

y Provinciales son organismos de Gobierno Local, que gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia y promueven la adecuada prestación de los servicios públicos, así como el desarrollo integral de su jurisdicción, en asuntos de su competencia con sujeción a Ley;

Que, el artículo 9º, numeral 8) de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, establece que el concejo municipal tiene atribuciones para aprobar, modificar o derogar las ordenanzas;

Que, el artículo 40º de la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972, establece que las ordenanzas municipales en materia de su competencia, son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa;

Que el artículo 43 del D.S. N° 006-2017-JUS (TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General) señala que: 43.1 El Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) es aprobado por Decreto Supremo del sector, por la norma de máximo nivel de las autoridades regionales, por Ordenanza Municipal, o por Resolución del Titular de organismo constitucionalmente autónomo, según el nivel de gobierno respectivo, siempre y cuando dichos procedimientos se encuentran sustentados en una estructura de costos formulados conforme al D.S 064- 2010-PCM y en el aplicativo informático MICOSTO facilitado por la secretaria de gestión pública de la Presidencia del Consejo de Ministros (SGP-PCM);

Que, el TUPA se aprueba por ordenanza por ser la norma de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio del cual se regula la administración y supervisión de los derechos y servicios públicos en la que la municipalidad tiene competencia normativa;

Que, mediante el Acuerdo de Concejo Municipal N° 155-2018-MDM se aprobó ACTUALIZAR Y APROBAR mediante Ordenanza Municipal las tasas, sus requisitos, los plazos, la calificación, los recursos impugnatorios contenidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) conforme la normativa vigente y aprobar la estructura de costos que como anexos forman parte de la presente ordenanza y sustentan las tasas establecidas en el TUPA aprobado.

Que, es necesario aprobar el TUPA, para cumplir con los servicios que presta la Municipalidad. Estando a lo

señalado, de conformidad con las atribuciones conferidas por los incisos 8), del artículo 9º y del artículo 40º de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, el Concejo Municipal aprobó por UNANIMIDAD, lo siguiente:

ORDENANZA QUE APRUEBA EL TEXTO ÚNICO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS -TUPA DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MAJES

Artículo Primero.- ACTUALIZAR Y APROBAR las tasas, sus requisitos, los plazos, la calificación, los recursos impugnatorios contenidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) conforme la normativa vigente y aprobar la estructura de costos que como anexos forman parte de la presente ordenanza y sustentan las tasas establecidas en el tupa aprobado

Artículo Segundo.- DEROGAR la Ordenanza Municipal N° 022-2014-MDM y todas las modificaciones.

Artículo Tercero.- ENCARGAR a la SECRETARIA GENERAL y a la SUB GERENCIA DE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO Y RACIONALIZACIÓN que eleve a la Municipalidad Provincial de Caylloma la presente ordenanza municipal y sus anexos para la ratificación correspondiente, para su publicación y a todas las unidades orgánicas de esta entidad su aplicación.

Artículo Cuarto.- DELEGACIÓN DE FACULTADES AL ALCALDE, para aprobar mediante Decreto de Alcaldía las disposiciones para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza y para el buen funcionamiento de la organización municipal.

Artículo Quinto.- PUESTA EN VIGENCIA DE LA ORDENANZA, la presente ordenanza entra en vigencia a partir de la ratificación por la Municipalidad Provincial de Caylloma, y su publicación en el Portal Institucional, y un lugar visible del local municipal.

POR TANTO:

Regístrese, comuníquese, publíquese y cúmplase.

ELARD HURTADO RETAMOZO
Alcalde

1760850-1

* El TUPA se publica en la página WEB del Diario Oficial El Peruano, sección Normas Legales.

PROYECTOS

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

Aprueban el Informe “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024” y sus anexos, y disponen publicar proyecto de resolución de desregulación y de revisión tarifaria de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani para el periodo 2019-2014

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 0019-2019-CD-OSITRAN

Lima, 10 de abril de 2019

VISTOS:

El Informe “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024” aplicable durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la propuesta de resolución del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N°26917, establece que es misión 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;

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

Que, con fecha 17 de agosto de 1999, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. -TISUR (en adelante, TISUR o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, el numeral 6.1 de la cláusula sexta y el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión establecen que los servicios regulados que presta el Concesionario estarán sujetos a niveles tarifarios máximos, reajustables periódicamente utilizando la metodología inflación menos productividad conforme con la fórmula "RPI ajustado por Tipo de Cambio - Factor X";

Que, conforme con las disposiciones contractuales citadas, el "Factor X" o "Factor de Productividad" será fijado para periodos quinquenales, mientras que la inflación se determinará anualmente; precisándose que dentro de cada quinquenio sólo podrán modificarse las tarifas máximas para reflejar el efecto de la inflación, manteniéndose inalterable el valor del "Factor X" o "Factor de Productividad";

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N°035-2014-CD-OSITRAN se aprobó el "Factor de Productividad" aplicable para la determinación de las tarifas máximas por servicios portuarios regulados a la nave y a la carga del Terminal Portuario de Matarani durante el quinquenio 2014-2019; y mediante la Resolución de Consejo Directivo N°012-2014-CD-OSITRAN se fijó la tarifa máxima del servicio regulado de embarque y desembarque de pasajeros en el indicado terminal, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2013 al 16 de agosto de 2019;

