Firmado por: ZAMBRANO COPELLO Rosa Veronica FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/06/2025 13:03:12 -0500

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

Nº 0069-2025-PD-OSITRAN

Lima, 25 de junio de 2025

VISTOS:

El Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030", de fecha 23 de junio de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; el proyecto de resolución que aprueba la propuesta tarifaria de la Presidencia Ejecutiva; la exposición de motivos; la relación de documentos que sustentan la propuesta; y,

CONSIDERANDO:

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

Que, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la precitada Ley, dispone que cuando exista un contrato de concesión con el Estado, es función del Ositrán velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este contiene;

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 (en adelante la 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 de competencia;

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

Que, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, el ROF), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; asimismo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17° de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante el RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/06/2025 12:54:43 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/06/2025 12:48:55 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/06/2025 12:42:34 -0500

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Que, el artículo III del RETA dispone que dicha norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante las ITUP) siendo que, las Entidades Prestadoras se sujetan a lo establecido en dicho Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. Asimismo, el citado artículo III dispone que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación;

Que, el artículo 4° del RETA establece que el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia; en estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora;

Que, con fecha 24 de julio de 2006, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional, y DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión);

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

Que, el 22 de mayo de 2010, DPWC inició operaciones en el Terminal Muelle Sur con un solo amarradero con una extensión de 325 metros. Posteriormente, el 18 de agosto de 2010, inició la explotación del terminal portuario utilizando el segundo amarradero con una extensión similar al anterior;

Que, como parte de la primera revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 059-2015- CD-OSITRAN de fecha 28 de setiembre de 2015, el Consejo Directivo aprobó el factor de productividad de 4,14% (cuatro y 14/100 puntos porcentuales), aplicable a las tarifas tope o máximas de los servicios prestados por DP World en el TMS, el cual se encontró vigente hasta el 17 de agosto de 2020;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-OSITRAN de fecha 8 de enero de 2021, el Consejo Directivo aprobó el factor de productividad de -2,66% (menos dos y 66/100 puntos porcentuales), aplicable a las tarifas tope o máximas del TMS, el cual se encuentra vigente hasta el 17 de agosto de 2025;

Que, el 7 de noviembre de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0072-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0172-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 10 de noviembre de 2024, este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología de RPI-X, en el TMS, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados para el periodo 2025 – 2030. Asimismo, a través de la referida Resolución, la Presidencia del Ositrán estableció un plazo máximo de treinta (30) días hábiles -contados a partir del día hábil siguiente de notificada la Resolución- para que el Concesionario presente su propuesta tarifaria, pudiéndose prorrogar dicho plazo por treinta (30) días hábiles adicionales;

Que, mediante la Carta DALC.DPWC.400.2024 recibida el 26 de diciembre de 2024, el Cocesionario solicitó una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles adicionales para la presentación de su Propuesta Tarifaria. Dicho pedido fue otorgado, de conformidad con lo

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

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

establecido en el artículo 30.2 del RETA, mediante el Oficio N° 00304-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 30 de diciembre de 2024;

Que, mediante la Carta DALC.DPWC.065.2025, recibida el 17 de febrero de 2025, DPWC remitió su propuesta tarifaria;

Que, desde el 23 de octubre del 2023, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para sesionar, conforme al artículo 6° del ROF; por lo que, en el marco de lo dispuesto por el numeral 10 del artículo 9 de dicho Reglamento, es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente;

Que, de conformidad con el artículo 31° del RETA, mediante el Memorando N° 00099-2025-GRE-OSITRAN de fecha 22 de abril de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros, el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha 22 de abril de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del cual se sustenta la propuesta tarifaria formulada por el Regulador, y se concluye, entre otros, que no corresponde incorporar la Inversión Complementaria Adicional (en adelante, ICA) en el cálculo del factor de productividad del TMS, en línea con las dos revisiones tarifarias previas. Ello, a fin de que sea puesta en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF y disponga las publicaciones correspondientes;

Que, mediante el Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó que se incorpore dentro del cálculo de la Propuesta Tarifaria del Regulador la Inversión Complementaria Adicional por las razones expuestas en el mencionado documento;

Que, en atención a ello, mediante el Memorando N° 00117-2025-GRE-OSITRAN de fecha 21 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió, entre otros, a la Gerencia General el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha 21 de mayo de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del cual se sustenta la propuesta tarifaria formulada por el Regulador, y, en el cual se incorpora la Inversión Complementaria Adicional dentro del cálculo del factor de productividad del TMS, conforme a lo solicitado a través del memorando citado en el párrafo precedente. Asimismo, en el referido informe, se advirtió que se configura una situación de emergencia que debe ser sometida a consideración de la Presidencia Ejecutiva para que, de estar conforme, proceda con la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador, en aplicación del numeral 10 del artículo 9° del ROF, conforme a las razones expuestas en el mencionado informe;

Que, el 23 de mayo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2025-PD-OSITRAN, se aprobaron las nuevas disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán. Es así que, mediante proveído de fecha 27 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar al Concesionario si la aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia que requiera su avocación;

Que, por intermedio del Oficio N° 0210-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 28 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a DPWC su opinión relativa a si la aprobación propuesta tarifaria del Ositrán constituye una situación de emergencia que

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

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva. Dicho pedido fue respondido mediante la Carta DALC.DPWC.258.2025 recibida el 30 de mayo de 2025, a través de la cual el Concesionario indicó que la aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia que requiere la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva, por las razones expuestas en la mencionada Carta;

Que, mediante el Memorando N° 00139-2025-GRE-OSITRAN de fecha 23 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha 23 de junio de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del cual se sustenta la propuesta tarifaria formulada por el Regulador, y, en el cual se incorpora la Inversión Complementaria Adicional dentro del cálculo del factor de productividad del TMS, conforme a lo solicitado a través del Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN; así como la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la mencionada propuesta. Asimismo, en el referido informe, se advirtió que se configura una situación de emergencia que debe ser sometida a consideración de la Presidencia Ejecutiva para que, de estar conforme, proceda con la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador, en aplicación del numeral 10 del artículo 9° del ROF;

Que, el artículo 20° del RETA establece que, a través de resolución, corresponde aprobar la Propuesta Tarifaria del Regulador; asimismo, se debe publicar dicha resolución en el Diario Oficial El Peruano y en el portal web del Ositrán, conjuntamente con: (i) el proyecto de resolución del Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria, (ii) la exposición de motivos, (iii) la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) la información sobre la fecha y lugar relativa a la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s) y (v) el plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta;

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21° del RETA, la Propuesta Tarifaria del Regulador se publica con el fin de recibir los comentarios o aportes escritos de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante, para lo cual se concede un plazo no menor de quince (15) días calendario ni mayor de treinta (30) días, contados a partir de la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria;

Que, luego de revisar los documentos de vistos, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha 23 de junio de 2025 y los demás documentos de vistos, los cuales constituyen parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del artículo 6° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley Nº 27444, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General de Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PM, estando a lo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN; y de conformidad con el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030", de fecha 23 de junio de 2025, así como sus anexos; y, disponer su publicación en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran), en la misma fecha que se publique en el Diario Oficial El Peruano la presente resolución.

Artículo 2º.- Disponer la publicación de la presente resolución y de los siguientes documentos en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran).

(I) El proyecto de resolución que aprueba la propuesta de revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030.
(II) La exposición de motivos del proyecto de resolución de revisión tarifaria a la que hace referencia el punto anterior.
(III) La relación de documentos que constituyen el sustento de la referida propuesta.

Asimismo, disponer la publicación del Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2025 en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran).

Artículo 3°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario la organización de la Audiencia Pública a realizarse en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación realizada en el Diario Oficial El Peruano conforme a lo señalado en el artículo 2° de la presente resolución; asimismo, encargar a dicha Gerencia realizar la convocatoria de la Audiencia Pública de conformidad con lo establecido en los artículos 23, 24 y 25 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, precisando el lugar, la fecha y la hora en que se llevará a cabo la mencionada audiencia.

Artículo 4°.- Otorgar un plazo de quince (15) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 2° de la presente resolución, para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias al Ositrán, en su sede ubicada en Calle Los Negocios Nº 182, Surquillo, Lima, a través de la Mesa de Partes Virtual del Ositrán (Sede Digital https://ositran.administracionelectronica.net/SedeDigital/), o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe; los comentarios recibidos serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica.

