activos</b>				
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	453 389	343 025	232 662	122 298
Obras civiles iniciales	39 081 572	37 518 309	35 955 046	34 391 783
Equipamiento inicial	1 359 323	1 087 459	815 594	543 729
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	109 609 578	105 042 513	100 475 447	95 908 381
Etapa 1: Equipamiento portuario	16 271 512	14 463 567	12 655 621	10 847 675
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	15 178 944	13 661 049	12 143 155
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	2 863 228	2 748 699	2 634 170
Remodelación de oficinas administrativas	581 274	553 595	525 915	498 235
Reparación de losas de concreto	26 686	25 416	24 145	22 874
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	194 729	184 992	175 256	165 520
Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns.	100 984	96 593	92 202	87 812
Área de relleno de 0,64 has.	1 618 030	1 550 612	1 483 194	1 415 776
Dragado – 13 m. Muelle Espigón existente	3 052 458	2 925 272	2 798 086	2 670 901
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	7 996 800	7 235 200	6 473 600	5 712 000
Diseño detallado de los duques de amarre	1 197 576	1 147 677	1 097 778	1 047 879
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	546 021	523 270	500 519	477 768
Señalización náutica	297 668	264 594	231 520	198 445
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	1 695 914	1 618 750
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	181 797	174 525	167 253
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	62 371	56 134
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	7 854 951
Ampliación de zona de reefers – Etapa 1	0	0	463 713	442 614
Softwares	89 293	71 182	56 071	17 661

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Por otro lado, en el siguiente cuadro se presenta el *stock* de capital real a fin de cada año, el cual resulta de dividir el *stock* de capital total a fin del año entre el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo ajustado por tipo de cambio.

**Cuadro N° 6**  
**STOCK DE CAPITAL REAL A FIN DE AÑO EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD a valores constantes)

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1. Activos fijos</b>					
Instalaciones y otras construcciones	42 762	40 486	37 863	36 609	714 916
Maquinaria y equipo	524 262	477 428	411 225	364 660	314 603
Unidades de transporte	90 663	67 793	45 321	25 045	107 724
Muebles y enseres	20 642	63 383	54 921	48 937	45 202
Equipos de cómputo	24 573	239 062	171 547	111 526	86 070
Equipos diversos	137 315	125 768	128 482	152 643	133 851
<b>2. Otros activos</b>					
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	940 215	876 426	744 218	641 255	539 128
Obras civiles iniciales	46 897 886	44 401 581	41 524 903	40 150 566	38 869 493
Equipamiento inicial	2 718 647	2 396 424	2 063 295	1 810 284	1 559 939
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0	109 189 478
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0	17 289 759
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	0	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	677 751	630 219	605 600	582 355
Reparación de losas de concreto	0	31 116	28 933	27 803	26 736
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 - 10,800 Glns.	0	0	0	104 414	100 772
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0	1 611 828
Dragado - 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0	3 040 759
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	9 055 926	8 375 838
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0	1 192 986
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0	543 928
Señalización náutica	0	0	0	0	316 296
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	0	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	0	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers - Etapa 1	0	0	0	0	0
Softwares	179 581	158 165	136 038	119 197	102 712

	2015	2016	2017	2018
<b>1. Activos fijos</b>				
Instalaciones y otras construcciones	848 933	830 498	1 092 321	774 403
Maquinaria y equipo	271 729	263 672	204 111	231 387
Unidades de transporte	69 292	51 847	33 126	14 998
Muebles y enseres	44 904	37 828	108 250	95 888
Equipos de cómputo	32 347	47 771	55 313	57 032
Equipos diversos	195 999	170 163	182 071	192 232
<b>2. Otros activos</b>				
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	448 653	343 948	230 802	121 649
Obras civiles iniciales	38 673 367	37 619 219	35 667 617	34 209 167
Equipamiento inicial	1 345 125	1 090 384	809 074	540 842
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	108 464 713	105 325 037	99 672 234	95 399 120
Etapa 1: Equipamiento portuario	16 101 557	14 502 468	12 554 450	10 790 075
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	15 219 769	13 551 841	12 078 676
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	2 870 929	2 726 725	2 620 182
Remodelación de oficinas administrativas	575 203	555 084	521 711	495 590
Reparación de losas de concreto	26 408	25 484	23 952	22 753
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	192 695	185 490	173 855	164 641
Consumidor Directo Diesel B2 - 10,800 Glns.	99 929	96 853	91 465	87 346
Área de relleno de 0,64 has.	1 601 129	1 554 782	1 471 337	1 408 258
Dragado - 13 m. Muelle Espigón existente	3 020 575	2 933 140	2 775 718	2 656 719
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	7 913 274	7 254 660	6 421 849	5 681 670
Diseño detallado de los duques de amarre	1 185 068	1 150 764	1 089 002	1 042 315
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	540 318	524 677	496 518	475 231
Señalización náutica	294 559	265 305	229 669	197 392
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	1 682 357	1 610 155
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	182 286	173 130	166 365
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	61 872	55 836
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	7 813 242
Ampliación de zona de reefers - Etapa 1	0	0	460 006	440 264
Softwares	88 360	71 374	55 623	17 567

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

23. Para obtener un indicador de la cantidad de capital empleado por el TP Paita durante cada año del periodo 2010-2018, se calcula un valor medio del stock de capital real, es decir, se promedia el stock de capital real a fin del año  $t$  con el stock de capital real a fin del año  $t - 1$ , conforme se muestra en la siguiente ecuación:

$$\bar{K}_{i,Total\_Real,t} = \frac{K_{i,Total\_Real,t} + K_{i,Total\_Real,t-1}}{2} \quad (1)$$

donde:

- $\bar{K}_{i,Total\_Real,t}$  = stock de capital medio de los bienes de capital “ $i$ ” durante el periodo “ $t$ ”.
- $K_{i,Total\_Real,t}$  = stock de capital real de los bienes de capital “ $i$ ” al final del periodo “ $t$ ”.
- $K_{i,Total\_Real,t-1}$  = stock de capital real de los bienes de capital “ $i$ ” al final del periodo “ $t - 1$ ”.

24. Los valores medios del *stock* de capital real o cantidad media de capital empleado por el TP Paita para las diferentes categorías de capital se presentan en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 7**  
**CANTIDAD MEDIA DE CAPITAL UTILIZADA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD a valores constantes)

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1. Activos fijos</b>					
Instalaciones y otras construcciones	42 762	41 624	39 174	37 236	375 763
Maquinaria y equipo	524 262	500 845	444 326	387 943	339 632
Unidades de transporte	90 663	79 228	56 557	35 183	66 384
Muebles y enseres	20 642	42 013	59 152	51 929	47 070
Equipos de cómputo	24 573	131 817	205 304	141 537	98 798
Equipos diversos	137 315	131 542	127 125	140 562	143 247
<b>2. Otros activos</b>					
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	940 215	908 321	810 322	692 736	590 191
Obras civiles iniciales	46 897 886	45 649 733	42 963 242	40 837 735	39 510 030
Equipamiento inicial	2 718 647	2 557 536	2 229 860	1 936 790	1 685 111
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0	0	0	0	109 189 478
Etapa 1: Equipamiento portuario	0	0	0	0	17 289 759
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	0	0	0	0
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	0	0	0	0
Remodelación de oficinas administrativas	0	677 751	653 985	617 909	593 977
Reparación de losas de concreto	0	31 116	30 025	28 368	27 270
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
Consumidor Directo Diesel B2 - 10,800 Glns.	0	0	0	104 414	102 593
Área de relleno de 0,64 has.	0	0	0	0	1 611 828
Dragado - 13 m. Muelle Espigón existente	0	0	0	0	3 040 759
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0	0	0	9 055 926	8 715 882
Diseño detallado de los duques de amarre	0	0	0	0	1 192 986
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0	0	0	0	543 928
Señalización náutica	0	0	0	0	316 296
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	0	0	0	0
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	0	0	0
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	0	0
Ampliación de zona de reefers - Etapa 1	0	0	0	0	0
Softwares	179 581	168 873	147 102	127 617	110 955