Que, el 14 de noviembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N°033-2018-CD-OSITRAN, basada en el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN, este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024;

Que, a través de la citada resolución del Consejo Directivo, se estableció un plazo máximo de treinta (30)

días hábiles - contados a partir del 19 de noviembre de 2018, día hábil siguiente de notificada dicha resolución-, para que TISUR presente su propuesta tarifaria; plazo que fue prorrogado en forma excepcional por el Regulador a solicitud del Concesionario hasta el 13 de febrero de 2019, conforme se advierte del contenido del Oficio N°119-18-GRE-OSITRAN;

Que, posteriormente, se le solicitó a TISUR que en un plazo de cinco (5) días hábiles, computables desde el 12 de febrero de 2019, día siguiente de notificado el Oficio Circular N°0020-2019-GRE-OSITRAN, presentase información adicional necesaria para calcular el "Factor de Productividad" aplicable al periodo 2019-2024; plazo que fue ampliado por el Regulador mediante Oficio N°0026-2019-GRE-OSITRAN hasta el 04 de marzo de 2019 a solicitud del Concesionario;

Que, el 13 de febrero de 2019, el Concesionario remitió a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria mediante Carta N°013-2019-TISUR/GG;

Que, el 04 de marzo de 2019 TISUR presentó la Carta N°019-2019-TISUR/GG a la que adjuntó un CD con información a fin de atenderlo solicitado por este Organismo Regulador a través del Oficio Circular N° 0020-2019-GRE-OSITRAN; información que posteriormente complementó con ocasión de la presentación de la Carta N°021-2019-TISUR-GG a la que también adjuntó un CD;

Que, mediante Oficio N°0034-2019-GRE-OSITRAN, notificado el 15 de marzo de 2019, se le informó a TISUR que se había detectado ciertas inconsistencias entre la información que presentó adjunta a la Carta N°019-2019-TISUR/GG y la información que remitió a este Organismo Regulador en el marco de sus obligaciones relacionadas con la obligación de llevar contabilidad regulatoria, así como con la contenida en sus estados financieros auditados; requiriéndosele que sustente y/o explique las diferencias detectadas y las dudas suscitadas y que ajuste la información presentada en un plazo de cinco (05) días hábiles;

Que, el 22 de marzo de 2019, dentro del plazo otorgado, TISUR presentó la Carta N°025-2019-TISUR/GG y adjuntó un CD con información tendiente a atender el requerimiento del Regulador; y el 01 de abril de 2019 presentó la Carta N°029-2019-TISUR/GG a la que adjuntó un CD con información y explicaciones adicionales aclarando las diferencias entre la contabilidad regulatoria y la información remitida relativa a los ingresos del TPM entre los años 2011 a 2018, los costos por mano de obra y al cálculo de la depreciación de los activos del TPM;

Que, mediante Memorando N°0086-2019-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General: el Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024", que se aplicará durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de resolución del Consejo Directivo; la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, el artículo 4 de la Ley N°27838, Ley de Transparencia y Simplificación de Procedimientos Regulatorios de Tarifas, establece que el Regulador deberá pre publicar, en su página web institucional y en el diario oficial "El Peruano", el proyecto de la resolución que revisa la tarifa regulada y una relación de los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyen el sustento de las resoluciones;

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

propuesta, y (v) la fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondientes;

Que, con el documento de vistos, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevan el Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024";

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

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N°668-2019-CD-OSITRAN y sobre la base del informe con la propuesta de vistos;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024" y sus anexos y disponer su publicación en el portal institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Artículo 2°.- Disponer el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria respecto de los Servicios amarre/desarraque y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalcan en el Terminal Portuario de Matarani, en base a los argumentos expuestos en el Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024", conforme al procedimiento previsto para tal fin en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus normas modificatorias.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente resolución y de los siguientes documentos en el diario oficial "El Peruano" y en el portal institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe):

(i) El proyecto de resolución de desregulación y de revisión tarifaria de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani para el periodo 2019-2024.

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

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

Artículo 4°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario de OSITRAN realizar la convocatoria a la Audiencia Pública en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 3° de la presente resolución, a través del diario oficial "El Peruano", precisando el lugar, la fecha y la hora en que se llevará a cabo la mencionada audiencia, en atención a lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus normas modificatorias, tanto para el procedimiento de desregulación aprobado como para el procedimiento de revisión tarifaria.