Artículo 5º.- Notificar la presente resolución; el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha 23 de junio de 2025; el Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2025 y los demás documentos señalados en el artículo 2° de la presente resolución a la empresa DP Word Callao S.R.L., a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6º.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Visada por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2025086593

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

[PROYECTO]

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

Nº -2025-PD-OSITRAN

Lima, de de 2025

VISTOS:

El Informe "Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta de revisión del factor de productividad aplicable a la determinación de las tarifas de los servicios portuarios regulados que se prestan en dicho terminal portuario; el proyecto de resolución correspondiente y su exposición de motivos; y,

CONSIDERANDO:

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

Que, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la precitada Ley, dispone que cuando exista un contrato de concesión con el Estado, es función del Ositrán velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este contiene;

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 (en adelante, la 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 de competencia;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2025 11:18:58 -0500

Que, el artículo 2° del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17° del Reglamento General del Ositrán (en adelante, el 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 Ositrán y se ejerce a través de resoluciones;

Visado por:
ROSALES MAYO, CHRISTIAN JUAN 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2025 00:46:35 -0500

Visado por:
QUESADA ORE, LUIS RICARDO 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 21:52:54 -0500

Que, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, el ROF), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; asimismo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17° de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios;

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 19:16:22 -0500

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria Viviana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 19:11:04 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:43:42 -0500

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, el RETA), el cual tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (en adelante, ITUP), ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Visado por: DAGA LAZARO Roberto Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:39:33 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:24:30 -0500

Visado por: CABANILLAS BUENDIA Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:17:44 -0500

Que, el artículo III del RETA dispone que dicha norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP siendo que, las Entidades Prestadoras se sujetan a lo establecido en dicho Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. Asimismo, el citado artículo III dispone que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación;

Que, el artículo 4° del RETA establece que el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia; y en estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora;

Que, con fecha 24 de julio de 2006, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, la APN), y DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión);

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

Que, el 22 de mayo de 2010, DPWC inició operaciones en el Terminal Muelle Sur con un solo amarradero con una extensión de 325 metros. Posteriormente, el 18 de agosto de 2010, inició la explotación del terminal portuario utilizando el segundo amarradero con una extensión similar a la anterior;

Que, como parte de la primera revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 059-2015- CD-OSITRAN de fecha 28 de setiembre de 2015, el Consejo Directivo aprobó el factor de productividad de 4,14% (cuatro y 14/100 puntos porcentuales), aplicable a las tarifas tope o máximas de los servicios prestados por DP World en el TMS, el cual se encontró vigente hasta el 17 de agosto de 2020;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-OSITRAN de fecha 8 de enero de 2021, el Consejo Directivo aprobó el factor de productividad de -2,66% (menos dos y 66/100 puntos porcentuales), aplicable a las tarifas tope o máximas del TMS, el cual se encuentra vigente hasta el 17 de agosto de 2025;

Que, el 7 de noviembre de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 0072-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0172-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 10 de noviembre de 2024, este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología de RPI-X, en el TMS, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados para el periodo comprendido entre el año 2025 al año 2030. Asimismo, a través de la referida Resolución, la Presidencia del Ositrán estableció un plazo máximo de treinta (30) días hábiles -contados a partir del día hábil siguiente de notificada la Resolución- para que el Concesionario presente su propuesta tarifaria, pudiéndose prorrogar dicho plazo por treinta (30) días hábiles adicionales;

Que, mediante la Carta DALC.DPWC.400.2024 recibida el 26 de diciembre de 2024, el Cocesionario solicitó una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles adicionales para la presentación de su Propuesta Tarifaria. Dicho pedido fue otorgado, de conformidad con lo establecido en el artículo 30.2 del RETA, mediante el Oficio N° 00304-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 30 de diciembre de 2024;

Que, mediante la Carta DALC.DPWC.065.2025, recibida el 17 de febrero de 2025, DPWC remitió su propuesta tarifaria;

Que, de conformidad con el artículo 31° del RETA, mediante el Memorando N° 00099-2025-GRE-OSITRAN de fecha 22 de abril de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros, el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del cual se sustenta la propuesta tarifaria formulada por el Regulador, y se concluye, entre otros, que no corresponde incorporar la Inversión Complementaria Adicional (en adelante, ICA) en el cálculo del factor de productividad del TMS, en línea con las dos revisiones tarifarias previas. Ello, a fin de que sea puesta en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF y disponga las publicaciones correspondientes;

Que, mediante el Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó que se incorpore la ICA dentro del cálculo de la Propuesta Tarifaria del Regulador por las razones expuestas en el mencionado documento;

Que, en atención a ello, mediante el Memorando N° 00117-2025-GRE-OSITRAN de fecha 21 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha 21 de mayo de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del cual se sustenta la propuesta tarifaria formulada por el Regulador, y, en el cual se incorpora la Inversión Complementaria Adicional dentro del cálculo del factor de productividad del TMS, conforme a lo solicitado a través del memorando citado en el párrafo precedente; así como la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la mencionada propuesta. Asimismo, en el referido informe, se advirtió que se configura una situación de emergencia que debe ser sometida a consideración de la Presidencia Ejecutiva para que, de estar conforme, proceda con la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador, en aplicación del numeral 10 del artículo 9° del ROF, conforme a las razones expuestas en el mencionado informe;

Que, el 23 de mayo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2025-PD-OSITRAN, se aprobaron las nuevas disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán. Es así que, mediante proveído de fecha 27 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar al Concesionario si la aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia que requiera su avocación;

Que, por intermedio del Oficio N° 0210-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 28 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a DPWC su opinión relativa a si la aprobación propuesta tarifaria del Ositrán constituye una situación de emergencia que requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva. Dicho pedido fue respondido mediante la Carta DALC.DPWC.258.2025 recibida el 30 de mayo de 2025, a través de la cual el Concesionario indicó que la aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia que requiere la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva, por las razones expuestas en la mencionada Carta;

Que, mediante el Memorando N° 00139-2025-GRE-OSITRAN de fecha 23 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" de fecha de junio de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del cual se sustenta la propuesta tarifaria formulada por el Regulador, y, en el cual se incorpora la Inversión Complementaria Adicional dentro del cálculo del factor de productividad del TMS, conforme a lo solicitado a través del Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN; así como la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la mencionada propuesta. Asimismo, en el referido informe, se advirtió que se configura una situación de emergencia que debe ser sometida a consideración

de la Presidencia Ejecutiva para que, de estar conforme, proceda con la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador, en aplicación del numeral 10 del artículo 9° del ROF;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20° del RETA, mediante Resolución de Presidencia Nº -2025-PD-OSITRAN de fecha de de 2025, se dispuso la aprobación del Informe "Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030" y anexos; asimismo, la referida resolución ordenó la publicación de la propuesta de Resolución de Presidencia que aprueba la revisión tarifaria y su exposición de motivos, así como la publicación de la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán;

Que, adicionalmente, a través de la Resolución de Presidencia Nº -2025-PD-OSITRAN, se otorgó un plazo de quince (15) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la propuesta tarifaria del Ositrán y encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la referida Propuesta Tarifaria, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA;

Que, el de de 2025, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Presidencia N° -2025-PD-OSITRAN y el artículo 25° del RETA, se llevó a cabo la Audiencia Pública;

Que, entre el de de 2025 y el de de 2025 se recibieron comentarios por parte de los interesados;

Que, en aplicación del artículo 28° del RETA, mediante el Memorando Nº -2025-GRE-OSITRAN, de fecha de de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030", que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborados por dicha Gerencia con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos;

Que, desde el 23 de octubre del 2023, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para sesionar, conforme al artículo 6° del ROF; por lo que, en el marco de lo dispuesto por el numeral 10 del artículo 9° de dicho Reglamento, es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que la Presidencia Ejecutiva apruebe la revisión del factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, que estará vigente para el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2025 y el 17 de agosto de 2030, procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de la evaluación respectiva, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe de vistos, constituyéndolo 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 y sus modificatorias;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, estando a lo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN; y el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 0122015-PCM y sus modificatorias; y sobre la base del Informe "Revisión del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030";

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, administrado por la empresa DP World Callao S.R.L, ascendente a – 4,77% (menos cuatro y 77/100 puntos porcentuales). Dicho factor de productividad se encontrará vigente desde el año 2025 hasta el año 2030 para los siguientes servicios:

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE**

  - Tarifa por metro de eslora – hora (o fracción de hora)

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**

  - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
  - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
  - Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
  - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies

- **TARIFAS DE TRANSBORDO**

  - Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
  - Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
  - Tarifa por contendor vacío de 20 pies
  - Tarifa por contenedor vacío de 40 pies