	2015	2016	2017	2018
<b>1. Activos fijos</b>				
Instalaciones y otras construcciones	781 925	839 715	961 409	933 362
Maquinaria y equipo	293 166	267 701	233 891	217 749
Unidades de transporte	88 508	60 570	42 487	24 062
Muebles y enseres	45 053	41 366	73 039	102 069
Equipos de cómputo	59 208	40 059	51 542	56 172
Equipos diversos	164 925	183 081	176 117	187 152
<b>2. Otros activos</b>				
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	493 891	396 301	287 375	176 225
Obras civiles iniciales	38 771 430	38 146 293	36 643 418	34 938 392
Equipamiento inicial	1 452 532	1 217 754	949 729	674 958
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	108 827 096	106 894 875	102 498 635	97 535 677
Etapa 1: Equipamiento portuario	16 695 658	15 302 013	13 528 459	11 672 263
Etapa 2: Equipamiento portuario	0	15 219 769	14 385 805	12 815 259
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0	2 870 929	2 798 827	2 673 454
Remodelación de oficinas administrativas	578 779	565 143	538 397	508 650
Reparación de losas de concreto	26 572	25 946	24 718	23 352
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	192 695	189 092	179 672	169 248
Consumidor Directo Diesel B2 - 10,800 Glns.	100 350	98 391	94 159	89 405
Área de relleno de 0,64 has.	1 606 479	1 577 956	1 513 060	1 439 798
Dragado - 13 m. Muelle Espigón existente	3 030 667	2 976 858	2 854 429	2 716 218
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	8 144 556	7 583 967	6 838 255	6 051 760
Diseño detallado de los duques de amarre	1 189 027	1 167 916	1 119 883	1 065 659
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	542 123	532 497	510 598	485 875
Señalización náutica	305 427	279 932	247 487	213 530
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0	0	1 682 357	1 646 256
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0	182 286	177 708	169 747
Adquisición de una (01) ambulancia	0	0	61 872	58 854
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0	0	0	7 813 242
Ampliación de zona de reefers - Etapa 1	0	0	460 006	450 135
Softwares	95 536	79 867	63 498	36 595

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

25. Dado que ya se ha obtenido la serie de cantidad de capital, es necesario contar con el precio de capital correspondiente al alquiler de cada categoría de capital. Sin embargo, dado que dichos precios no son observables en el mercado, estos han sido calculados a partir de la fórmula de precio de alquiler de capital planteada por Christensen y Jorgenson (1969)<sup>3</sup>. Así, dicho precio del capital se estima aplicando la siguiente ecuación:

$$q_{i,t} = \frac{r_t * P_{i,t-1} + \delta_i * P_{i,t} - (P_{i,t} - P_{i,t-1})}{1 - u_t} \quad (2)$$

donde:

$q_{i,t}$	=	costo económico del activo "i" en el periodo "t".
$r_t$	=	costo de capital del período "t".
$P_{i,t(t-1)}$	=	precio del activo "i" en el periodo "t (t - 1)".
$\delta_i$	=	tasa de depreciación económica del activo "i".
$u_t$	=	tasa efectiva de impuestos en el periodo "t".

26. Al respecto, el costo de capital ( $r_t$ ) es calculado mediante la fórmula del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC, por sus siglas en inglés).
27. Cabe señalar que, en línea con lo solicitado por la Secretaría del Consejo Directivo respecto a calcular el factor de productividad del TP Paita sin considerar el año proforma por el inicio del Muelle de Contenedores, el financiamiento para dicho muelle se considera a partir del 2014. En el Anexo I del presente informe se muestra el cálculo del WACC.
28. En base a ello, en el siguiente cuadro se presenta el precio del *stock* de capital.

---

<sup>3</sup> 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.

**Cuadro N° 8**  
**PRECIO DEL STOCK DE CAPITAL EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD por unidad de capital)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>1. Activos fijos</b>									
Instalaciones y otras construcciones	0,15	0,17	0,15	0,20	0,19	0,24	0,19	0,15	0,19
Maquinaria y equipo	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Unidades de transporte	0,40	0,43	0,41	0,46	0,45	0,48	0,43	0,40	0,44
Muebles y enseres	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Equipos de cómputo	0,48	0,50	0,49	0,54	0,53	0,56	0,51	0,48	0,51
Equipos diversos	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
<b>2. Otros activos</b>									
Reembolso de costos a PROINVERSIÓN	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Obras civiles iniciales	0,15	0,17	0,15	0,20	0,19	0,24	0,19	0,15	0,19
Equipamiento inicial	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Etapa 1: Obra civil Muelle de Contenedores	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Etapa 1: Equipamiento portuario	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Etapa 2: Equipamiento portuario	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Etapa 2: Remoción y extracción de embarcación pesquera	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Remodelación de oficinas administrativas	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Reparación de losas de concreto	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Cisterna de concreto armado 540m <sup>3</sup>	0,18	0,20	0,17	0,22	0,21	0,26	0,21	0,18	0,21
Consumidor Directo Diesel B2 - 10,800 Glns.	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Área de relleno de 0,64 has.	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Dragado - 13 m. Muelle Espigón existente	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Adquisición e instalación de dos (02) grúas móviles	0,22	0,24	0,22	0,27	0,26	0,31	0,26	0,22	0,26
Diseño detallado de los duques de amarre	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Instalación de tubería para el embarque de Etanol	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Señalización náutica	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Herramientas tecnológicas para la gestión del TPP	0,17	0,19	0,17	0,21	0,21	0,26	0,21	0,17	0,21
Ampliación de potencia e interconexión eléctrica a equipamiento STS 02	0,16	0,18	0,16	0,21	0,20	0,25	0,20	0,16	0,20
Adquisición de una (01) ambulancia	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29
Rehabilitación y evaluación estructural del Muelle 01 del TPP	0,18	0,20	0,17	0,22	0,21	0,26	0,21	0,18	0,21
Ampliación de zona de reefers - Etapa 1	0,17	0,19	0,17	0,21	0,21	0,26	0,21	0,17	0,21
Softwares	0,25	0,27	0,25	0,30	0,29	0,34	0,29	0,25	0,29

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Una vez obtenidas las series de cantidades y precios implícitos del capital, se calculan los índices de cantidades de Fisher de los insumos empleados por el TP Paita para cada año, y su variación anual.<sup>4</sup> La medición de la variación de los índices se obtiene a través de la utilización del logaritmo natural de cada período, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 9**  
**VARIACIÓN DEL ÍNDICE DE CANTIDADES DE INSUMOS DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2011-2018**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Índice de Laspeyres	1,05	1,02	1,14	2,37	1,02	1,09	0,94	1,03
Índice de Paasche	1,05	1,03	1,13	2,33	1,01	1,09	0,93	1,02
Índice de Fisher	1,05	1,03	1,13	2,35	1,01	1,09	0,94	1,03
<b>Crecimiento Anual</b>	<b>4,94%</b>	<b>2,87%</b>	<b>12,60%</b>	<b>85,50%</b>	<b>1,40%</b>	<b>8,27%</b>	<b>-6,50%</b>	<b>2,70%</b>
<b>Promedio</b>	<b>13,97%</b>							

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.2. Medición de la tasa de variación de la cantidad de servicios

30. La información sobre cantidades y precios de servicios brindados por el Concesionario en el TP Paita se presenta en los siguientes cuadros.
31. Cabe señalar que los ingresos operativos netos se obtienen de descontar de los ingresos operativos brutos, los conceptos de pago por Retribución al Estado y Aporte por Regulación, los cuales equivalen al 2% y 1% de los ingresos operativos brutos; y los precios implícitos resultan de dividir dichos ingresos operativos netos entre las respectivas cantidades de servicios brindados por el Concesionario en el TP Paita.

<sup>4</sup> Cabe precisar que la información sobre las series de cantidades y precios implícitos de los insumos relacionados con la mano de obra y los productos intermedios (materiales) se encuentran contenidos en el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" que sustentó la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