Artículo 5°.- Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 3°, para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias a OSITRAN en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, Surquillo, Lima, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe; los que serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Artículo 6°.- Notificar la presente resolución a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. -TISUR y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° -2019-CD-OSITRAN

Lima, de abril de 2019 N° -2019-CD-OSITRAN

VISTOS:

El Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024" aplicable durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de resolución del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

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;

Que, el artículo 24 del RETA precisa que cuando las Entidades Prestadoras cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimientos para la fijación, revisión y aplicación de

las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas diferentes;

Que, con fecha 17 de agosto de 1999, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. -TISUR (en adelante, TISUR o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, el numeral 6.1 de la cláusula sexta y el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión establecen que los servicios regulados que presta el Concesionario estarán sujetos a niveles tarifarios máximos, reajustables periódicamente utilizando la metodología inflación menos productividad conforme con la fórmula "RPI ajustado por Tipo de Cambio - Factor X";

Que, conforme con las disposiciones contractuales citadas, el "Factor X" o "Factor de Productividad" será fijado para periodos quinquenales, mientras que la inflación se determinará anualmente; precisándose que dentro de cada quinquenio sólo podrán modificarse las tarifas máximas para reflejar el efecto de la inflación, manteniéndose inalterable el valor del "Factor X" o "Factor de Productividad";

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2014-CD-OSITRAN se aprobó el "Factor de Productividad" aplicable para la determinación de las tarifas máximas por servicios portuarios regulados a la nave y a la carga del Terminal Portuario de Matarani durante el quinquenio 2014-2019; y mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2014-CD-OSITRAN se fijó la tarifa máxima del servicio regulado de embarque y desembarque de pasajeros en el indicado terminal, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2013 al 16 de agosto de 2019;

Que, el 14 de noviembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, basada en el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN, este Regulator dispuso el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024;

Que, a través de la citada resolución del Consejo Directivo, se estableció un plazo máximo de treinta (30) días hábiles -contados a partir del 19 de noviembre de 2018, día hábil siguiente de notificada dicha resolución-, para que TISUR presente su propuesta tarifaria; plazo que fue prorrogado en forma excepcional por el Regulator a solicitud del Concesionario hasta el 13 de febrero de 2019, conforme se advierte del contenido del Oficio N° 119-18-GRE-OSITRAN;

Que, posteriormente, se le solicitó a TISUR que en un plazo de cinco (5) días hábiles, computables desde el 12 de febrero de 2019, día siguiente de notificado el Oficio Circular N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, presentase información adicional necesaria para calcular el "Factor de Productividad" aplicable al periodo 2019-2024; plazo que fue ampliado por el Regulator mediante Oficio N° 0026-2019-GRE-OSITRAN hasta el 04 de marzo de 2019 a solicitud del Concesionario;

Que, el 13 de febrero de 2019, el Concesionario remitió a este Organismo Regulator su propuesta tarifaria mediante Carta N° 013-2019-TISUR/GG;

Que, el 04 de marzo de 2019 TISUR presentó la Carta N° 019-2019-TISUR/GG a la que adjuntó un CD con información a fin de atender lo solicitado por este Organismo Regulator a través del Oficio Circular N° 0020-2019-GRE-OSITRAN; información que posteriormente complementó con ocasión de la presentación de la Carta N° 021-2019-TISUR-GG a la que también adjuntó un CD;

Que, mediante Oficio N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, notificado el 15 de marzo de 2019, se le informó a TISUR que se había detectado ciertas inconsistencias entre la información que presentó adjunta a la Carta N° 019-2019-TISUR/GG y la información que remitió a este Organismo Regulator en el marco de sus obligaciones

relacionadas con la obligación de llevar contabilidad regulatoria, así como con la contenida en sus estados financieros auditados; requiriéndosele que sustente y/o explique las diferencias detectadas y las dudas suscitadas y que ajuste la información presentada en un plazo de cinco (05) días hábiles;

Que, el 22 de marzo de 2019, dentro del plazo otorgado, TISUR presentó la Carta N° 025-2019-TISUR/GG y adjuntó un CD con información tendiente a atender el requerimiento del Regulator; y el 01 de abril de 2019 presentó la Carta N° 029-2019-TISUR/GG a la que adjuntó un CD con información y explicaciones adicionales aclarando las diferencias entre la contabilidad regulatoria y la información remitida relativa a los ingresos del TPM entre los años 2011 a 2018, los costos por mano de obra y al cálculo de la depreciación de los activos del TPM;

Que, mediante Memorando N° 0086-2019-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General la Propuesta de "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024" aplicable durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la propuesta de resolución del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 4 de la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de Procedimientos Regulatorios de Tarifas, y los artículos 42 y 43 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° -2019-CD-OSITRAN, de fecha de 2019, se dispuso la pre publicación de la Propuesta de "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024", la propuesta de resolución de Consejo Directivo por la que se aprueba la revisión tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta en el diario oficial "El Peruano" y/o en el portal institucional de OSITRAN;

Que, mediante la publicación en el diario oficial "El Peruano" de fecha de 2019, OSITRAN convocó a una audiencia pública a realizarse el día el de 2019 para la presentar la Propuesta de "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024";

Que, el de 2019, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° -2019-CD-OSITRAN, se llevó a cabo la audiencia pública;

Que, dentro del plazo establecido, se recibieron los comentarios de;

Que, mediante la Memorando N° -2019-GRE-OSITRAN, de fecha de 2019, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remite a la Gerencia General el Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024", que estará vigente a partir el 17 de agosto de 2019 y hasta el 16 de agosto de 2024, elaborado por dicha Gerencia; con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios, y el proyecto de resolución correspondiente;