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

Artículo 2°.- Disponer que el factor de productividad al que se refiere el artículo precedente se aplicará cada año, de conformidad con el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, mediante la regla RPI - (– 4,77%), donde RPI representa la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

Artículo 3º.- Establecer que el tope calculado mediante la regla RPI – (– 4,77 %) se aplicará anualmente a las siguientes canastas de servicios regulados:

I. Canasta de servicios regulados en función a la nave

- Tarifa por metro de eslora – hora (o fracción de hora)
- Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
- Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
- Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 20 pies
- Tarifa de transbordo por contenedor con carga de 40 pies
- Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 20 pies
- Tarifa de transbordo por contenedor vacío de 40 pies

II. Canasta de servicios regulados en función a la carga

- Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
- Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

Artículo 4°.- Establecer que DP World Callao S.R.L. puede determinar libremente la estructura tarifaria al interior de cada una de las canastas de los servicios regulados indicados en el artículo precedente, sin sobrepasar el tope indicado en este, de conformidad con los criterios y reglas establecidos en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Artículo 5º.- Establecer que, para la entrada en vigencia de las nuevas tarifas reajustadas, DP World Callao S.A. deberá publicar dichas tarifas e informar ello al Regulador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Artículo 6º.- Notificar la presente resolución, su exposición de motivos y el Informe “Revisión del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030” y anexos, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador, a la empresa DP World Callao S.R.L., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Autoridad Portuaria Nacional, disponiendo su aplicación de conformidad con el Contrato de Concesión y con el Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Artículo 7º.- Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el Diario Oficial El Peruano. Asimismo, disponer la difusión de dichos documentos y del Informe “Revisión del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030” y sus anexos, en el portal institucional ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran).

Artículo 8º.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visada por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Número de Trámite:

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Este documento tiene por objeto sustentar la Propuesta Tarifaria del Regulador en el marco de la revisión de oficio del Factor de Productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur desde el año 2025 al año 2030.

2. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contando desde el inicio de la explotación del TMS con dos amarraderos, el Regulador realizará la primera revisión tarifaria, aplicando el mecanismo RPI – X establecido en el RETA, el cual consiste en establecer una tarifa máxima tope que se ajuste periódicamente en función a la variación anual promedio del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (RPI o inflación) y la variación anual promedio de la productividad (X).

3. Según el Anexo II del RETA, en cada procedimiento de revisión tarifaria, debe analizarse las condiciones de competencia de los servicios regulados, de modo tal que se determine si deben continuar siendo regulados. En tal sentido, en el Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se evaluaron las condiciones de competencia de los servicios actualmente regulados en el TMS. Sobre la base de dicho Informe Conjunto de Inicio, la Presidencia Directiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia Nº 0072-2024-PD-OSITRAN, a través de la cual aprobó el inicio del procedimiento tarifario para el TMS.

4. Con fecha 17 de febrero de 2025, DPWC remitió la Carta N° DALC.DPWC.065.2025 donde presentó su Propuesta Tarifaria. De la revisión de los comentarios de la Propuesta Tarifaria del Concesionario referidos al análisis de condiciones de competencia, se evidencia que DPWC no está defendiendo la hipótesis de existencia de condiciones de competencia en la prestación de los servicios regulados del TMS, de modo tal que sea justificable una desregulación tarifaria de dichos servicios; sino que únicamente se recomiendan algunos aspectos que, a su juicio, deben ser evaluados por el Regulador. En relación con ello, luego de evaluar dichas recomendaciones, estas Gerencias consideran que corresponde mantener el resultado señalado en el Informe Conjunto de Inicio respecto de la ausencia de condiciones de competencia, razón por la cual se debe continuar aplicando la regulación tarifaria para cada uno de los servicios regulados del TMS.

5. Luego de recibir y evaluar la Propuesta Tarifaria presentada por el Concesionario, se elaboró el Informe “Propuesta: Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030”, de fecha 21 de mayo de 2025, considerando los criterios metodológicos establecidos en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el RETA y Los Lineamientos, así como también aquellos criterios que se indicaron en el Informe Conjunto de Inicio. Los principales criterios generales considerados son los siguientes:

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

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

   - Para calcular el factor de productividad del TMS, se utiliza el enfoque retrospectivo o no bayesiano, bajo el cual se considera información histórica anual del periodo 2010-2024, esto es, el periodo de análisis abarca quince (15) años y catorce (14) variaciones porcentuales.

Visado por: QUESADA ORE, LUIS RICARDO 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 21:52:54 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 19:16:29 -0500

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria Viviana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 19:11:07 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:43:47 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:39:38 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:24:37 -0500

Visado por: CABANILLAS BUENDIA Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:17:49 -0500

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

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

6. Por su parte, los componentes del factor de productividad del TMS que se relacionan con la economía (PTF y precios de insumos) han sido estimados considerando los siguientes criterios:

   - La información sobre la PTF de la economía peruana ha sido tomada de *The Conference Board*, entidad que emplea una metodología de cálculo que considera los efectos de la cantidad y la calidad de la mano de obra, y descompone el capital entre aquel relacionado con tecnología de información y comunicaciones y el resto de los tipos de capital.

   - Los precios de los insumos de la economía peruana son estimados considerando los insumos de la economía: trabajo y capital. El precio del insumo trabajo se calcula considerando la información sobre ingreso promedio por hora. Para el precio del insumo capital se tomaron en cuenta el IPME e IPMC. En ambos casos, la fuente de información es el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

7. En relación con los componentes del factor de productividad vinculados con el Concesionario (PTF y precios de insumos), se han seguido los siguientes criterios generales:

   - Para calcular los ingresos netos por prestación de servicios del TMS, se emplea información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado, Aporte por Regulación, Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Promoción Municipal. En tal sentido, los ingresos netos resultan de descontar, de los ingresos brutos facturados por la empresa, la Retribución a la Autoridad Portuaria Nacional (3% de los ingresos brutos) y el Aporte por Regulación (1% de los ingresos brutos).

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

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

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

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

En el caso de la anualidad se consideraron los mismos criterios utilizados en la segunda revisión tarifaria del TMS, esto es, la tasa regulatoria y el monto de anualidad. En el caso de las inversiones adicionales se utilizaron aquellas inversiones recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional durante el periodo 2010 (desde el inicio de operaciones con dos amarraderos) hasta el 2024, así como otras inversiones adicionales correspondientes a otros activos considerados en los Estados Financieros del Concesionario.

Mediante el Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó que se incorpore dentro del cálculo de la Propuesta Tarifaria del Regulador la Inversión Complementaria Adicional por las razones expuestas en el mencionado documento. Por tanto, en atención a lo solicitado por la Presidencia Ejecutiva, en el presente procedimiento se incluye la ICA en el cálculo del factor de productividad del TMS.

Dado que el *stock* de capital está expresado en términos nominales, debe emplearse un indicador de precios del capital para convertir dicho *stock* nominal a términos reales o unidades físicas, pues el objetivo es estimar la cantidad de capital empleado por el Concesionario para la prestación de servicios en el TMS. Con ese fin, se emplea como variable proxy del precio representativo de activos el IPME e IPMC, ajustados por el tipo de cambio, según la naturaleza del activo. Luego, se promedia el *stock* del año actual con el del año anterior, de tal manera que se pueda obtener la cantidad de capital empleada por el Concesionario durante el año actual.

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

8. Sobre la base de lo anterior, se propone que el factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados del TMS sea establecido en -4,77%, de acuerdo con el detalle indicado en el siguiente cuadro:

CÁLCULO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TMS

Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía			
Crecimiento en Precios Insumos Economía We		1,75%	
Crecimiento en Precios Insumos Empresa W		3,49%	
	Diferencia		-1,75%
Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía			
Crecimiento en la PTF de la Empresa T		-3,84%	
Crecimiento en la PTF de la Economía Te		-0,82%	
	Diferencia		-3,03%
Factor X			**-4,77%**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

9. De acuerdo con la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, corresponde realizar la actualización anual de tarifas máximas en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. Ello ocurre el 18 de agosto de cada año (contando desde el año 2010), por lo que esa fecha debe ser tenida en cuenta para identificar el RPI de los últimos doce (12) meses.

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

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

11. Por último, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo del Ositrán por falta de *quorum*, y considerando las nuevas disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobadas mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2025-PD-OSITRAN, el Concesionario, a través de la Carta DALC.DPWC.258.2025, indicó que la aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia que requiere la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva, por las razones expuestas en la mencionada Carta.