**Cuadro N° 10**  
**CANTIDADES DE SERVICIOS BRINDADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**

	Unidad	2010	2011 (P1)	2011	2012	2013	2014
<b>1. Servicios Regulados en el Muelle Espigón</b>							
1.1. Servicio Estándar a la nave							
Uso de Amarradero	MLOA / H	1 441 535	1 346 217	1 346 217	1 623 534	1 671 907	1 393 090
1.2. Servicio Estándar a la carga							
<b>Contenedores</b>							
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	13 762	15 745	15 745	16 868	15 423	12 082
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	52 662	65 660	65 660	70 774	71 506	69 730
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	11 672	11 912	11 912	11 851	11 003	8 055
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	48 274	58 818	58 818	65 926	67 772	64 620
<b>Fraccionada</b>	TM	45 602	32 902	32 902	43 997	59 469	53 873
<b>Sólida a granel</b>	TM	212 215	193 721	193 721	159 565	213 703	280 390
<b>Líquida a granel</b>	TM	52 676	27 406	27 406	50 894	41 215	67 614
<b>Carga rodante</b>	TM	0	0	0	0	0	0
<b>2. Servicios Regulados en el Muelle de Contenedores</b>							
2.1. Servicio Estándar a la nave							
Uso de Amarradero	MLOA / H	0	0	0	0	0	166 855
2.2. Servicio Estándar a la carga							
<b>Contenedores</b>							
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	0	0	0	0	0	3 743
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	0	0	0	0	0	15 490
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	0	0	0	0	0	2 404
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	0	0	0	0	0	16 266
<b>3. Otros Servicios Regulados (Transbordo)</b>	TEU	96	40	40	18	312	612
<b>4. Servicios Especiales</b>							
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	MOV	1 089	2 219	2 219	3 492	3 431	3 101
Conexión / desconexión a bordo	CTR	0	0	20 031	25 101	26 578	27 673
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	TON	0	0	4 547	6 698	24 041	15 423
Paquete de serv. Esp. Relacionados a la estiba / desestiba	CTR	0	0	0	0	0	0
Suministro de energía	CTH	0	495 175	495 175	1 143 244	1 308 968	1 983 310
Otros servicios especiales	USD reales	1 557 435	1 226 290	1 226 290	1 239 088	2 478 812	3 156 552

	Unidad	2015 (P2)	2015	2016	2017	2018
<b>1. Servicios Regulados en el Muelle Espigón</b>						
<b>1.1. Servicio Estándar a la nave</b>						
Uso de Amarradero	MLOA / H	1 129 832	1 129 832	1 218 586	1 414 432	783 630
<b>1.2. Servicio Estándar a la carga</b>						
<b>    Contenedores</b>						
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	995	995	843	556	136
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	18 028	18 028	13 424	6 274	3 386
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	939	939	281	433	83
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	16 764	16 764	13 258	6 578	3 482
<b>Fraccionada</b>	TM	23 429	23 429	40 512	35 624	43 785
<b>Sólida a granel</b>	TM	739 834	739 834	573 735	515 543	517 169
<b>Líquida a granel</b>	TM	35 792	35 792	81 820	52 544	71 812
<b>Carga rodante</b>	TM	0	0	0	0	0
<b>2. Servicios Regulados en el Muelle de Contenedores</b>						
<b>2.1. Servicio Estándar a la nave</b>						
Uso de Amarradero	MLOA / H	694 779	694 779	752 417	711 049	744 211
<b>2.2. Servicio Estándar a la carga</b>						
<b>    Contenedores</b>						
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	15 642	15 642	17 914	19 789	21 475
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	76 444	76 444	82 620	89 348	121 278
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	10 539	10 539	12 983	12 253	10 891
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	70 992	70 992	73 568	85 160	109 858
<b>3. Otros Servicios Regulados (Transbordo)</b>	TEU	288	288	144	3 002	310
<b>4. Servicios Especiales</b>						
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	MOV	2 797	2 797	3 425	4 172	4 906
Conexión / desconexión a bordo	CTR	33 758	33 758	35 701	39 249	52 108
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	TON	4 961	4 961	29 466	13 390	8 657
Paquete de serv. Esp. Relacionados a la estiba / desestiba	CTR	0	99 573	106 373	124 880	148 116
Suministro de energía	CTH	2 422 000	2 422 000	2 497 539	2 823 261	4 104 086
Otros servicios especiales	USD reales	3 656 333	3 656 333	4 333 491	2 538 014	3 005 114

Nota: (P1) y (P2) hacen referencia a los años proforma creados para los años 2011 y 2015, respectivamente, de manera que los datos de cada uno de estos años sean comparables con sus respectivos años previos.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (información remitida mediante Carta N° 0031-2019-GAF del 15 de marzo de 2019).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro N° 11**  
**INGRESOS OPERATIVOS NETOS DEL CONCESIONARIO EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD)

	Unidad	2010	2011 (P1)	2011	2012	2013	2014
<b>1. Servicios Regulados en el Muelle Espigón</b>							
1.1. Servicio Estándar a la nave							
Uso de Amarradero	MLOA / H	742 833	681 486	681 486	893 527	943 812	824 054
1.2. Servicio Estándar a la carga							
<b>Contenedores</b>							
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	1 619 328	1 987 355	1 987 355	2 203 111	2 064 896	1 639 015
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	4 516 900	6 102 535	6 102 535	7 178 103	7 412 131	7 099 383
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	1 405 878	1 493 834	1 493 834	1 534 067	1 454 687	1 062 780
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	4 141 714	5 452 543	5 452 543	6 146 810	6 531 120	6 405 945
<b>Fraccionada</b>	TM	612 579	433 793	433 793	504 549	752 853	663 425
<b>Sólida a granel</b>	TM	756 541	767 059	767 059	757 805	952 483	1 071 356
<b>Líquida a granel</b>	TM	63 754	32 738	32 738	78 312	64 539	105 967
<b>Carga rodante</b>	TM	0	0	0	0	0	0
<b>2. Servicios Regulados en el Muelle de Contenedores</b>							
2.1. Servicio Estándar a la nave							
Uso de Amarradero	MLOA / H	0	0	0	0	0	161 849
2.2. Servicio Estándar a la carga							
<b>Contenedores</b>							
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	0	0	0	0	0	413 569
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	0	0	0	0	0	1 091 266
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	0	0	0	0	0	248 611
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	0	0	0	0	0	1 170 443
<b>3. Otros Servicios Regulados (Transbordo)</b>	TEU	12 300	1 586	1 586	1 121	17 668	45 173
<b>4. Servicios Especiales</b>							
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	MOV	79 380	171 903	171 903	401 017	409 495	349 103
Conexión / desconexión a bordo	CTR	0	0	148 036	194 784	206 245	214 742
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	TON	0	0	69 580	101 638	374 127	304 218
Paquete de serv. Esp. Relacionados a la estiba / desestiba	CTR	0	0	0	0	0	0
Suministro de energía	CTH	0	600 622	600 622	1 852 100	2 026 823	3 110 244
Otros servicios especiales	USD	1 557 435	1 337 657	1 337 657	1 436 302	2 815 354	3 475 190

	Unidad	2015 (P2)	2015	2016	2017	2018
<b>1. Servicios Regulados en el Muelle Espigón</b>						
<b>1.1. Servicio Estándar a la nave</b>						
Uso de Amarradero	MLOA / H	656 041	656 041	717 177	835 516	465 372
<b>1.2. Servicio Estándar a la carga</b>						
<b>    Contenedores</b>						
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	174 866	174 866	126 191	80 655	25 353
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	1 887 410	1 887 410	1 381 886	590 467	302 746
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	135 044	135 044	36 038	53 040	11 228
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	1 694 908	1 694 908	1 253 800	462 807	421 865
<b>Fraccionada</b>	TM	300 497	300 497	537 269	492 267	601 440
<b>Sólida a granel</b>	TM	3 462 531	3 462 531	2 488 273	2 102 568	2 247 423
<b>Líquida a granel</b>	TM	56 202	56 202	128 259	90 241	113 528
<b>Carga rodante</b>	TM	0	0	0	0	0
<b>2. Servicios Regulados en el Muelle de Contenedores</b>						
<b>2.1. Servicio Estándar a la nave</b>						
Uso de Amarradero	MLOA / H	673 935	673 935	730 174	693 058	732 373
<b>2.2. Servicio Estándar a la carga</b>						
<b>    Contenedores</b>						
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	1 770 114	1 770 114	2 081 917	2 312 312	2 575 728
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	5 440 593	5 440 593	6 049 323	6 689 424	9 360 880
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	1 193 164	1 193 164	1 457 185	1 438 285	1 301 373
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	4 986 511	4 986 511	5 327 046	6 196 476	8 113 214
<b>3. Otros Servicios Regulados (Transbordo)</b>	TEU	20 485	20 485	12 450	232 868	24 831
<b>4. Servicios Especiales</b>						
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	MOV	334 417	334 417	424 336	519 028	618 668
Conexión / desconexión a bordo	CTR	259 137	259 137	277 040	291 295	404 358
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	TON	91 681	91 681	675 716	242 057	180 385
Paquete de serv. Esp. Relacionados a la estiba / desestiba	CTR	0	3 387 379	3 669 591	4 289 533	5 729 047
Suministro de energía	CTH	3 671 822	3 671 822	3 819 900	4 236 032	6 393 351
Otros servicios especiales	USD	3 650 925	3 650 925	4 146 977	2 543 183	3 036 230