Que, con el documento de vistos, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevan el Informe "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024";

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo de OSITRAN apruebe la propuesta de tarifas máximas en el Terminal Portuario de Matarani que estará vigente entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024; procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con

lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° -19-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024";

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Matarani, ascendente a 0,93% (cero y 93/100 puntos porcentuales). Dicho factor de productividad estará vigente entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, para los siguientes servicios:

- SERVICIOS A LA NAVE

- Uso de amarradero
- Amarre y desamarre

- SERVICIOS A LA CARGA

- Uso de muelle a la carga sólida a granel
- Uso de muelle a la carga sólida a granel - concentrados
- Uso de muelle a la carga sólida a granel - cereales
- Uso de muelle a la carga fraccionada
- Uso de muelle a la carga líquida a granel
- Uso de muelle a la carga rodante
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20¹

- SERVICIOS AL PASAJERO

- Embarque o desembarque de pasajeros.

Artículo 2°.- 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 OSITRAN, mediante la regla IPC (ajustado por tipo de cambio) – 0,93% denominado mecanismo de precio tope; donde IPC equivaldrá a la variación del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana de los últimos doce (12) meses publicado por la entidad competente, y corregido por la variación registrada para el mismo periodo por la apreciación o depreciación cambiaria, estimada en base al comportamiento del tipo de cambio publicado por la entidad competente.

Artículo 3°.- Establecer que Terminal Internacional del Sur S.A., de conformidad a los criterios y reglas establecidas en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, puede aplicar las tarifas tope a tres canastas de servicios regulados, prestados a la carga, a las naves y al pasajero, que se detallan a continuación:

- Servicios a la nave
- servicios a la carga
- servicios al pasajero

Artículo 4°.- Establecer que el Terminal Internacional del Sur S.A. podrá determinar, sin sobrepasar el precio tope antes referido, la estructura tarifaria al interior de cada una de las canastas de servicios regulados establecidas.

Artículo 5°.- Establecer que el Terminal Internacional del Sur S.A. deberá publicar en un diario de amplia circulación regional y nacional las nuevas tarifas que ha decidido cobrar, de conformidad con el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 6°.- Aprobar la desregulación de los Servicios amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalcan en el Terminal Portuario de Matarani.

Artículo 7°.- Notificar la presente resolución a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. –TISUR y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, disponiendo su aplicación de conformidad con el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 8°.- Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el diario oficial "El Peruano" y su difusión en el portal institucional (www.ositran.gob.pe). Asimismo, disponer la difusión del Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024" y de sus anexos, en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

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

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

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

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

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

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

El 19 de diciembre de 2018, dentro del plazo otorgado para que presente su propuesta tarifaria, el Concesionario solicitó formalmente una prórroga de treinta (30) días hábiles adicionales para presentar su propuesta tarifaria; solicitud que fue acogida por este Regulador, extendiéndose el plazo para cumplir con esta diligencia

hasta el 13 de febrero de 2019 mediante el Oficio N° 119-18-GRE-OSITRAN.

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

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

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

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

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

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

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

II. Aspectos Metodológicos

Condiciones de competencia

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

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

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

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

- Por un lado, el oferente del mercado, es decir, el Concesionario, no puede ejercer un poder de negociación significativo sobre las líneas navieras con itinerario regular respecto de las condiciones de prestación de los servicios a la nave en la medida que no cuenta con una “carga base” de contenedores lo suficientemente atractiva para dichas líneas navieras con itinerario regular.

- Por otro lado, los usuarios del servicio a las naves,

es decir, las líneas navieras con itinerario regular, tienen como alternativa al TPM, el Puerto del Callao, mediante el cual ingresan o salen del país una cantidad significativa de los productos de exportación así como los productos de importación que se producen o se demandan en el departamento de Arequipa (así como en toda la región sur del Perú), ello a pesar del elevado costo de transporte desde o hasta el Puerto del Callao.

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

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

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

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

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

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

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

Factor de Productividad

En el marco del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas del TPM iniciado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador propone que el Factor de Productividad aplicable a los servicios portuarios regulados del TPM durante el periodo comprendido entre el 17 de

agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024 ascienda a 0,93%, tal como se señala en el siguiente cuadro:

PROPUESTA DEL OSITRÁN RESPECTO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TPM

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

Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía	
Crecimiento en la PTF de la Empresa	-2,33%
Crecimiento en la PTF de la Economía	-0,27%
Diferencia	-2,06%

Factor X	0,93%
-----------------	--------------

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

donde:

ΔW^* = Promedio de variación anual del precio de los insumos de la economía

ΔW = Promedio de variación anual del precio de los insumos de la industria portuaria

ΔPTF = Promedio de variación anual de la PTF de la industria portuaria

ΔPTF^* = Promedio de variación anual de la PTF de la economía

- En relación a los componentes relacionados con la economía se han seguido los siguientes criterios generales:

- En relación a la Productividad Total de Factores (en adelante, PTF) de la economía, el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM señala que "la productividad de la economía debe tomarse de una fuente independiente". Bajo ese contexto, se emplearon las estimaciones efectuadas por The Conference Board respecto de la PTF de la economía peruana por los siguientes motivos: (i) se trata de una asociación internacional, independiente y sin fines de lucro, dedicada a la investigación en áreas de interés público, tales como: políticas públicas, mercado laboral, productividad, innovación, etc.; (ii) la metodología de cálculo de The Conference Board mide de manera más precisa la PTF en comparación con las metodologías tradicionales porque, entre otros, The Conference Board considera ajustes por la calidad de la mano de obra, siendo que dichos ajustes han sido reconocidos como un atributo positivo para medir la PTF por parte de organismos internacionales - como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, 2015, p.21)² y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID (2018, p.21-22)³ así como por investigadores peruanos como Céspedes y Ramírez (2016, p.44-45),⁴ y (iii) la información disponible de The Conference Board abarca un período mayor en comparación con la fuente de información presentada por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria.

- En el caso del precio de insumos de la economía peruana, a diferencia de la anterior revisión tarifaria del TPM, se está considerando una estimación a partir del

precio de los insumos trabajo y capital. Este criterio fue adoptado por este Organismo Regulador en el caso del procedimiento de Revisión Tarifaria en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y también por el Osipitel en su procedimiento de revisión de tarifas de telefonía fija de Telefónica del Perú S.A.A. para el período setiembre 2016 - agosto 2019.⁵ En el caso del precio de mano de obra se emplea información de la Encuesta Permanente de Empleo del INEI y en el caso del precio del capital, tal como lo realiza el Osipitel, se toma en cuenta la información del INEI sobre el Índice de Precios de Maquinarias y Equipos y del Índice de Precios de Materiales de Construcción.

- En relación a los componentes relacionados con el Concesionario se han seguido los siguientes criterios generales:

- La PTF del Concesionario ha sido estimada considerando que, tal como señala el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, "para la agregación de los servicios portuarios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios (como parte del cálculo de la productividad de la industria), se usará el Índice de Fisher...".

- Así, tal como se ha realizado en anteriores revisiones portuarias, se consideraron los ingresos del Concesionario por la prestación de servicios regulados y no regulados en el TPM (enfoque de caja única o single till).

- Para calcular los ingresos netos por la prestación de servicios regulados y no regulados en el TPM se consideró, entre otros, el hecho que, tal como lo señala la cláusula 4.2.1 del Contrato de Concesión del TPM, el Concesionario debe pagar al Estado una Retribución Especial de 9,85% de los ingresos brutos generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay".

- Para estimar el precio de la mano de obra del Concesionario, como en la anterior revisión tarifaria del TPM, se dividió el gasto en mano de obra (sin considerar los importes de las participaciones de los trabajadores en las utilidades de la empresa)⁶ entre las horas-hombre de los trabajadores eventuales y estables del TPM. Cabe

¹ Según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, la tarifa del servicio de almacenamiento de cereales en silos durante los primeros 10 días es USD 0,00.

² OECD (2015). *The Future of Productivity*. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Disponible en: <<https://www.oecd.org/eco/OECD-2015-The-future-of-productivity-book.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

³ BID (2018). *Creciendo con productividad: Una agenda para la Región Andina*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Edición y coordinación: Marta Ruiz-Arroz y María Cecilia Deza. Disponible en: <<https://publications.iadb.org/publications/spanish/documents/Creciendo-con-Productividad-Una-agenda-para-la-Region-Andina.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

⁴ CÉSPEDES, N. y RAMÍREZ, N. (2016). *Estimación de la Productividad Total de los Factores en el Perú: Enfoques primal y dual*. En Céspedes, N., Lavado, P. y Ramírez N. (Ed.) *Productividad en el Perú: medición, determinantes e implicancias*. (pp. 44-68). Universidad del Pacífico. Disponible en: <<http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1083/C%C3%A9spedesNikita2016.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

⁵ Ver Informe N° 303-GPRC/2016, p. 64-66, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 090-2016-CD/OSIPTEL. El Informe N° 303-GPRC/2016 se encuentra disponible en: <https://www.osipitel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/PAR/090-2016-cd-osipitel/Informe303-GPRC-2016_Res090-2016-CD.pdf> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

⁶ La exclusión de las participaciones de los trabajadores en las utilidades de la empresa es un criterio que también se aplicó en la revisión anterior del TPM (Ositrán, 2014, p.70) y ha sido considerado también por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria (Macroconsult, 2019, p.77) porque dichas participaciones de los trabajadores se consideran para estimar el precio del capital del Concesionario.

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

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

- En el caso de materiales o productos intermedios empleados por el Concesionario para la prestación de servicios en el TPM, a diferencia de los procedimientos de revisión tarifaria anteriores del TPM, en el presente procedimiento se utiliza el "enfoque directo" para determinar el gasto en materiales, toda vez que nos permite identificar con mayor precisión qué materiales o productos intermedios efectivamente se encuentran vinculados con la prestación de los servicios brindados en el terminal portuario. En esa línea, se identificó que existen algunas categorías de gasto que no representan un insumo para el proceso productivo del TPM, tales como: la retribución al Estado, provisiones, suscripciones y cotizaciones, impuestos, tributos y los gastos relacionados a responsabilidad social. Por tal motivo, dichas categorías no se tuvieron en cuenta para el cálculo de los índices de los gastos en materiales o productos intermedios.