12. Es así que, de la evaluación de los argumentos presentados por el Concesionario, y considerando la análisis de ambas Gerencias, en el presente informe se ha identificado que la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia, por lo que se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación de la presente propuesta tarifaria aplicable a los servicios regulados en el TMS y su correspondiente publicación; en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Relación de documentos que sustentan la Propuesta Tarifaria

- ALEXANDER, I., ESTACHE, A. y A. OLIVERII. (1999). *A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital*. World Bank Policy Research Working Paper No. 2151. Julio.
- ARAVENA, C., JOFRÉ, J., y VILLARREAL, F. (2009). *Estimación de servicios de capital y productividad para América Latina*. En CEPAL - Serie Estudios Estadísticos y Prospectivos, N° 68. Santiago de Chile: CEPAL.
- BCRP (2019). *Riesgo país de Perú es el más bajo de América Latina*. Disponible en: < https://www.bcrp.gob.pe/docs/Transparencia/Notas-Informativas/2019/nota-informativa-2019-04-08.pdf>.
- BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). *Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans*. Journal of Regulatory Economics. Volume 16, Issue 1, pp 5–26.
- BETANCOR, O. y R. RENDEIRO. Aeropuertos. En: Estache y De Rus (ed 2003). Cap. 2. 2003.
- BID (2018). *Creciendo con productividad: Una agenda para la Región Andina*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Edición y coordinación: Marta Ruiz-Arranz y María Cecilia Deza. Disponible en: < https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Creciendo-con-Productividad-Una-agenda-para-la-Region-Andina.pdf >.
- 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: < https://repositorio.up.edu.pe/item/76d912e6-ca8c-48ea-877f-f0a3b1cdf922 >.
- CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999*). El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.
- CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). *The Measurement of Real Capital Input, 1929-1967*. Review of Income and Wealth. Vol. 15, No. 4 (Dec. 1969), pp. 293-380.
- CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). The Measurement of U.S. Real Capital Input, 1929-1967. En Review of Income and Wealth, Vol. 15, N° 4, pp. 293-320.
- DAMODARAN, A. (2014). *Applied Corporate Finance*. 4ta Edición. Wiley.
- DE RUS, G., CAMPOS, J., y NOMBELA, G. (2003). *Economía del Transporte.* Barcelona: Antoni Bosch Editor.
- DIEWERT, W. y SCHREYER, P. (2008). *The Measurement of Capital. En The New Palgrave*: Dictionary of Economics, segunda edición, Durlauf & Blume (Eds.), vol. 1, pp. 654-658.
- FANO, J. Y RONDON, B, (2022). *Enfoques de Damodaran y Fernández acerca de la Estructura Óptima de Capital: Aplicación a JCDecaux SA en un entorno regular de*

Visado por:
QUESADA ORE, LUIS RICARDO 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 21:52:54 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 19:16:30 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:43:44 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:39:35 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:24:33 -0500

Visado por: CABANILLAS BUENDIA Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/06/2025 18:17:46 -0500

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

operaciones. Universidad ESAN. Disponible en: <https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/3044/2022_MAF_19-1_02_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

- FUERTES A., Y INOUYE G. (2006). *Tasa Libre de Riesgo y Prima por Riesgo de Mercado en el modelo CAPM. Una aproximación para el mercado peruano*. Lima: Popular S.A. Sociedad Administradora de Fondos de Inversión.
- GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports
- INEI (2013a). *Metodología: Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (Nueva Base Diciembre 2013)*. Disponible en: <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia-ipme.pdf>.
- INEI (2013b). *Metodología: Índice de Precios de Materiales de Construcción (Nueva Base Diciembre 2013)*. Disponible en: < https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia-ipmc.pdf >.
- INEI (2022). *Encuesta Permanente de Empleo Nacional EPEN 2022: Ficha Técnica*. Dirección Nacional de Censo y Encuestas del Instituto Nacional de Estadística e Informática. Lima, enero 2022. Disponible en: <https://proyectos.inei.gob.pe/iinei/srienaho/Descarga/FichaTecnica/790-Ficha.pdf>.
- INEI. *"Metodología de Cálculo del Producto Bruto Interno Trimestral".* Disponible en el siguiente enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2488368/Metodolog%C3%ADa%20del%20Producto%20Bruto%20Interno%20Trimestral.pdf?v=1637627510>.
- JORGENSON, D. (1963). Capital Theory and Investment Behavior. En The American Economic Review, vol. 53, N° 2, Papers and Proceedings of the Seventy-Fifth Annual Meeting of the American Economic Association, pp. 247–259.
- JORGENSON, D. (1991). Productivity and Economic Growth. En Fifty Years of Economic Measurement: The Jubilee of the Conference on Research in Income and Wealth, Berndt, E. et al. (Ed.), University of Chicago Press, pp. 19- 118.
- La estimación recogida por Nieves (2017) y Vaca (2021) corresponde al año 2010 y fue estimada por el INEI y el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, tal como se muestra en la Nota de Prensa Nº 115 – 23 Junio 2016 del INEI, disponible en el siguiente enlace: <https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-n115-2016-inei.pdf>.
- LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portafolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb., 1965), pp. 13-37.
- LÓPEZ-DAMRAUF, G. (2010). *Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano*. Alfaomega Grupo Editor Argentino, Buenos Aires. Segunda edición.
- MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection. The Journal of Finance*. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

- NIEVES, M. (2017). *Medición del trabajo no remunerado en el contexto de los ODS y la Agenda Regional de Género*. "Desafíos para la implementación de la Agenda 2030 "dimensión económica". Seminario Objetivos del Desarrollo Sostenible en Paraguay. Asunción, Paraguay. 24 y 25 de julio de 2017. Disponible en: <https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/medicion_del_trabajo_no_remunerado_en_el_contexto_de_los_ods_y_la_agenda_regional_de_genero.pdf>.
- OECD (2015). *The Future of Productivity*. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).
- PÉREZ, M. (2019). *NIIF 16 La nueva norma contable sobre arrendamientos: Principales impactos y problemas usuales en su implementación*. KPMG Argentina. Disponible en <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ar/pdf/ICA/pub-local/NIIF-16-impactos-y-problemas-implementacion.pdf>.
- SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep., 1964), pp. 425-442.
- SOLOW, R. (1957). *Technical Change and the Aggregate Production Function*. Review of Economics and Statistics 39(3), 312-320. Disponible en: < http://www.piketty.pse.ens.fr/files/Solow1957.pdf >.
- TELLO, M. (2017). *La Productividad Total de Factores Agregada en el Perú: Nacional y Departamental*. Setiembre de 2017. Instituto Nacional de Estadística e Informática. Disponible en: <https://departamento-economia.pucp.edu.pe/libros/la-productividad-total-de-factores-agregada-en-el-peru-nacional-y-departamental>.
- TERYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets.*
- THE CONFERENCE BOARD (2018). *Societal Report 2018*. Disponible en: < https://www.conference-board.org/pdfdownload.cfm?masterProductID=19717 >.
- TRUJILLO, L. y G. NOMBELA. Puertos. En: ESTACHE, A. y G. DE RUS, (ed 2003). *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores*. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 4. 2003.
- VACA, I. (2021). *Valorización económica del trabajo no remunerado de los hogares*. Seminario Anual de Cuentas Nacionales de América Latina y el Caribe: Hacia el SCN 2025. Actualización metodológica y nuevos desafíos en las mediciones de Cuentas Nacionales. 3 de Noviembre de 2021. Disponible en: <https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/valorizacion-economica-trabajo-no-remunerado-hogares-cepal-2021.pdf>.
- VOGELSANG, I. (2002). "Incentive regulation and competition in public utility markets: A 20-year perspective". Journal of Regulatory Economics, 22(1), pp. 5-27.