MLOA / H = metro por eslora-hora

TEU = *Twenty-Food Equivalent Unit*

MOV = Movimientos

CTR = Contenedores

TON = Toneladas

CTH = Contenedores/hora

Nota: (P1) y (P2) hacen referencia a los años proforma creados para los años 2011 y 2015, respectivamente, de manera que los datos de cada uno de estos años sean comparables con sus respectivos años previos.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (información remitida mediante Carta N° 0031-2019-GAF del 15 de marzo de 2019).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro N° 12**  
**PRECIOS IMPLÍCITOS DE LOS SERVICIOS BRINDADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2010-2018**  
(USD por unidad física)

	Unidad	2010	2011 (P1)	2011	2012	2013	2014
<b>1. Servicios Regulados en el Muelle Espigón</b>							
1.1. Servicio Estándar a la nave							
Uso de Amarradero	MLOA / H	0,52	0,51	0,51	0,55	0,56	0,59
1.2. Servicio Estándar a la carga							
<b>Contenedores</b>							
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	117,67	126,22	126,22	130,61	133,88	135,66
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	85,77	92,94	92,94	101,42	103,66	101,81
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	120,45	125,41	125,41	129,45	132,21	131,94
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	85,80	92,70	92,70	93,24	96,37	99,13
<b>Fraccionada</b>	TM	13,43	13,18	13,18	11,47	12,66	12,31
<b>Sólida a granel</b>	TM	3,56	3,96	3,96	4,75	4,46	3,82
<b>Líquida a granel</b>	TM	1,21	1,19	1,19	1,54	1,57	1,57
<b>Carga rodante</b>	TM						
<b>2. Servicios Regulados en el Muelle de Contenedores</b>							
2.1. Servicio Estándar a la nave							
Uso de Amarradero	MLOA / H	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,97
2.2. Servicio Estándar a la carga							
<b>Contenedores</b>							
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	110,49
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,45
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	103,42
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	71,96
<b>3. Otros Servicios Regulados (Transbordo)</b>	TEU	128,12	39,66	39,66	62,27	56,63	73,81
<b>4. Servicios Especiales</b>							
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	MOV	72,89	77,47	77,47	114,84	119,35	112,58
Conexión / desconexión a bordo	CTR	0,00	0,00	7,39	7,76	7,76	7,76
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	TON	0,00	0,00	15,30	15,17	15,56	19,72
Paquete de serv. especiales relacionados a la estiba / desestiba	CTR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suministro de energía	CTH	0,00	1,21	1,21	1,62	1,55	1,57
Otros servicios especiales	IPM-TC	1,00	1,09	1,09	1,16	1,14	1,10

	Unidad	2015 (P2)	2015	2016	2017	2018
<b>1. Servicios Regulados en el Muelle Espigón</b>						
<b>1.1. Servicio Estándar a la nave</b>						
Uso de Amarradero	MLOA / H	0,58	0,58	0,59	0,59	0,59
<b>1.2. Servicio Estándar a la carga</b>						
<b>    Contenedores</b>						
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	175,74	175,74	149,69	145,06	186,42
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	104,69	104,69	102,94	94,11	89,41
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	143,82	143,82	128,25	122,49	135,27
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	101,10	101,10	94,57	70,36	121,16
<b>Fraccionada</b>	TM	12,83	12,83	13,26	13,82	13,74
<b>Sólida a granel</b>	TM	4,68	4,68	4,34	4,08	4,35
<b>Líquida a granel</b>	TM	1,57	1,57	1,57	1,72	1,58
<b>Carga rodante</b>	TM					
<b>2. Servicios Regulados en el Muelle de Contenedores</b>						
<b>2.1. Servicio Estándar a la nave</b>						
Uso de Amarradero	MLOA / H	0,97	0,97	0,97	0,97	0,98
<b>2.2. Servicio Estándar a la carga</b>						
<b>    Contenedores</b>						
Contenedores Llenos de 20 pies	TEU	113,16	113,16	116,22	116,85	119,94
Contenedores Llenos de 40 pies	TEU	71,17	71,17	73,22	74,87	77,19
Contenedores Vacíos de 20 pies	TEU	113,21	113,21	112,24	117,38	119,49
Contenedores Vacíos de 40 pies	TEU	70,24	70,24	72,41	72,76	73,85
<b>3. Otros Servicios Regulados (Transbordo)</b>						
	TEU	71,13	71,13	86,46	77,57	80,10
<b>4. Servicios Especiales</b>						
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	MOV	119,56	119,56	123,89	124,41	126,10
Conexión / desconexión a bordo	CTR	7,68	7,68	7,76	7,42	7,76
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	TON	18,48	18,48	22,93	18,08	20,84
Paquete de serv. Esp. Relacionados a la estiba / desestiba	CTR	0,00	34,02	34,50	34,35	38,68
Suministro de energía	CTH	1,52	1,52	1,53	1,50	1,56
Otros servicios especiales y recargos	IPM-TC	1,00	1,00	0,96	1,00	1,01

IPM-TC = Índice de Precios al Por Mayor ajustado por tipo de cambio.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Con la información sobre cantidades y precios implícitos de los diferentes servicios o categorías de servicios del TP Paita se calculan los índices de cantidades de Fisher para cada año del periodo de análisis. Dado que los índices de Fisher consideran valores de los períodos “t” y “t – 1”, la medición de la variación de los índices se obtiene utilizando el logaritmo natural en cada período. Así, en el siguiente cuadro se presenta la tasa de variación anual del índice del producto del TP Paita.

**Cuadro N° 13**  
**VARIACIÓN DEL ÍNDICE DE CANTIDADES DE PRODUCTO DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, 2011-2018**

Índices de Cantidades de Productos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Índice de Laspeyres	1,11	1,13	1,10	1,02	1,02	1,04	0,98	1,19
Índice de Paasche	1,15	1,13	1,10	1,13	1,01	1,05	0,98	1,18
Índice de Fisher	1,13	1,13	1,10	1,07	1,02	1,04	0,98	1,19
<b>Crecimiento Anual</b>	<b>12,17%</b>	<b>12,20%</b>	<b>9,61%</b>	<b>7,07%</b>	<b>1,50%</b>	<b>4,29%</b>	<b>-1,99%</b>	<b>17,12%</b>
<b>Promedio</b>	<b>7,75%</b>							

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.3. Productividad Total de Factores del Concesionario

33. En resumen, en el siguiente cuadro se presenta la variación de la PTF del Concesionario la cual considera las estimaciones previas del índice de cantidades de servicios y de los insumos.

**Cuadro N° 14**  
**VARIACIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD TOTAL DE FACTORES DEL CONCESIONARIO, 2011-2018**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Índices de Cantidades de Productos	1,13	1,13	1,10	1,07	1,02	1,04	0,98	1,19
Índices de Cantidades de Insumos	1,05	1,03	1,13	2,35	1,01	1,09	0,94	1,03
Diferencia	1,08	1,10	0,97	0,46	1,00	0,96	1,05	1,16
<b>Crecimiento anual</b>	<b>7,23%</b>	<b>9,33%</b>	<b>-2,98%</b>	<b>-78,43%</b>	<b>0,10%</b>	<b>-3,98%</b>	<b>4,51%</b>	<b>14,42%</b>
<b>Promedio</b>	<b>-6,22%</b>							

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.6. Precio de los insumos del Concesionario

34. Para obtener la variación del precio de insumos del Concesionario se calcula el índice de precios de Fisher para los insumos (mano de obra, materiales y capital) utilizando como ponderadores las cantidades de cada insumo. Los resultados se presentan en el cuadro siguiente.

**Cuadro N° 15**  
**VARIACIÓN DEL PRECIO DE INSUMOS DEL CONCESIONARIO, 2011-2018**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Índice de Laspeyres	1,10	0,97	1,15	0,99	1,16	0,84	0,88	1,16
Índice de Paasche	1,10	0,98	1,15	0,97	1,15	0,84	0,87	1,16
Índice de Fisher	1,10	0,98	1,15	0,98	1,16	0,84	0,87	1,16
<b>Crecimiento Anual</b>	<b>9,44%</b>	<b>-2,18%</b>	<b>13,83%</b>	<b>-2,09%</b>	<b>14,68%</b>	<b>-17,26%</b>	<b>-13,43%</b>	<b>14,89%</b>

**Promedio** 2,23%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.3. Factor de Productividad del Concesionario

35. En resumen, el cálculo del factor de productividad del TP Paita sin considerar el año proforma por el inicio de operaciones del muelle de contenedores, se presenta en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 16**  
**FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA SIN CONSIDERAR EL AÑO PROFORMA POR EL INICIO DE OPERACIONES DEL MUELLE DE CONTENEDORES**

<b>Diferencia en la Variación en Precios Insumos con la Economía</b>		
Crecimiento en Precios Insumos Economía We		3,68%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa W		2,23%
	<i>Diferencia</i>	1,45%
<b>Diferencia en la Variación en la PTF con la Economía</b>		
Crecimiento en la PTF de la Empresa T		-6,22%
Crecimiento en la PTF de la Economía Te		-0,08%
	<i>Diferencia</i>	-6,15%
<b>Factor X</b>		<b>-4,70%</b>

Nota: El cálculo de los componentes del factor de productividad del TP Paita relacionados con la economía (es decir, la variación del precio de los insumos de la economía, y la variación de la PTF de la economía) se encuentra contenido en el Informe "Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024" que sustentó la Resolución del Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV. CONCLUSIÓN

36. En atención a lo solicitado por la Secretaría del Consejo Directivo en el marco del acuerdo de directorio adoptado en la Sesión Extraordinaria N° 685, el factor de productividad del TP Paita sin considerar el año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores asciende a - 4,70% (menos cuatro y 70/100 puntos porcentuales).