- En el caso del insumo de capital, tal como se realizó en la revisión anterior, se empleó la información sobre inversiones, depreciación acumulada y ajustes de inversiones para estimar el stock de capital del Concesionario al final de cada año. Dado que dicho stock de capital está expresado en términos nominales debe emplearse un indicador de precios del capital para convertir dicho stock nominal a términos reales o unidades físicas pues el objetivo es estimar la cantidad de capital empleado por el Concesionario para la prestación de servicios en el TPM. Para ello, a diferencia de la anterior revisión tarifaria del TPM, se emplea el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME) del INEI porque dicho índice es exclusivo para medir el costo de bienes de capital por tanto refleja de manera más precisa la evolución del precio de los bienes de capital. Luego de estimar el stock de capital del Concesionario (en términos reales) al final de cada año, se promedia el stock del año actual con el año anterior de tal manera que se pueda obtener la cantidad de capital empleada por el Concesionario durante el año actual, tal como en la anterior revisión del TPM.

Aplicación del Factor de Productividad

El Factor de Productividad será de aplicación durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024 para los servicios regulados en el TPM, los mismos que se encontrarán agrupados en las siguientes canastas de servicios: Servicios regulados a la nave, Servicios regulados a la carga y Servicios regulados al pasajero. Dado ello, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios no podrá superar anualmente durante el referido periodo el porcentaje que resulta de la diferencia entre la inflación al consumidor de los Estados Unidos (RPI) menos 0,93%.

Relación de documentos que sustentan la Propuesta Tarifaria

ALEXANDER, I., ESTACHE, A. Y OLIVERI, A. (2000). A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital. *Utilities Policy*, 9(1), 1-13.

ALMISHER, M. Y KISH, R. (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. *Journal of Financial and Strategic Decisions*, 13(3), 23-34.

Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2018). Creciendo con productividad: Una agenda para la Región Andina. Disponible en:

<<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Creciendo-con-Productividad-Una-agenda-para-la-Region-Andina.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

BERNSTEIN, J. (2000). Price Cap Regulation and Productivity Growth. *International Productivity Monitor*, N°1, 23-28. Disponible en: <<http://www.csis.ca/ipm/1/bernst-e.pdf>> (último acceso: 23 de marzo de 2019).

BERNSTEIN, J. Y SAPPINGTON, D. (1999). Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans. *Journal of Regulatory Economics*, 16(1), 5-26.

BERNSTEIN, J. Y SAPPINGTON, D. (2000). How to Determine the X in RPI-X Regulation: A User's Guide. *Telecommunications Policy*, 24(1), 63-68. Disponible en:

<http://regulationbodyofknowledge.org/wp-content/uploads/2013/03/Bernstein_How_to_Determine.pdf> (último acceso: 24 de marzo de 2019).

BETANCOR, O. y R. RENDEIRO. Aeropuertos. En: ESTACHE, A. y G. DE RUS, (ed 2003). Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 2. 2003. Disponible en:

<<http://documents.worldbank.org/curated/en/124231468154457220/pdf/207420PUB0REPL00Box188416B00PUBLIC0.pdf>> (último acceso: 24 de marzo de 2019).

BRAVO, S. (2008). Teoría financiera y costo de capital. Lima, Perú: ESAN.

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

CÉSPEDES, N. Y RAMÍREZ, N. (2016). Estimación de la Productividad Total de los Factores en el Perú: Enfoques primal y dual. En Céspedes, N., Lavado, P. y Ramírez N. (Eds.) Productividad en el Perú: medición, determinantes e implicancias. (pp. 43-68). Lima, Perú: Universidad del Pacífico. Disponible en:

<<http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1083/C%3%A9spedesNikita2016.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

CHANG, Y., LEE, S. y J. TONGZON (2008). Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers. *Marine Policy* 32(6), 877-885.

Charles River Associates (2002). Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis. Disponible en:

<<https://www.transport.govt.nz/assets/Import/Documents/portsreport29april2002final.pdf>> (último acceso: 31 de julio de 2018).

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

MEITZEN, M., SCHOECH, P., SMYER, C., SCHROEDER, S. (2001). Determination of the X Factor for The Regulation of Telefonica del Peru. A Report to Ospitel by Christensen Associates. Disponible en:

<<https://pdfs.semanticscholar.org/a3d8/330ec40a97ae1d6c384adad3c1eaca780f56.pdf>> (último acceso: 23 de marzo de 2019).

CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). The Measurement of U.S. Real Capital Input, 1929-1967. *The Review of Income and Wealth*, 15(4), 293-320.

DAMODARAN, A. (2011). *Applied Corporate Finance*. Third Edition. Wiley.