Enlaces electrónicos de archivos y noticias

- De VRIES, K. y AZEEZ, A. (2022). The Total Economy Database. A detailed guide to its sources and methods. The Conference Board. This version: April 2022. Disponible en: <https://www.conference-board.org/retrievefile.cfm?filename=TED_SMDetailed_apr2022.pdf&type=subsite>.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

- Diario Gestión del 06.02.2025. *Colombia aprovecha el puerto de Chancay para abrir ruta marítima comercial con China*. Disponible en: <https://gestion.pe/mundo/internacional/colombia-aprovecha-el-puerto-de-chancay-para-abrir-ruta-maritima-comercial-con-china-noticia/>.
- Diario Gestión del 10.03.2025. *Puerto de Chancay y Callao: MEF anuncia "plan piloto" para zonas económicas especiales*. Disponible en: <https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-y-callao-mef-anuncia-plan-piloto-para-zonas-economicas-especiales-jose-salardi-zonas-francas-peru-noticia/?ref=gesr>.
- Diario Gestión del 20.12.2024. *APN: Se alista cabotaje desde Chile y Ecuador para sacar carga por puerto de Chancay***.** Disponible en:<https://gestion.pe/economia/apn-se-alista-cabotaje-desde-chile-y-ecuador-para-sacar-carga-por-puerto-de-chancay-noticia/?ref=gesr>.
- Diario Gestión del 25.02.2025. *"Chancay Express" inicia servicio para llevar carga chilena desde Perú al Asia.* Disponible en: <https://gestion.pe/economia/chancay-express-inicia-servicio-para-llevar-carga-chilena-desde-peru-al-asia-noticia/?ref=gesr>.
- Diario La República del 28.03.2025. *Este puerto chileno alista su expansión histórica con préstamo de US$150 millones aprobado por CAF: competiría con terminales marítimos de Perú*. Disponible en: <https://larepublica.pe/economia/2025/03/28/este-puerto-chileno-alista-su-expansion-historica-con-prestamo-de-us150-millones-aprobado-por-caf-competiria-con-terminales-maritimos-de-peru-atmp-1309392>.
- INEI. Formación Bruta de Capital Fijo. Disponible en: < https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/6_fbkf_kte_4.xlsm> (
- INEI. Información sobre el IMPC. Disponible en: <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/05_indice-precios_de_materiales_de_construccion-lm_feb25.xlsx>.
- INEI. Información sobre el IPME. Disponible en: <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/04_indice-precios_de_maquinaria_y_equipo-lm_feb25.xlsx>
- INEI. PBI del Perú según departamentos. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4802766/Producto%20Bruto%20Interno%20por%20Departamentos%202007-2022%20%28Cifras%20preliminares%29.xlsx?v=1688653882>.
- Interpretación CINIIF 12. Disponible en: <https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/vigentes/ciniif/RedBV2018_IFRIC12_GVT.pdf>.
- ProInversión. *Licitación Pública especial para la entrega en concesión al sector privado de los terminales portuarios de Ilo y Matarani*. Disponible en: < https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/PAPUERTOS/matarani/Circulares.pdf >.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

- ProInversión. *Parque Industrial de Ancón*. Disponible en: <https://info.investinperu.pe/pia-nuevo-esquema-comercial/#Acerca>.
- ProInversión. *Portafolio de Proyecto Parque Industrial de Ancón*. Disponible en: <https://www.investinperu.pe/es/app/DatosProyecto?idAPProyecto=35>.
- The Conference Board (2024). Total Economy Database™-Principales conclusiones. Disponible en: <https://www.conference-board.org/data/economydatabase/total-economy-database-productivity-growthaccounting >.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

OSITRAN
Firmado por: ZAMBRANO COPELLO Rosa Veronica FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 16/05/2025 18:32:08 -0500

MEMORANDO N° 0077-2025-PD-OSITRAN

A	:	**JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO** Gerente General
C.c.	:	**RICARDO QUESADA ORÉ** Gerente de Regulación y Estudios Económicos
		JAVIER CHOCANO PORTILLO Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
		MARIA CRISTINA ESCALANTE MELCHIORS Secretaria del Consejo Directivo
Asunto	:	Informe propuesta tarifaria: Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025 – 2030
Referencia	:	MEMORANDO Nº 00234-2025-GG-OSITRAN
Fecha	:	16 de mayo de 2025

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual se eleva a mi Despacho el Memorando N°00099-2025-GRE-OSITRAN, que adjunta un informe que contiene la propuesta tarifaria del Ositran: “Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025 – 2030”, en adelante Informe de Revisión Tarifaria.

Al respecto, en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF considero que procede aprobar el Informe “Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur para el Periodo 2025-2030”, excepto en lo que se refiere al tratamiento de la Inversión Complementaria Adicional (en adelante ICA), la cual se desarrolla en los numerales de 169 a 195 del mismo.

Por tal motivo, antes de proceder a la aprobación del mismo solicito se modifiquen los numerales indicados, en atención a las consideraciones que a continuación paso a exponer.

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

1.1. En el entendimiento de que es misión y objetivo del Ositrán velar por el cumplimiento de los contratos de concesión (Literal b del artículo 5 de la Ley 26917) y por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas que se deriven de los respectivos contratos de concesión (Literal b del artículo 5 de la Ley 26917) respectivamente, cualquier decisión vinculada con relación a los criterios para fijar las tarifas debe estar adecuadamente respaldada en la letra de los respectivos contratos de concesión.

1.2. Entre las principales funciones del Ositrán se encuentra la de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, debiendo velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que contengan los contratos de concesión firmados con el Estado, (romanillo ii del Literal b del artículo 7 de la Ley 26917.)

1.3. Que, en atención a lo señalado, en el presente procedimiento de revisión del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur del Puerto del Callao, corresponde ceñirse exclusivamente al texto del contrato, en tal sentido debe respetarse el significado que da el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores ubicado adyacente

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao Zona Sur (en adelante el Contrato) a los diferentes términos comprendidos en el mismo.

1.4. En tal sentido debe atenderse a la redacción y al significado de las palabras en él expresadas, sin presumir que las partes hayan querido otorgar un significado distinto a lo que expresamente hayan señalado, menos aún, atribuir un significado contrario a los términos que se encuentran redactados.

1.5. Nuestra normativa es clara en este punto, el artículo 1361 del Código Civil, norma de aplicación supletoria a los Contratos de Concesión, se refiere a la obligatoriedad de los contratos, recogiendo el principio Pacta Sunt Servanda, el cual significa que los acuerdos entre las partes o pactos deben cumplirse en sus propios términos, señalando textualmente lo siguiente: "Artículo 1361: Los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos. Se presume que la declaración expresada en el contrato responde a la voluntad común de las partes y quien niegue esa coincidencia debe probarla."

1.6. En ese sentido corresponde analizar cómo es que las partes en el Contrato de Concesión concibieron a la Inversión Complementaria Adicional.

1.7. En atención a los resultados de la primera y segunda revisión tarifaria realizada en el marco del Contrato de Concesión, corresponde señalar que de conformidad con el numeral 1.15. del Artículo VI del Título Preliminar de la Ley 27444, 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. En lo que respecta a mi posición sobre el tema, ésta es congruente con el voto en discordia que emitiese en la última revisión tarifaria y a efectos de sustentar el apartamiento de la decisión emitida en las dos anteriores revisiones tarifarias, es que se procede a presentar el correspondiente sustento en el presente documento.

2. LA ICA ES UNA INVERSIÓN

2.1. La primera razón a considerar sería que la ICA es una Inversión Adicional porque el Contrato de Concesión así expresamente lo estipula conforme a la Cláusula 1.20.59 la Inversión Complementaria se divide en:

a) Inversión Complementaria Mínima (ICM)
b) Inversión Complementaria Adicional (ICA),

2.2. No existe en esta cláusula, ni en ninguna otra cláusula del Contrato de Concesión indicación alguna que permita señalar lo contrario, es decir que la ICA no sea parte de la Inversión Complementaria.

La ICA ha sido descrita en el Contrato de Concesión, en la cláusula 1.20.59 en los siguientes términos:

> *"1.20.59. Inversión Complementaria: (…) b. Inversión Complementaria Adicional (ICA): Es el monto que, adicionalmente a la Inversión Complementaria Mínima, fue ofrecido por el Adjudicatario, como componente de su Propuesta Económica. La ICA será transferida en dominio fiduciario de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo N°18 del presente Contrato."*

2.3. Al ser la ICA parte de la Inversión Complementaria, resulta indudable que comparte la naturaleza de ser una "inversión" dentro del Contrato de Concesión. Naturaleza que además resulta coincidente con la calificación y tratamiento que el Ositrán originalmente le dio desde el año 2010 en los diferentes Informes de Desempeño que han sido aprobados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán (Antes Gerencia de Regulación). Como ejemplo, el numeral 3 del Resumen Ejecutivo del

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Informe de Desempeño 2010, donde se señala: “La inversión proyectada total fue de US$ 617.108 millones (sin IGV) y comprende US$ 218.434 millones en Obras, US$ 254.674 millones en Equipos, además de US$ 144 millones en Inversión Complementaria Adicional (ICA).”