Atentamente,

**MELINA CALDAS CABRERA**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

NT: 2019088922

**ANEXO I**  
**COSTO PROMEDIO PONDERADO DEL CAPITAL**

En el siguiente cuadro se muestra la estructura financiera del Concesionario para el periodo 2010-2018, considerando el endeudamiento asumido por el Concesionario a partir del año 2014, cuando se inician las operaciones del Muelle de Contenedores.

**Cuadro N° 1**  
**ESTRUCTURA DEUDA FINANCIERA/PATRIMONIO DEL CONCESIONARIO, 2010-2018**  
(Miles de USD)

Año	Deuda Corriente	Deuda No Corriente	Deuda Financiera	Patrimonio	%Deuda Financiera	%Patrimonio	Deuda Financiera/Patrimonio
2010	32	50	82	6 175	1,31%	98,69%	0,01
2011	23	35	58	9 207	0,63%	99,37%	0,01
2012	2 263	0	2 263	41 793	5,14%	94,86%	0,05
2013	2 383	0	2 383	66 000	3,48%	96,52%	0,04
2014	203	105 019	105 222	80 065	56,79%	43,21%	1,31
2015	345	105 327	105 672	81 585	56,43%	43,57%	1,30
2016	1 141	104 635	105 776	87 093	54,84%	45,16%	1,21
2017	2 453	102 941	105 394	92 187	53,34%	46,66%	1,14
2018	2 615	101 243	103 858	99 414	51,09%	48,91%	1,04

Fuente: Estados Financieros Auditados de TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe adicionar que los valores calculados de los betas fueron desapalancados a partir de la estructura deuda/capital y tasa efectiva de impuestos que enfrenta cada una de las empresas de la muestra. Este procedimiento permite eliminar el riesgo del sector o riesgo sistemático.

Para ello, considerando la información de las empresas de la muestra, se obtiene el beta desapalancado del Concesionario como el promedio de los betas desapalancados de las empresas para cada uno de los años que comprende el periodo 2010-2018.

Luego, se apalancaron los betas estimados considerando la estructura deuda/capital y la tasa impositiva en el Perú. En el siguiente cuadro se presentan los resultados sobre el beta apalancado.

**Cuadro N° 2**  
**CÁLCULO DEL BETA APALANCADO PARA TPE, 2010-2018**

Año	Beta desapalancado	Deuda Financiera/Patrimonio	Tasa impositiva en el Perú	Beta apalancado
2010	0,48	0,01	30,00%	0,48
2011	0,46	0,01	30,00%	0,46
2012	0,42	0,05	30,00%	0,43
2013	0,31	0,04	30,00%	0,32
2014	0,32	1,31	30,00%	0,61
2015	0,46	1,30	28,00%	0,89
2016	0,33	1,21	28,00%	0,61
2017	0,29	1,14	29,50%	0,53
2018	0,49	1,04	29,50%	0,86

Fuente: Bloomberg y Estados Financieros de TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En línea con lo señalado anteriormente, en el siguiente cuadro se presenta el costo efectivo de la deuda del Concesionario.

**Cuadro N° 3**  
**COSTO EFECTIVO DE LA DEUDA DE TPE, 2010-2018**  
(miles de USD)

Año	Saldo de la Deuda (miles USD)		Interés Pagado (miles USD)			Costo de la Deuda (%)
	Bonos corporativos (Citi NY)	Arrendamiento Financiero (BANBIF)	Bonos corporativos (Citi NY)	Gastos de Estructuración de Bonos corporativos	Arrendamiento Financiero (BANBIF)	
2010	-	82	-	-	6,1	7,44%
2011	-	58	-	-	4,6	7,85%
2012	-	28	-	-	2,8	10,14%
2013	-	10	-	-	0,9	9,74%
2014	110 025	93	8 940	308	3,7	8,40%
2015	110 025	100	8 940	308	5,4	8,40%
2016	110 025	74	8 940	308	4,2	8,40%
2017	109 025	37	8 929	308	2,9	8,47%
2018	107 025	16	8 797	303	1,5	8,50%

Fuente: Estados Financieros Auditados de TPE y Carta N° 0031-2019- GAF del 14 de marzo de 2019.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Finalmente, el cálculo del WACC del Concesionario para el periodo 2010-2018 es presentado en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 4**  
**COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL (WACC) DE TPE, 2010-2018**

Año	Tasa libre de riesgo	Prima por riesgo de mercado	Beta apalancada	Riesgo país	Retorno de capital	% Capital propio	Costo de la deuda	Tasa impositiva en Perú	Costo de la deuda después de impuestos	% Deuda	WACC
2010	5,28%	6,03%	0,48	1,72%	9,93%	98,69%	7,44%	30,00%	5,21%	1,31%	9,86%
2011	5,41%	5,80%	0,46	1,91%	10,01%	99,37%	7,85%	30,00%	5,50%	0,63%	9,98%
2012	5,38%	5,88%	0,43	1,57%	9,50%	94,86%	10,14%	30,00%	7,10%	5,14%	9,38%
2013	5,21%	6,29%	0,32	1,59%	8,79%	96,52%	9,74%	30,00%	6,82%	3,48%	8,72%
2014	5,28%	6,25%	0,61	1,62%	10,73%	43,21%	8,40%	30,00%	5,88%	56,79%	7,98%
2015	5,23%	6,18%	0,89	2,01%	12,71%	43,57%	8,40%	28,00%	6,05%	56,43%	8,95%
2016	5,18%	6,24%	0,61	2,00%	10,98%	45,16%	8,40%	28,00%	6,05%	54,84%	8,28%
2017	5,15%	6,38%	0,53	1,45%	9,99%	46,66%	8,47%	29,50%	5,97%	53,34%	7,85%
2018	5,10%	6,26%	0,86	1,47%	11,94%	48,91%	8,50%	29,50%	5,99%	51,09%	8,90%

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú, Bloomberg, Decreto Legislativo N° 892, Página Web del Profesor Damodaran de la New York University, TPE y Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**INFORME QUE SUSTENTA LA VOTACIÓN RESPECTO DEL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN INTERPUESTO POR TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A. CONTRA LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 039-2019-CD-OSITRAN.**

1. Este informe se presenta en atención al numeral 5.6.7 de la Directiva para el Funcionamiento de las sesiones de Consejo Directivo que señala que los Directores que por mayoría expresen un sustento diferente al de aquel presentado por la Administración, deberán fundamentar su posición en base a argumentos de orden técnico, legal y/o económico, para que consten tanto en el Acta como en el Acuerdo.
2. Es objetivo de este informe sustentar nuestra posición en la resolución del recurso de reconsideración interpuesto por Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante el Concesionario) mediante el cual interpuso recurso de reconsideración parcial contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, que dispuso, entre otros, aprobar el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita.
3. En el presente caso debe precisarse que no nos encontramos ante un caso de votación por mayoría, sino un caso en el que habiéndose producido un empate, el sentido de la votación ha debido ser dirimido por la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN. No obstante, se procede a la elaboración del presente informe en el entendido que teniendo en la práctica esta dirimencia el mismo efecto que un voto en mayoría diferente al propuesto por la Administración, entendida como las gerencias de línea que intervienen en el presente caso, por tanto corresponde que sea debidamente sustentado.
4. Así también debe precisarse que en el presente caso no se trata de un voto con un sustento diferente, sino de un voto con un sentido diferente al presentado por la Administración.
5. En el presente caso, la Administración ha propuesto en su Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) del 25 de octubre de 2019, declarar infundado el pedido de nulidad formulado en el recurso de reconsideración parcial interpuesto por el Concesionario contra los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, desestimar en todos sus extremos los argumentos formulados en su recurso de reconsideración y, en consecuencia, confirmar los artículos 2° a 5° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.
6. La votación que se pretende sustentar con el presente informe, acoge los fundamentos y sentido del Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en todos sus extremos, salvo en lo referido a la aplicación de la metodología del año proforma, metodología que no se considera que deba ser aplicada en el presente caso, razón por la cual se deberá declarar en este extremo fundado el recurso de reconsideración presentado y por tanto se verá modificado el factor de productividad aplicable a los servicios


regulados en el Terminal Portuario de Paita contenido en los artículos 2° y 3° de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