DE RUS, G., CAMPOS, J. y NOMBELA, G. (2003). *Economía del transporte*. Antoni Bosch, editor. Barcelona, España.

GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. *R. Cont. Fin. - USP, São Paulo*, 23(60), 199-211. Disponible en <http://www.scielo.br/pdf/rcf/v23n60/en_a05v23n60.pdf> (último acceso: 4 de abril de 2019).

GARATE, F. (2015). Preparación del plan de contingencia y respuesta a emergencia para casos de desastres naturales para minimizar pérdidas CBI Peruana S.A.C., Sociedad Minera Cerro Verde. Tesis presentada para optar el Título Profesional de Ingeniero de Minas. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Perú. Disponible en:

<<http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/169/B2-M-18285.pdf?sequence=1>> (último acceso: 17 de octubre de 2018).

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

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - Indecopi (2005). Análisis de las condiciones de competencia en el servicio de embarque de pasajeros turistas en el Terminal Portuario de Matarani. Informe N° 017-2005/GEE del 29 de marzo de 2005, pp. 22-23.

Instituto Nacional de Estadística e Informática -

INEI (2018). Encuesta Permanente de Empleo en Lima Metropolitana – 2017. Ficha Técnica, Trimestre móvil (noviembre – diciembre – enero 2018). Disponible en: <<http://ineiinei.gob.pe/inei/srienaho/Descarga/FichaTecnica/593-Ficha.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI (2014). Una Mirada a Lima Metropolitana. Lima, septiembre de 2014. Disponible en:

<https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1168/libro.pdf> (último acceso: 02 de abril de 2019).

Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI (2017). Compendio Estadístico Provincia de Lima 2017. Sistema Estadístico Nacional. Disponible en:

<https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1477/libro.pdf> (último acceso: 02 de abril de 2019).

LINTNER, J. (1965). The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets. *The Review of Economics and Statistics*, 47(1), 13-37.

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

LUCANO, W. (2014). Mejoramiento del cálculo de consumo de combustible en acarreo en las operaciones mina de Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. Informe de suficiencia para optar el Título Profesional de Ingeniero de Minas. Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú. Disponible en: <http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/6645/1/lucano_cw.pdf> (último acceso: 17 de octubre de 2018).

MACROCONSULT (2019). Propuesta Revisión Tarifaria 2019-2024 del Terminal Portuario de Matarani (TPM). Informe Final. Preparado para: TISUR. Disponible en:

<<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/Propuesta-Tarifaria-TISUR.pdf>> (último acceso: 23 de marzo de 2019).

MANCO, J. (2008). La gran minería demanda más ácido sulfúrico. Chile y Perú: a más comercio más (inter) dependencia. Disponible en: <<https://www.conuestroperu.com/economia/2853-la-gran-mineria-demanda-mas-acido-sulfurico>> (último acceso: 12 de octubre de 2018).

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

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR (2015). Guía de Orientación al Usuario del Transporte Acuático. Volumen I, p. 13. Disponible en: <https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Acuatico_13072015.pdf> (último acceso: 3 de agosto de 2018).

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán (2004). Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani. Sustento de la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2004-CD/OSITRAN. (julio de 2004). Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/836bb4dc544680675867283c52f73212f6872496.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán (2009). Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani y Desregulación de sus Servicios Prestados en Régimen de Competencia Efectiva. Versión 2.0. Sustento de la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2009-CD/OSITRAN. (agosto de 2009). Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/07f1fe005ed63c0f4857c5892b9f317a7de63f3d.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán (2014). Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani, 2014-2019. Sustento de la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2014-CD/OSITRAN. (julio de 2014). Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/d56f810f882d78f0853252f01df439ba2ec0eeb9.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán (2005). Exposición

de Motivos de la Resolución N° 063-2005-CD- OSITRAN del 30 de setiembre de 2005. Disponible en:

<<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/77da0ea68df1a84579f34722433a20791c1e11af.pdf>> (último acceso: 8 de noviembre de 2018).

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán (2005). Fijación de tarifa por embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani. Exposición de Motivos de la Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD-OSITRAN del 30 de setiembre de 2005. Disponible en:

<<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/77da0ea68df1a84579f34722433a20791c1e11af.pdf>> (último acceso: 8 de noviembre de 2018).

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán (2014). Resolución N° 012-2014-CD- OSITRAN “Renuevan la vigencia de la tarifa máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros del Terminal Portuario de Matarani” del 18 de marzo de 2014. Disponible en:

<<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/7a9454f5da101da3991af0a771c26fdcebc073b8.pdf>> (último acceso: 8 de noviembre de 2018).

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel. Informe N° 169-GPRC/2016 del Osiptel. Disponible en:

<https://www.osiptel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/PAR/054-2016-cd-osiptel/Informe169-GPRC-2016_Resolucion054-2016-CD-Osiptel.pdf> (último acceso: 24 de marzo de 2019).

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel. Resolución de Consejo Directivo N° 067-2015-CD/Osiptel, fundamentada en el Informe N° 226-GPRC/2015. Disponible en:

<<https://www.osiptel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/PAR/067-2015-cd-osiptel/Lineamientos-Res067-2015-CD.pdf>> (último acceso: 24 de marzo de 2019).