2.4. No coincidimos con lo señalado en los numerales 178 y 179 del Informe de Revisión Tarifaria, donde se señala:

> “ 178. De lo expuesto, se advierte que, de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, la obligación del Concesionario es la de desembolsar la contraprestación correspondiente a la ICA en los plazos previstos contractualmente50 y transferirlos en dominio fiduciario al Fideicomiso. Como consecuencia de dicha transferencia, el Concesionario deja de ser titular de los recursos transferidos, siendo el Fideicomiso el que se encargará de administrarlos y destinarlos a la ejecución de las obras antes mencionadas, en la prioridad que establezca la APN.
>
> “ 179. En tal sentido, resulta claro que las inversiones realizadas en el Puerto del Callao con cargo al monto de ICA no son inversiones efectuadas por el Concesionario, sino por el Patrimonio Fideicometido creado como consecuencia de la suscripción del Contrato de Fideicomiso, patrimonio que es autónomo y distinto del Fideicomitente (DPWC), del Fiduciario y del Fideicomisario (APN).” (subrayado nuestro)”
>
> Consideramos que el hecho de que el contenido de la ICA sea la transferencia de dinero para la construcción de determinadas obras que el contrato contempla, en nada enerva su condición de inversión. La circunstancia que, en el Contrato de Concesión, el Concesionario no haya “desarrollado” la infraestructura adicional sino haya transferido el dinero a un fideicomiso con el fin que se destine al desarrollo de la infraestructura adicional, no debe ser considerada como una razón para afirmar que no existe una inversión.

2.5. El hecho que el Concesionario no construya, sino que transfiera el riesgo de diseño, construcción y equipamiento a un tercero, en nada enerva el hecho que el Concesionario haya efectuado una inversión, a través de una transferencia de dinero, que desde un punto de vista económico es lo que hace posible la construcción y equipamiento de infraestructura que es utilizada para que el Concesionario, pueda brindar el servicio que, a su vez, permite la explotación del Nuevo Terminal de Contenedores.

2.6. De no ser así, la limitante para entender que solo podría considerarse como inversiones aquellas construidas o equipadas por el Concesionario debería encontrarse en el propio Contrato de Concesión o en la normativa legal, sin embargo dicha limitante no existe en ninguna cláusula del mismo. Al ser consultada la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en el anterior procedimiento de revisión tarifaria sobre este punto, emitió el Memorando N°002-2021-GAJ-el Ositrán de fecha 05 de enero de 2021, señalando en el punto 6 del mismo que en el ordenamiento jurídico no existe una norma que considere que solo deba ser considerada como inversión aquella desarrollada por el Concesionario.

2.7. Esta afirmación se ve corroborada por lo señalado en el Informe N°028-2025/DEP del 14 de mayo de 2025, emitido por la Dirección Especial de Proyectos de PROINVERSIÓN, que al ser consultada sobre si el hecho que el monto de una inversión sea transferido por el Concesionario en dominio fiduciario a un patrimonio fideicometido, hace que dicha inversión pierda su condición de tal. La respuesta de PROINVERSIÓN en este punto ha sido considerar en el numeral 5.2. del referido informe que:

> “En el marco de los contratos de APP, es habitual que se prevea un Cierre Financiero, el cual suele involucrar la constitución de fideicomisos. En estos casos, el fideicomiso opera como un mecanismo contractual para administrar

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

> bienes y destinarlos a un objetivo específico pactado entre las partes. Por tanto, el hecho de que el Concesionario transfiera el monto de una inversión en dominio fiduciario a un patrimonio fideicometido, con el fin de destinarlo a la ejecución de determinadas obras, no implica que dicha inversión pierda su condición de tal."

2.8. Coincidimos con la opinión señalada por PROINVERSIÓN, por lo que consideramos que no existen razones jurídicas que avalen las conclusiones a las que se arriban en el Informe de Revisión Tarifaria, en el sentido de considerar que la ICA no es una inversión por el solo hecho de haber sido transferida en dominio fiduciario.

3. LA ICA ES UNA INVERSIÓN ADICIONAL

3.1. Debe considerarse además que la ICA presenta una segunda característica dentro del Contrato de Concesión y que es la de considerarse una inversión adicional, dado que se trata, como bien se desprende de la definición dada en el literal b) del numeral 1.20.59, de una inversión adicional a la Inversión Complementaria Mínima, de allí su denominación de "Inversión Complementaria Adicional".

> b) Inversión Complementaria Adicional (ICA): Es el monto que adicionalmente a la Inversión Complementaria Mínima fue ofrecido por el Adjudicatario como componente de su propuesta económica la ica será transferida en dominio fiduciario de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el anexo 18 del presente contrato

3.2. El Contrato de Concesión no contiene una definición expresa de inversión adicional, a pesar que sí considera una sección titulada "Inversiones Adicionales" (Cláusulas 15.6 a 15.9) donde se regula el desarrollo de infraestructura adicional por parte del Concesionario." Al respecto se advierte que al no existir una definición de inversión adicional, deben ser consideradas como inversiones adicionales todas aquellas inversiones que el contrato denomine como tales.

3.3. Que, en ese sentido, durante la pasada revisión tarifaria fue consultada la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, solicitándole que indicase si existía en el Contrato de Concesión una restricción para considerar sólo como inversiones adicionales a las descritas en las cláusulas 15.6 a 15.9. Si bien no hubo una respuesta directa a esta consulta, la Gerencia de Asesoría Jurídica señaló en el punto 1 del Memorando N°002-2021-GAJ-OSITRAN "… *es importante señalar que, en el Informe no se ha indicado que la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión señale que únicamente serán consideradas en el cálculo del factor de productividad las inversiones adicionales reguladas en las Cláusulas 15.6 a 15.9. Tal es así que, en el cálculo del factor se han incorporado diversas inversiones adicionales efectuadas por DPWC que no se enmarcan en las citadas cláusulas contractuales, las cuales se encuentran listadas en el párrafo 642 del Informe."* En tal sentido, de la referida respuesta se concluye que el listado y tratamiento contenido en las Cláusulas 15.6 a 15.9. no es taxativo y no es el único acápite del Contrato de Concesión que se refiere a inversiones adicionales.

3.4. En atención a lo señalado, se puede concluir que si bien las cláusulas 15.6 a 15.9. describen las inversiones adicionales que el Concesionario puede desarrollar, ello no limita a considerar a la ICA como inversión adicional de conformidad al numeral 1.20.59.

4. LA INVERSIÓN COMPLEMENTARIA ADICIONAL DEBE SER CONSIDERADA EN EL CÁLCULO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD

4.1. Conforme a lo señalado, corresponde considerar a la ICA como una inversión adicional para efectos de la aplicación del mecanismo regulatorio "RPI-X", reconocido en el Contrato de Concesión, para propósitos del cálculo del factor X. Ello en atención a que el Contrato de Concesión señala en la Cláusula 8.19 que, en el caso específico del stock de activos fijos netos debe considerarse conjuntamente con la anualidad del valor de la inversión referencial a las inversiones adicionales netas de su depreciación, por lo que

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

debe considerarse a la ICA dentro del concepto de inversiones adicionales, como ya antes hemos concluido.

"8.19. Durante el horizonte de la concesión se procederá a utilizar, para propósitos del cálculo del X, en el caso específico del stock de activos fijos netos al valor que resulte de sumar los valores resultantes de los siguientes cálculos:
• La anualidad del valor de la inversión referencial establecida en las bases del concurso calculada a la tasa de descuento regulatoria que será fijada por el REGULADOR. Es decir, no se considera los efectos derivados de la inversión inicial que realice el CONCESIONARIO en la construcción y equipamiento para el cálculo del factor X.
• Las inversiones adicionales netas de su depreciación, realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero."

4.2. En relación a la cláusula 8.19. transcrita, el Informe de Revisión Tarifaria señala en su numeral 171 lo siguiente: "De acuerdo con la cláusula antes citada, para propósitos del cálculo del factor X, en el caso específico del stock de activos fijos netos debe utilizarse el valor que resulte de sumar los valores resultantes de: (i) la anualidad del valor de la inversión referencial calculada a la tasa de descuento regulatoria, y (ii) las inversiones adicionales netas de su depreciación, realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero."

4.3. Al respecto, se advierte que la segunda parte del párrafo citado en el numeral precedente, claramente contempla a las inversiones adicionales netas de su depreciación, realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero. En este sentido, siendo la ICA una inversión adicional, como otras inversiones adicionales contempladas en el Contrato de Concesión, no se comprende cuáles serían las razones para excluirla en la aplicación del artículo 8.19 del Contrato de Concesión.

4.4. Carece de sentido lo señalado en el numeral 172 del Informe de Revisión Tarifaria, cuando se señala que la ICA no califica como parte de la inversión referencial establecida en las bases del concurso. Puesto que para ser considerada para el cálculo del factor, claramente la ICA sería parte del concepto de "inversiones adicionales" y no parte del concepto "inversión referencial".