7. Nuestro principal fundamento parte de considerar que el factor de productividad recoge los cambios en la productividad del Concesionario<sup>1</sup>. En este sentido el factor de productividad debe recoger la mayor o menor eficiencia en el uso de los insumos, tal y como se presente en la realidad, pues esta es la única forma como puede entenderse una actuación objetiva e imparcial por parte del regulador. Objetividad e imparcialidad a la que el OSITRAN se encuentra obligado conforme al numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley de Supervisión de la inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley No 25917, donde se establece que el OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma **imparcial y objetiva** los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. (resaltado nuestro)
8. En las industrias competitivas, cuando se producen ganancias de productividad, estas se traspasan automáticamente a los consumidores en forma de menores precios. En el caso de industrias reguladas, el mecanismo del precio tope permite transferir las ganancias de productividad a los consumidores, mediante las revisiones tarifarias y sus aplicaciones. Las revisiones tarifarias se producen al inicio del periodo regulatorio, y consisten en proyectar, para el siguiente periodo regulatorio, la evolución del precio de los insumos y la productividad de la empresa. En este sentido se trata de ganancias que deben estar fundadas en situaciones reales y claramente comprobadas.
9. Además, tal como ha señalado expresamente el OSITRAN, en documentos anteriores, la aplicación de la metodología de RPI-X es una práctica establecida a nivel mundial en diversos sectores y tiene como uno de sus objetivos incentivar a las empresas a realizar inversiones.<sup>2</sup> Este mismo objetivo de incentivar a las empresas a realizar inversiones coincide con los objetivos del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad que señala que en la medida que el Perú se vuelva más competitivo, se volverá un polo de atracción de inversión extranjera, considerando que el desarrollo de puertos, aeropuertos y cadenas logísticas, por ejemplo, son una condición necesaria para la sostenibilidad de la economía peruana.<sup>3</sup> En tal sentido, las actuaciones del organismo regulador, como parte del Estado, deben estar orientadas a afianzar políticas que promuevan e incentiven la inversión en obras de infraestructura de transporte de uso público, objetivo que se logra, entre otros aspectos, con la adopción de normas claras y predecibles, generando escenarios de seguridad jurídica, donde el inversionista no sea sorprendido por nuevas metodologías o tendencias que, por más acertadas

<sup>1</sup> Consideración asumida por el OSITRAN en múltiples documentos, como ejemplo en la página 7 del INFORME Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-20121 (Mayo de 2016) se señala "El factor de productividad (X) recoge los cambios en la productividad del Concesionario ..."

<sup>2</sup> Informe de Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-20121 (Mayo de 2016), Página 131, numeral 545.

<sup>3</sup> Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, Gobierno del Perú, 2019, página 13.

que ellas sean, pueden alterar los escenarios previstos para la recuperación de sus inversiones.

10. El Reglamento General de Tarifas aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN (RETA), norma específica para el presente caso, no es ajeno al objetivo antes mencionado, por lo que expresamente reconoce que el ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN se sujeta determinados límites y lineamientos, entre los que se considera el Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura, que consiste en que la actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, indicando que para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.<sup>4</sup>
11. Ahora bien, el Informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024, que sustenta la Resolución N° 0039-2019-CD-OSITRAN, materia de la presente reconsideración, señala que la aplicación de un año proforma por el inicio de operaciones del Muelle de Contenedores es necesaria para que la estimación del Factor de Productividad no se encuentre distorsionada debido al incremento significativo de insumos en el año 2014. Como antecedente se señala que la aplicación de un año proforma ya se ha realizado anteriormente en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.<sup>5</sup>
12. En el referido informe expresamente se señala que solo se considerará en el cálculo del *stock* de capital aquellas Obras realizadas por el Concesionario que hayan sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional y que hayan iniciado operaciones al 31 de diciembre de 2018.<sup>6</sup> Asimismo, señala este documento, que las Obras Mínimas correspondientes a las Etapas 1 y 2 fueron recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional. En ese sentido, expresamente se indica que toda vez que dichas Obras Mínimas fueron recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional e iniciaron operaciones de manera previa al 31 de diciembre de 2018 y en la medida que éstas son utilizadas por el Concesionario para brindar servicios portuarios, la inversión de dichas Obras Mínimas será considerada para el cálculo de las cantidades de capital.<sup>7</sup>
13. Sin embargo, a pesar que dichas Obras Mínimas si se consideran para el cálculo de las cantidades de capital, no sucede así con la Obra Mínima de la Etapa 1, la cual comprende la construcción del Muelle de Contenedores y la

---

<sup>4</sup> Artículo 18 del Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN.

<sup>5</sup> Numeral 330 del Informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024.

<sup>6</sup> Numeral 351 del Informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024.

<sup>7</sup> Numeral 353 del Informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024.


adquisición e instalación de Equipamiento Portuario, en lo que respecta a ser consideradas como *stock* de capital.

14. En efecto, el informe bajo comentario señala que la principal inversión efectuada hasta el 31 de diciembre de 2018 corresponde a la Obra Mínima de la Etapa 1 que comprende la construcción del Muelle de Contenedores y la adquisición e instalación de Equipamiento Portuario. Según se establece en este informe, esta Obra representa una inversión de USD 132 millones, por lo que se considera importante mencionar que el ingreso de dicha inversión para el cálculo del factor de productividad representa un incremento significativo en el *stock* de capital, lo cual generaría distorsiones en el cálculo del índice de insumos al reflejar un aparente incremento significativo del insumo capital que no se ve equiparado con el aumento de los ingresos por la prestación de servicios. Es en este contexto, con la finalidad de evitar generar dichas distorsiones en el cálculo de la variación del índice de cantidades de insumos, que la Administración propone establecer un procedimiento en el cual para la Variación de 2014 se estima el *stock* de capital al cierre del año 2014 excluyendo la inversión en la Obra Mínima de la Etapa 1 del Concesionario. Así también, para la Variación 2015, a efectos de comparar el año 2015 con el del 2014, se construye un año proforma denominado 2015 (P3), en el cual no se considera la inversión de la referida Obra Mínima de la Etapa 1.<sup>8</sup>
15. En nuestra opinión, si bien desde un punto de vista teórico la creación de un año proforma podría resultar aceptable y hasta conveniente, se considera que su aplicación resulta inadecuada para el presente caso, básicamente por las siguientes consideraciones:
- a) Se trata de un dato creado y no recogido de la realidad, puesto que se busca identificar las variaciones anuales de valor de la infraestructura respecto al año previo y dado que no es posible identificar su variación porque no hubo un año completo de operaciones anterior, se crea un año proforma, sin embargo éste no representa un dato real y objetivo que no pueda ser cuestionado.
  - b) No se trata de un método expresamente considerado en el RETA, ni siquiera para mencionar la posibilidad de su utilización, como si sucede con algunos otros conceptos y metodologías para la fijación y revisión tarifaria que si son considerados<sup>9</sup>.
  - c) No se trata de un método de obligatoria aplicación, es decir que no se advierte que la literatura económica considere que en casos como el presentado, crear un año proforma sea la única solución para la determinación correcta del factor de productividad, sino que se trata de una decisión que se encuentra dentro del ámbito de discrecionalidad de la Administración.

---

<sup>8</sup> Numeral 363 del Informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paíta: 2019-2024.

<sup>9</sup> Entre ellos la metodología que la medición de la PTF del Concesionario se dé mediante la técnica de números índices señalada en el Anexo I del RETA y que si bien ha sido parte de la Propuesta Tarifaria no necesariamente obliga a la aplicación del año proforma.