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel. Resolución de Consejo Directivo N° 155-2015-CD/Osiptel, fundamentada en el Informe N° 526-GPRC/2015. Disponible en:

<https://www.osiptel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/PAR/138-2015-cd-osiptel/Informe469-GPRC-2015_Res138-2015-CD.pdf> (último acceso: 24 de marzo de 2019).

Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel. Informe N° 303-GPRC/2016, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 90-2016-CD/Osiptel. Disponible en:

<https://www.osiptel.gob.pe/repositorioaps/data/1/1/1/PAR/090-2016-cd-osiptel/Informe303-GPRC-2016_Res090-2016-CD.pdf> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

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

OXERA (2011). No safe harbours: competition issues in ports and ports services. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Disponible en:

<https://www.oxera.com/Oxera/media/Oxera/downloads/Agenda/Ports-and-port-services_1.pdf?ext=.pdf> (último acceso: 18 de junio de 2018).

PAZ, P. y URRUTIA, C. (2016). Crecimiento Económico y Evolución de los Salarios en el Perú: 1998-2012. En Céspedes, N., Lavado, P. y Ramírez N. (Ed.).

RODRIGUE, J.; COMTOIS, C. y SLACK, B. (2017). The Geography of Transport Systems. Fourth Edition. New York: Routledge. Disponible en:

<https://transportgeography.org/?page_id=1762> (último acceso: 12 de octubre de 2018).

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

SHARPE, W. (1964). Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk. *The Journal of Finance*, 19(3), 425-442.

SOLÍS, M. (2016). Ceticos ahora se denominarán "Zonas Especiales De Desarrollo" y se establecen medidas para su desarrollo. Disponible en:

<<http://blog.pucp.edu.pe/blog/manuelsolis/2016/06/03/ceticos-ahora-se-denominaran-zonas-especiales-de-desarrollo-y-se-establecen-medidas-para-su-desarrollo/>> (último acceso: 19 de octubre de 2018).

SOLOW, R. (1957). Technical Change and the Aggregate Production Function. Review of Economics and Statistics, 39(3), 312-320. Disponible en:

<<https://faculty.georgetown.edu/mh5/class/econ489/Solow-Growth-Accounting.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT (2018). Compendio de Tasas Impositivas (Periodos: 1982 – 2018). Gerencia de Estudios Económicos. ONPEE. Al 7 de julio del 2018. Anexo 7. Disponible en:

<http://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/principales_tasas/compendio_tasas_impositivas.zip> (último acceso: 31 de marzo de 2019).

TELLO, M. (2017). La Productividad Total de Factores Agregada en el Perú: Nacional y Departamental. Setiembre de 2017. Investigación realizada para el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI. Disponible en: <<http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/Mario-Tello-PRODUCTIVIDAD-TOTAL-DE-FACTORES-Sep2017.pdf>> (último acceso: 26 de marzo de 2019).

Terminal Internacional del Sur - TISUR (2018). Estudio de Maniobras del Muelle Marginal del Terminal Portuario de Matarani Arequipa (Perú). Versión: 01.

Disponible en: <https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/estudio_de_manioabras_2018_muelle_marginal_y_resolucion.pdf> (último acceso: 6 de marzo de 2019).

Terminal Internacional del Sur - TISUR (2016). Minería y Eslabonamientos Productivos: Terminal Portuario de Matarani. Encuentro Económico: Región Arequipa. Arequipa, 15 y 16 de julio 2016. Disponible en:

<<http://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Encuentros-Regionales/2016/arequipa/eer-arequipa-2016-cassinelli.pdf>> (último acceso: 21 de marzo de 2019).

THE CONFERENCE BOARD (2018). Societal Report 2017. Disponible en:

<<https://www.conference-board.org/retrievefile.cfm?filename=Societal-Report-2017.pdf&type=subsite>> (último acceso: 28 de noviembre de 2018).

TREYNOR, J. (1961). Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets. Rough Draft. Disponible en: <<http://www.empirical.net/wp-content/uploads/2014/12/Treynor-Toward-a-Theory-of-Market-Value-of-Risky-Assets.pdf>> (último acceso: 04 de abril de 2019).

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA. Puertos. En: ESTACHE, A. y G. DE RUS, (ed 2003). Cap. 3. 2003.

US DEPARTMENT OF JUSTICE AND FEDERAL TRADE COMMISSION (2011). Competition Concerns in Ports and Port Services. DAF/COMP/WP2/WD, 34(2), 4-5. Disponible en: <<http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/1106usroundtable.pdf>> (último acceso: 06 de agosto de 2018).

1760806-1





andina
AGENCIA PERUANA DE NOTICIAS

Publique sus
avisos en
nuestra **web**
y en versión
mobile

Descubre lo nuevo que tiene **andina.pe**

Sede Central: Av. Alfonso Ugarte 873 - Lima • **Teléfonos:** 315-0400 anexo 2175
Cel.: 996-410162 • **Email:** lsalamanca@editoraperu.com.pe

Redes Sociales:      