4.5. Conforme a lo indicado anteriormente, de la lectura de las cláusulas contractuales mencionadas corresponde considerar a la ICA en la aplicación del mecanismo regulatorio "RPI-X", reconocido en el Contrato de Concesión, para propósitos del cálculo del factor X.

4.6. Sin perjuicio de ello, se advierten algunas opiniones vertidas durante el concurso para la concesión del diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, que corroboran lo indicado en este punto.

4.7. Entre las opiniones que pueden mencionarse, se encuentra el Informe Técnico N°022-2006/JSCI del 14 de junio de 2006, emitido dentro del proceso de adjudicación de la Concesión, por el Jefe de Proyectos de Asuntos Portuarios, que fuese alcanzado a el Ositrán mediante carta DALC.DPWC.138.2018, donde se señala lo siguiente: "*Cabe resaltar que el cálculo del factor de productividad se sujeta a las normas del Ositrán, sin embargo, en estas normas no se precisa la metodología a un nivel de detalle tal que permita al inversionista realizar sus proyecciones con el grado de confianza requerida, es más, estas normas pueden modificarse por Resoluciones del Ositrán, y lo que agrava aún más la situación desde el punto de vista de los postores es que existen divergencias, las decisiones del Ositrán no pueden ser discutidas en la vía arbitral, sujetándose al proceso contencioso administrativo. Esto origina que el inversionista perciba un riesgo regulatorio mayor al riesgo normal del negocio, con lo que castigan la tasa de descuento, o en su defecto, van a tomar previsiones del factor de productividad muy altas que originarían mayores tarifas o un menor ingreso al Estado por concepto de ICA."* De estas afirmaciones se desprende el impacto que tendría la incertidumbre en la aplicación del mecanismo de RPI-X en la recuperación de la ICA, de lo que se

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

corrobora su directa vinculación, circunstancia que no se presentaría si a la ICA le fuese indiferente el ajuste tarifario. Por el contrario, de esta forma se corrobora que la ICA siempre fue una inversión a recuperar mediante el cobro de tarifas.

4.8. Del mismo modo, en la circular 10 del concurso para la concesión del diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, se absuelve la consulta 29, en la cual se pregunta por el Monto de Inversión Complementaria y se pide que el concepto sea definido de manera que pueda ser amortizado o depreciado tributariamente dependiendo de la naturaleza que se le dé.

4.9. De la consulta mencionada, se advierte que la pregunta central fue por la naturaleza del concepto Monto de Inversión Complementario (que luego se definiría como Inversión Complementaria Adicional - ICA) a efectos de poder determinar consecuentemente su tratamiento tributario. Al respecto PROINVERSIÓN responde que "*Tal como está definido, el Monto de Inversión Complementario constituye un costo de la Concesión "activable" como una inversión necesaria para la producción (…) aplicándose por consiguiente el plazo de amortización de intangibles del inciso g) del artículo 44 de la Ley del Impuesto a la Renta, vale decir de 1 a 10 años"*.

4.10. Esta respuesta ratifica la verdadera naturaleza de la ICA, puesto que las normas tributarias se aplican con base a un criterio de realidad económica, sobre lo cual las partes no pueden pactar por encontrarse en la esfera del derecho público. Con esta respuesta queda demostrado que la ICA debe ser tratada como un costo de producción, por lo que corresponde que sea incluida en el cálculo del factor de productividad, en la medida que las partes no han pactado expresamente lo contrario en el Contrato de Concesión.

5. LA ICA ES UNA INVERSIÓN EN OBRAS

5.1. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario la exclusividad dentro del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur para la operación, administración, prestación de Servicios Estándar y Especiales y cobro de tarifas y/o precios por los citados servicios. La Cláusula 1.20.48 del Contrato de Concesión, define a la Explotación de la siguiente manera.

"1.20.48.Explotación: Comprende los siguientes aspectos: la operación necesaria y administración exclusiva del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur; la Prestación Exclusiva de los Servicios Estándar y los Servicios Especiales dentro del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur; y el cobro a los Usuarios de las Tarifas correspondientes por la prestación de los Servicios Estándar, así como el cobro a los Usuarios del Precio por la prestación de los Servicios Especiales, en los términos establecidos en el Contrato."

5.2. Sobre la forma de recuperar la inversión en obras, la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión establece:

"8.1. La Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO recuperará su inversión en las Obras, así como un deber, en la medida que el CONCESIONARIO está obligado a mantener la operatividad de dicha Infraestructura Portuaria y prestar los Servicios a los Usuarios dentro de los estándares especificados en el Expediente Técnico y en los anexos del Contrato. (…)"

5.3. Conforme a la letra de la Cláusula 8.1. del Contrato de Concesión, mediante la explotación del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur el Concesionario recupera su inversión en Obras, siendo la definición de Obras, descrita en la cláusula 1.20.67.

"1.20.67.Obras: Es el resultado de los trabajos de Construcción y Equipamiento Portuario correspondientes al Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, que serán

ejecutados o instalados durante la vigencia de la Concesión. Asimismo, involucra a los bienes a ser utilizados, construidos, explotados y/o mantenidos por el CONCESIONARIO para la operación, Prestación Exclusiva de los Servicios y la Conservación de los Bienes de la Concesión, bajo los términos del presente Contrato."

5.4. Que, el aspecto que se debe dilucidar es si la ICA, independientemente de ser una inversión adicional, es también una inversión en Obras, que el Contrato de Concesión permita que sea recuperada con la explotación del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, conforme a los términos del propio contrato. Resulta importante considerar, que según la norma transcrita, el concepto Obras, involucra *"a los bienes a ser utilizados, construidos, explotados y/o mantenidos por el CONCESIONARIO para la operación, Prestación Exclusiva de los Servicios y la Conservación de los Bienes de la Concesión".*

5.5. De conformidad con el numeral 16.7 del Contrato de Concesión, el uso de la disyunción "o" en una enumeración debe entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de la enumeración. Por lo que la lectura correcta de la Cláusula 1.20.67 implica que se entienda por Obras tanto a los bienes que cumplan de manera conjunta o disyuntiva con una o más de las características referidas, es decir: (i) ser utilizados, (ii) ser construidos, (iii) ser explotados o (iv) ser mantenidos por el Concesionario.

5.6. Que, al respecto se advierte que las obras de la ICA si bien no son el resultado de los trabajos de Construcción y Equipamiento Portuario correspondientes al Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, ni tampoco son bienes construidos, explotados o mantenidos por el Concesionario, si son bienes utilizados por el Concesionario para la operación, por lo que se ajustan al concepto de Obras en los términos contenidos en el Contrato de Concesión.

5.7. Al respecto tanto el Concesionario en su carta DALC.DPWC.314.2020, como la Autoridad Portuaria Nacional en su Informe Técnico N°001-2021-APN DOMA-DITEC explicaron, durante el procedimiento de revisión tarifaria anterior, que las obras ejecutadas con la ICA, tanto el "Mejoramiento y Ampliación de la Boca de Entrada al Terminal Portuario del Callao" , como el "Mejoramiento de la Avenida Néstor Gambetta - Callao" son utilizadas por los usuarios del Concesionario para acceder a la prestación de los servicios que brinda en el Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, bajo los términos del Contrato de Concesión.

5.8. En este sentido, al calificar las obras ejecutadas con la ICA, tanto el "Mejoramiento y Ampliación de la Boca de Entrada al Terminal Portuario del Callao", como el "Mejoramiento de la Avenida Néstor Gambetta - Callao" como Obras en los términos del Contrato de Concesión, por ser utilizadas por el Concesionario, a través de sus usuarios, para la prestación del servicio que brinda, corresponderá la recuperación de dicha inversión conforme a la cláusula 8.1. del mismo.

5.9. Sobre este aspecto, en el numeral 185 del Informe de Revisión Tarifaria señala que *"(…) el monto aportado por el Concesionario bajo concepto de ICA no puede ser considerado como una inversión en Obras efectuada por el Concesionario, en la medida que no es resultado de los trabajos de Construcción y Equipamiento Portuario del TMS, ni tampoco califica como bienes a ser utilizados, construidos, explotados y/o mantenidos por DPWC*."

5.10. En nuestra opinión, no resulta aplicable esta opinión, por cuanto la utilización de la indicada infraestructura no solo ha sido señalada por el Concesionario, sino corroborada por la Autoridad Portuaria Nacional, siendo que sin estos accesos por el lado mar o el lado tierra, no sería posible que el Concesionario brinde el servicio.