16. Los inconvenientes antes planteados podrían ser salvados si existiera claridad en que se trata de una metodología predecible, sin embargo es precisamente este aspecto el que objeta el Concesionario en su recurso de reconsideración, donde se advierte que formula una serie de cuestionamientos vinculados al empleo del “año proforma” para determinar la Productividad Total de Factores de TPE alegando, entre otros aspectos, que la resolución impugnada habría incumplido el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima contemplados en el TUO LPAG.
17. El Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima se encuentra regulado en el numeral 1.15 del artículo IV del Título Preliminar del TUO LPAG en los siguientes términos:

**1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.-**

*La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.*

*Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.*

*La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.*

18. A continuación, se evaluará si en el presente caso, puede considerarse que el criterio aplicado es acorde con los antecedentes administrativos del OSITRAN, de modo tal que pueda considerarse que la industria conocía que en situaciones como la presentada se optaría necesariamente por la aplicación de la metodología del año proforma.
19. Al respecto, en el Informe “Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024”, que sustenta la resolución impugnada, el OSITRAN ha explicado que la construcción de un año proforma es un procedimiento metodológico que tiene como antecedente el caso de la Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2013). En dicho procedimiento tarifario se incluyó un año proforma en el 2005 por el ingreso de la prestación del servicio de puentes de embarque, para considerar comparaciones correctas del uso de insumos entre un año y otro, lo cual tuvo correlato con la cantidad de servicios brindados.”<sup>10</sup>
20. Además, en este mismo informe el OSITRAN ha señalado que el referido tratamiento de construir un año proforma para el año 2005 en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por el ingreso de la prestación del servicio de

<sup>10</sup> Numeral 368 del Informe “Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024”.

puentes de embarque fue replicado en siguientes revisiones tarifarias. Por tanto la Administración considera que se debe considerar como antecedente el criterio aplicado por el OSITRAN en la primera, segunda y tercera revisiones tarifarias del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

21. Con relación a este punto se advierte que efectivamente en el Informe “Revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez AIJCH (2014-2018)”, que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD-OSITRAN, por la cual se fijó el Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el OSITRAN empleó la metodología del “año proforma”, fundamentando dicho criterio tal como se cita a continuación:

*“169. En lo que respecta al año 2005, durante dicho periodo se registró la entrada en operación del servicio de puentes de embarque. La introducción de un nuevo servicio puede distorsionar el cálculo de productividad, dado que se produce un incremento en la cantidad de producción, pero también en la cantidad de insumos utilizados.*

*170. En este contexto, el año 2005 muestra un incremento del producto físico y el nivel de utilización de insumos (materiales y capital) del Concesionario. Dicho incremento resulta de comparar un año (2005) en el que se brindaron  $n$  servicios utilizando  $m$  insumos, con otro (2004) en el que se brindaron  $n - 1$  servicios con una cantidad de insumos diferente a  $m$ , lo cual puede afectar artificialmente la evolución de la variación de la productividad total de factores de LAP. Por este motivo, no es correcto comparar dos años consecutivos en los que el número de servicios es distinto.*

*171. Para solucionar este problema, se mantiene la utilización de un año 2005 pro forma. El año pro forma es un año "contrafactual" de la producción y los insumos en el año 2005, como si no se hubiera prestado el servicio de puentes de embarque. Por lo tanto, no considera como productos los servicios brindados por los puentes de embarque, ni tampoco considera como insumos empleados en el año 2005 los materiales y el capital necesarios para la prestación de este servicio”.*

22. Como se observa, del texto antes citado, en esa oportunidad, el OSITRAN aplicó el criterio referido a la construcción de un “año proforma” para el 2005, teniendo en cuenta que, en dicho año, se registró la entrada en operación del servicio de puentes de embarque. El OSITRAN consideró que no era correcto comparar dos años consecutivos en los que el número de servicios era distinto. De esa forma, en dicho caso, el Regulador explicó que el criterio del año proforma se aplicó con el objetivo de evitar que se pueda afectar artificialmente la evolución de la variación de Productividad Total de Factores del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho criterio de “año proforma” fue replicado también en la última revisión del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, concluida en 2019, indicándose de manera expresa que en dicho procedimiento se mantiene la aplicación del

“año proforma” empleado en los dos procedimientos de revisión tarifaria anteriores.<sup>11</sup>

23. La principal cuestión a analizar es si el caso citado, referido a la utilización de la metodología del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez puede o no considerarse como un precedente válido para el presente caso.
24. Un primer aspecto a mencionar se encuentra referido a la oportunidad en que debe considerarse un caso como un precedente válido y aplicable a casos futuros. Consideramos que la oportunidad tiene que ver con la misma ocasión en que los pronunciamientos de la administración se notifican o se publican. En otras palabras, si la metodología del año proforma aplicada en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es un precedente válido para otros casos similares, la claridad sobre su aplicación futura debe encontrarse en los mismos documentos que lo sustentan. En este caso, los informes que sustentaron en su momento la aplicación de la metodología del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez debían ser lo suficientemente claros como para alertar a la industria de que se trataba de una metodología que podría ser aplicable a cualquier revisión tarifaria con características similares, pues solo de esta manera se construye un escenario de seguridad jurídica.
25. En tal sentido, una primera preocupación surge cuando el Concesionario señala que desconocía que el Regulador se apartaría de sus pronunciamientos previos. Respecto a ello, la Administración señala: “(...) desde la Propuesta Tarifaria del Ositrán -la cual fue difundida para comentarios por parte de todos los interesados, incluyendo el Concesionario, este Regulador señaló que el criterio del “año proforma” aplicado en el caso objeto de análisis, seguía el criterio aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (concluidas en 2013 y 2018).”<sup>12</sup> Entonces, el punto de partida objetivo para que el Concesionario considere que le sería aplicable la metodología del año proforma utilizado en el caso de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sería el inicio de su propio procedimiento de revisión tarifaria y no la oportunidad anterior en que se aplicó la referida metodología.
26. Esta situación genera un primer escenario de incertidumbre, puesto que la metodología del año proforma debería haber quedado explícitamente establecida como el camino que seguiría el regulador para casos similares desde que se aprobó la metodología del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La aplicación de esta metodología debería ser identificada por el Concesionario como aplicable a su caso desde antes de la publicación de la Propuesta tarifaria del OSITRAN, en la medida que los documentos producidos anteriormente por el Regulador no deberían haber dejado ninguna duda respecto de ello. Consideramos que en casos como el descrito, lo correcto habría sido que la Administración proponga al Consejo Directivo del OSITRAN la aprobación de lineamientos que formalicen el uso de la metodología del año proforma

---

<sup>11</sup> Informe “Revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” que sustentó la Resolución N° 041-2018-CD-OSITRAN.

<sup>12</sup> Informe Conjunto N° 138-2019-IC-OSITRAN, Numeral 126



identificando puntualmente los supuestos en que será aplicable. De lo contrario no queda claro el alcance de su aplicación en el futuro.

27. La aprobación de un lineamiento o política por parte del Consejo Directivo del OSITRAN, hubiese podido evitar situaciones como la presentada, en la que el alcance que le da la Administración al caso de la aplicación del criterio del “año proforma” en las revisiones del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es distinto al alcance que le da el Concesionario.
28. El Concesionario considera que no se trataría de un precedente aplicable a su caso en la medida que se trata de montos diferentes de inversión. En su escrito presentado el 18 de setiembre de 2019, señala:

*“En la Tercera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la Segunda Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la Primera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se reconoció el incremento en las inversiones en el año 2005 (sin incorporar “años proforma”) relacionados a las inversiones en la cuenta “Mejoras Aeropuerto” por un aproximado de USD 148 millones. Estas inversiones eran obligatorias y estaban pactadas contractualmente”.*

*“33. (...) el ejemplo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no es asimilable al presente caso.*

*34. La construcción de un año proforma en la Tercera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Resolución N° 0008-2019-CD-OSITRAN) no respondió a un incremento significativo en el stock de capital. De hecho, las inversiones sobre las cuales se aplica un año proforma en el precedente citado por OSITRAN ascienden a tan solo USD 6 millones. De ahí que el “precedente” utilizado para justificar la decisión del regulador no sea asimilable ni comparable al caso que nos ocupa y por tanto, tampoco sea aplicable.*

*35. Es más, los efectos de la corrección aplicada en la Tercera Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sobre el servicio de puentes de embarque resultan tan poco significativos que, de no haberse utilizado, el factor X aprobado mediante Resolución N° 0008-2019-CD-OSITRAN hubiese variado únicamente de 3.26% a 3.27%. En contraste, el incremento en el stock de activos correspondiente a la Etapa I del Terminal Portuario de Paita es la inversión más importante de la concesión, y sus efectos sobre los resultados el cálculo del factor X son sustanciales”*

29. Así también, en su escrito del 07 de octubre de 2019, el Concesionario señala lo siguiente:

*“Adicionalmente, contradiciéndose una vez más, el OSITRAN, indica que el uso de los años proforma sobre las inversiones ha sido aplicado en “(...) el caso de la Revisión Tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2013).”, a pesar de que, en el año 2005, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez realizó inversiones obligatorias por un total de USD 148 millones y dicho monto fue reconocido en el cálculo del factor X sin aplicar años*



*proforma, a pesar de que representa un incremento de 300% en el stock de capital de la Concesión.*

*En consecuencia, el precedente citado por el OSITRAN indicaría que cuando las inversiones representan un “incremento significativo en el stock de capital, estas SÍ deben ser incorporadas sin aplicar años proforma. Sin embargo, el OSITRAN estaría aplicando una metodología contraria al precedente que utiliza como sustento.”*

30. Si bien las circunstancias del monto de la inversión en principio no deberían alterar el principio de la metodología del uso del año proforma, precisamente observando el tema de los montos de inversión, surgen inconvenientes en lo referido a considerar o no el caso del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con características similares, a efectos que lo conviertan en un precedente válido.
31. La diferencia entre la aplicación del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el presente caso se evidencia, si se advierte que la metodología del año proforma en el presente caso trae consecuencias muy diferentes para el Concesionario que las presentadas en el caso que pretende considerarse como precedente, aspecto que no puede dejar de ser considerado. En tal sentido, no tratándose de casos similares no puede adecuarse el presente caso al caso de la aplicación del año proforma en la revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mencionado caso como si fuese su precedente.
32. La falta de similitud entre ambos casos se evidencia en la justificación utilizada para el uso de la metodología del “año proforma” aplicado en las revisiones del Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. En el Informe “Revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2014-2018)”, que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD-OSITRAN, por la cual se fijó el Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que estaría vigente entre 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2018, el Ositrán empleó la metodología del “año proforma”, fundamentando dicho criterio tal como se cita a continuación:

*“169. En lo que respecta al año 2005, durante dicho periodo se registró la entrada en operación del servicio de puentes de embarque. La introducción de un nuevo servicio puede distorsionar el cálculo de productividad, dado que se produce un incremento en la cantidad de producción, pero también en la cantidad de insumos utilizados.*

33. En tal sentido, puede afirmarse que el OSITRAN aplicó el criterio referido a la construcción de un “año proforma” para el 2005, teniendo en consideración que en dicho año se registró la entrada en operación del servicio de puentes de embarque, situación que “podía” distorsionar el cálculo de la productividad. Así, el Regulador indicó que no era correcto comparar dos años consecutivos en los que el número de servicios era distinto. El Regulador explicó que el criterio del año proforma se aplicaba con el objetivo de evitar que se pueda afectar artificialmente la evolución de la variación de Productividad Total de Factores del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

34. Sin embargo se trata de una evaluación realizada en un escenario en el que la entrada de estos nuevos servicios vinculaban una inversión que no alcanzaban un porcentaje significativo de su inversión total, como si sucede en el Terminal Portuario de Paita.
35. En el informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024, que sustenta la resolución apelada, el OSITRAN justifica el uso de la metodología del año proforma de la siguiente manera:

*“Es preciso acotar que la principal inversión efectuada en el TPP hasta el 31 de diciembre de 2018 corresponde a la Obra Mínima de la Etapa 1, la cual comprende la construcción del Muelle de Contenedores y la adquisición e instalación de Equipamiento Portuario, las que iniciaron operaciones en el TPP en octubre de 2014. Dicha Obra representa, según el valor de liquidación de Obra, una inversión de USD 132 millones. Sobre ello, es importante mencionar que el ingreso de dicha inversión para el cálculo del factor de productividad representa un incremento significativo en el stock de capital, lo cual generaría distorsiones en el cálculo del índice de insumos al reflejar un aparente incremento significativo del insumo capital que no se ve equiparado con el aumento de los ingresos por la prestación de servicios en el TPP. (...)”<sup>13</sup>*

36. De la justificación se advierte que la situación de identificar el muelle de contenedores y su equipamiento como “principal inversión” motiva en opinión del Regulador una situación de distorsión que se debe ser corregida, este aspecto difiere de la justificación que se presenta en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que se refiere a la entrada de nuevos servicios, por lo que en estricto el Concesionario no tendría porqué haber entendido que la metodología del año proforma le resultaría necesariamente aplicable en dicho extremo.
37. Esta circunstancia cobra mayor relevancia si se considera que en el caso del Terminal Portuario de Paita en estricto no se tratarían de nuevos servicios sino del ingreso de una demanda nueva de naves y carga en contenedores, demanda atendida bajo una nueva modalidad de prestación del servicio, tal como señala la Administración en el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).
38. Al respecto la Administración ha señalado, en el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que en el caso del Terminal Portuario de Paita se trataría de un hecho similar al caso de las revisiones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, indicando que los hechos que pueden generar distorsiones no necesariamente van a ser idénticos. Entonces, lo que sugeriría la aplicación de la metodología del año proforma, a decir de la Administración, no sería que se trate de nuevos servicios, sino de identificar un hecho en un determinado año del periodo de análisis que puede conllevar a distorsiones en el cálculo de las variaciones de la Productividad Total de Factores del Concesionario.

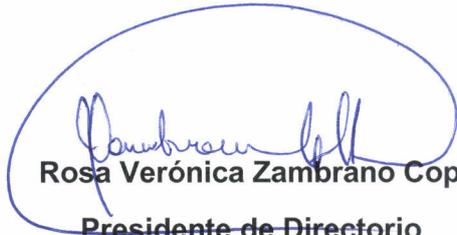
---

<sup>13</sup> Informe Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024, numeral 363.

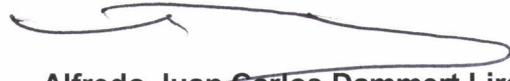
39. No obstante, explicando las razones por las cuales en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez el Regulador reconoció el incremento en las inversiones relacionadas a la cuenta "Mejoras Aeropuerto", por un aproximado de USD 148 millones, en el año 2005, sin incorporar "años proforma", la Administración señala : "Siguiendo el razonamiento desarrollado de manera expresa en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, debe tenerse en cuenta que, las inversiones vinculadas a las cuentas Mejoras en el Aeropuerto no se encontraban referidas a la prestación de servicios nuevos." Esta afirmación genera confusión en el alcance de lo que sería un precedente en la aplicación del año proforma, pues parecería, contrario a lo anteriormente señalado, que siempre debería estar referida a servicios nuevos. Condición que como ya hemos indicado no se cumple en estricto en el Terminal Portuario de Paracas.
40. De lo indicado hasta este punto se concluye que si bien existe un precedente en la aplicación de la metodología del año proforma para el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, y que puede ser replicado en casos idénticos- como efectivamente ha sucedido en varias revisiones del factor en el caso de dicha infraestructura- este precedente no ha sido desarrollado con el detalle y claridad necesarias para permitir que la industria pueda identificar objetivamente cuando es o no aplicable en otros casos que a juicio del Regulador podrían resultar similares. En principio se advierte que se trataría de cualquier hecho que, a criterio del Regulador, genere distorsiones en el cálculo de la productividad de factores, sin embargo el contenido de ese hecho debería estar delimitado y explicitado, por lo que el caso de la aplicación de la metodología del año proforma en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no resulta suficiente para que sea considerado como un precedente aplicable al Concesionario en el presente caso, sin que se vulnere el principio de predictibilidad.
41. Finalmente existen pronunciamientos del Regulador que parecerían aceptar situaciones como la presentada en este caso, sin hacer alusión a la aplicación de un año proforma para la corrección de distorsiones. Por ejemplo, en las Consideraciones Adicionales contenidas en el Informe de Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Callao, 2016-2021, que sustenta la Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN-APMT expresamente se señala que una de las características del sector de infraestructura de transporte de uso público es que las inversiones realizadas no necesariamente presentan una respuesta rápida en la demanda, como en el caso de otros sectores (Telecomunicaciones) cuya demanda puede responder en menores periodos de tiempo y permitir a la empresa ser más eficiente.
42. Conforme a lo señalado, consideramos que no existían suficientes elementos que hicieran predecibles el actuar del Regulador en la aplicación de la metodología del año proforma para un caso como el presente, por lo que consideramos no debe ser aplicada.



Lima, 30 de octubre de 2019



**Rosa Verónica Zambrano Copello**  
**Presidente de Directorio**



**Alfredo Juan Carlos Dammert Lira**  
**Director**