5.11. En otra consideración, en el literal b) del numeral 194 del Informe de Revisión Tarifaria, se señala también que:

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

"Al respecto, es importante recordar que los proyectos ejecutados utilizando los recursos transferidos por DPWC a la APN en dominio fiduciario ("Mejoramiento y aplicación de la Bocana de Entrada al Terminal Portuario del Callao" y "Mejoramiento de la Avenida Néstor Gambetta-Callao") se encuentran fuera del área de la concesión del TMS. En tal sentido, los supuestos beneficios de dichos proyectos (como la mejora de la infraestructura, el incremento de la capacidad operativa y la optimización de la prestación de servicios en el TMS, señalados por DPWC) trascienden al TMS, toda vez que, de ser posible ello, dichas obras no solo beneficiarían a DPWC, sino también a APM Terminals Callao S.A., Transportadora Callao S.A. y, en general, a todos los usuarios del Puerto del Callao."

5.12. Respecto de que se trate de una obra ubicada fuera de la Concesión o que no sea exclusivamente utilizada por el Concesionario, sino también por otros actores del Terminal Portuario del Callao, se cuenta con la opinión de PROINVERSIÓN, contenida en el Informe 028-2025/DEP remitida con Oficio 052-2025/PROINVERSIÓN.

5.13. En el numeral 5.3.1. del referido informe remitido por Proinversión se señala que, "En los contratos de APP, y en el marco de lo que se establezca en la normativa aplicable, se puede establecer que determinadas inversiones no necesariamente sean utilizadas para uso exclusivo del Concesionario." En el presente caso, dado el Contrato de Concesión ha establecido que la ICA es una inversión a ser recuperada mediante mecanismos tarifarios y encontrándose las obras fuera del área de concesión como paso obligado para otros actores, corresponde que, a pesar de no ser uso exclusivo sean considerados en el mecanismo de recuperación de la inversión mediante tarifas, dado que el contrato no tiene ninguna estipulación que vaya contra de estas estipulaciones.

5.14. A mayor abundamiento, entre los ejemplos que da PROINVERSIÓN en el informe comentado, se señala un caso del mismo Contrato de Concesión, en el numeral 5.3.4. del Informe N°028-2025/DEP se indica: *"Asimismo, es relevante destacar el caso específico de la concesión del Muelle Sur, en el cual, durante la ejecución de las obras de construcción y posterior ampliación, fue necesario desmontar, reforzar y reconstruir una sección del rompeolas existente. Si bien esta infraestructura no tiene una participación directa en las operaciones del Muelle Sur, constituye un elemento esencial de protección para el puerto en su conjunto. No obstante ello, los costos asociados a su intervención fueron considerados como parte de la inversión reconocida dentro de los ajustes tarifarios aplicables, evidenciando que determinadas inversiones, aún sin un uso exclusivo del concesionario, pueden ser reconocidas bajo criterios de funcionalidad integral del proyecto y conforme a lo establecido en el respectivo contrato APP."*

5.15. En lo que respecta a encontrarse fuera del área de concesión, en el numeral 5.1. del Informe 028-2025/DEP, se señala: "*La posibilidad de que las inversiones efectuadas con cargo al monto transferido al dominio fiduciario, y ubicadas fuera del área de concesión, sean consideradas como inversiones del Concesionario, así como su eventual recuperación, depende fundamentalmente de las condiciones específicas establecidas en el Contrato de APP correspondiente".* Tal como se ha mencionado anteriormente, el ICA es una inversión que se encontraba conforme al contrato destinada a la ejecución de las obras descritas la Cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, encontrándose las obras civiles ubicadas fuera del área de la concesión, motivo por el cual es el mismo contrato el que prevé la posibilidad de que las obras finalmente ejecutadas, se encuentren fuera del área de la concesión. Adicionalmente, también debe indicarse que el concepto de Área de Concesión, señalado en la Cláusula 1.20.13. del Contrato de Concesión, tampoco es un limitante para considerar que solo puedan existir obras dentro de la misma.

5.16. En atención a lo señalado, concluimos que las obras ejecutadas con la ICA si bien no son el resultado de los trabajos de Construcción y Equipamiento Portuario correspondientes al Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, ni tampoco son bienes construidos, explotados o mantenidos por el Concesionario, si son bienes utilizados por el Concesionario para la operación, por lo que se ajustan al concepto de

Obras en los términos contenidos en el Contrato de Concesión, no existiendo limitantes en las condiciones estipuladas en el Contrato de Concesión , para que dicha inversión, por no ser de uso exclusivo o ubicarse fuera del área de la concesión, no sea recuperada mediante la explotación del Nuevo Terminal de Contenedores-Zona Sur.

6. LA ICA NO ES UN APORTE

6.1. En el numeral 174 del Informe de Revisión Tarifaria se señala que " *la ICA es el monto, aporte o contraprestación que, adicionalmente a la Inversión Complementaria Mínima, fue ofrecido por DPWC como componente de su Propuesta Económica, y que deberá ser transferido por el Concesionario, en dominio fiduciario, a un patrimonio fideicometido creado exclusivamente para su administración. Como ha quedado evidenciado, la ICA fue ofrecida por el Concesionario como factor de competencia del concurso lo que le permitió adjudicarse la concesión."*

6.2. Sin duda la ICA puede ser considerado como un monto o una contraprestación en el Contrato de Concesión, sin que por ello pierda su condición de inversión. En cambio, no se encuentra en el Contrato de Concesión ninguna cláusula en la que se señale que la ICA sea un monto destinado a cubrir el pago por un aporte otorgada a cambio de la concesión. La afirmación contenida en el mencionado Informe de Revisión Tarifaria tampoco guarda coherencia con la calificación y tratamiento que el Ositrán le ha venido dando a la ICA en los primeros años de la concesión, en los diferentes Informes de Desempeño que han sido aprobados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán (Antes Gerencia de Regulación) donde no solo se consigna a la ICA dentro de la inversión proyectada sino que nunca ha sido consignada en la descripción de retribuciones y pagos que el Concesionario realiza a favor del Estado.

6.3. Que, en tal sentido, se solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica, durante la última revisión tarifaria que señale si existía norma legal o cláusula contractual que obligase a calificar a la ICA como un aporte y no como una inversión. La Gerencia de Asesoría Jurídica respondió en el Memorando N°002-2021-GAJ-OSITRAN, que no existía en el marco normativo vigente una disposición que prevea que el Regulador se encuentra obligado a calificar a la ICA como un aporte y no como una inversión.

6.4. Conforme a lo señalado en este punto, se advierte que no existe ninguna afirmación explícitamente plasmada en el Contrato de Concesión que lleve a concluir que la ICA sea un aporte. En cambio, sucede todo lo contrario con el concepto de inversión, explícitamente el Contrato de Concesión presenta textos expresos donde claramente presenta a la ICA como una inversión y no como un aporte.

6.5. Resulta pertinente mencionar que, a través de la Circular N°13, Proinversión absolvió una consulta referida específicamente a la forma en que se retribuiría al Concesionario por las obras comunes ejecutadas con cargo a los recursos aportados al fideicomiso, señalando que dicho monto constituye una contraprestación a cargo del Concesionario por el otorgamiento del derecho de Concesión. Sobre este último aspecto debe aclararse que la palabra "contraprestación" no es sinónimo de "aporte". Vale señalar que efectivamente, en la Circular 13, se responde la Consulta 22, donde se pregunta lo siguiente: "¿Cómo va a retribuir al Concesionario de Muelle Sur aquel que se beneficie de las inversiones para beneficio común Inversión Complementaria e Inversión Complementaria Adicional?" Al respecto se responde: "Las obras comunes serán ejecutadas a favor del Concedente, con cargo a los recursos aportados al fideicomiso, de acuerdo a lo establecido en el Contrato, siendo parte de la contraprestación a cargo del Concesionario por el otorgamiento del derecho de Concesión".

6.6. Al respecto se advierte que al indicar que las obras comunes serán ejecutadas con cargo a los recursos del fideicomiso y que serán parte de la contraprestación del Concesionario, es claro que se está indicando que se trata de parte de una serie de obligaciones que todas en su conjunto conforman "la contraprestación" del Concesionario por adjudicarse la concesión. Esto es así en vista que no existe norma legal o contractual que considere que una "contraprestación" solo puede consistir en un

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

aporte y que no permita considerar como “contraprestación” al conjunto de todas las obligaciones como construir, operar, invertir, entre otras. En este sentido, la palabra “contraprestación” no es sinónimo de retribución o aporte.

En atención a los argumentos expresados, solicito modificar el Informe que contiene la Propuesta de Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025 – 2030, incorporando a la Inversión Complementaria Adicional (ICA), conforme a la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el cálculo del factor de productividad.

Atentamente,

Firmado por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

NT. 2025067114

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml