

**Carta PdP/GG N° 055-2024**

Lima, 19 de noviembre de 2024

Señores  
**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso  
Público – OSITRAN**  
Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo  
Lima. -

**Atención:** Dra. Verónica Zambrano Copello  
Presidente del Consejo Directivo

**Asunto:** Comentarios al Informe “Propuesta: Revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario General San Martín - Pisco para el periodo 2025-2030”

**Referencia:** Resolución 65-2024-PD-OSITRAN

De nuestra consideración:

Nos es grato saludarlos y dirigirnos a ustedes con relación al procedimiento administrativo en curso, iniciado mediante la Resolución 30-2024-PD-OSITRAN, de revisión de las tarifas máximas aplicables en el Terminal Portuario General San Martín - Pisco para el periodo 2025-2030, en el marco del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado Peruano y Terminal Portuario Paracas S.A. (“PdP”) el 21 de julio de 2014 (en adelante, el “Contrato de Concesión”).

Como es de su conocimiento, mediante la resolución de la referencia, publicada el 17 de octubre de 2024, la Presidencia Ejecutiva del OSITRAN aprobó el Informe “*Propuesta: Revisión tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario General San Martín - Pisco para el periodo 2025-2030*” aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados (el “Proyecto”); a efectos de recibir comentarios de PdP y otros interesados.

Conforme a lo señalado en la mencionada resolución y dentro del plazo otorgado, PdP cumple con presentar a continuación sus comentarios al Proyecto, los cuales han sido elaborados conjuntamente con nuestros asesores económicos, la reconocida consultora Macroconsult S.A.. Cabe mencionar que un resumen de estos comentarios ha sido expuesto en la Audiencia Pública celebrada el 12 de noviembre de 2024 y en la audiencia privada celebrada con fecha 11 de noviembre de 2024.

**I. El marco jurídico aplicable: el Contrato de Concesión y la normativa regulatoria**

La fuente jurídica principal de la aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X en el presente caso es el Contrato de Concesión, el cual establece lo siguiente en su cláusula 8.25, modificada por la primera adenda (diciembre de 2016):

“8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de Obras correspondientes a la Etapa 1, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

El RPI (Retail Price Index) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) utilizado para ajustar la Tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación.

El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el CONCESIONARIO.

Para efectos del presente Contrato, será de aplicación la siguiente fórmula:

Factor Ajuste Tarifas máximas = RPI-X

Donde:

- RPI: es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación.
- X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el REGULADOR y será revisado cada cinco (5) años

Las siguientes revisiones de las tarifas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mismo mecanismo antes descrito.

Para propósito del cálculo del X, será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros años contados desde el inicio de la Explotación de la Concesión hasta el quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI.

Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.”<sup>1</sup>

De conformidad con el Contrato de Concesión, se aplica a la determinación del factor de productividad el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, “RETA”)<sup>2</sup>.

De los documentos del procedimiento tarifario, no existen discrepancias entre PdP y OSITRAN respecto de la aplicación al procedimiento del Contrato de Concesión y el RETA.

## **II. Primer comentario: el reconocimiento de inversiones efectivamente realizadas por PdP**

### *(a) Consideraciones e implicancias económico-regulatorias*

<sup>1</sup> De acuerdo con la cláusula de definiciones del Contrato de Concesión (1.29.30 y 1.29.95), el Regulador es OSITRAN y el Concesionario es PdP.

<sup>2</sup> Aprobado por Resolución de Consejo Directivo 3-2021-CD-OSITRAN.

En el párrafo 155 del Proyecto se indica lo siguiente con relación a la fuente de información utilizada para la estimación del insumo capital para el cálculo del factor de productividad del Terminal Portuario General San Martín - TPGSM:

“Cabe precisar que los valores de inversiones realizadas por el Concesionario serán obtenidos de los informes de liquidación respectivos. En tal sentido, mediante Memorando N° 00140-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF remitir información sobre la recepción y liquidación de Obras en el TPGSM que hayan sido recibidas por la APN en el periodo 2014-2023. Sobre el particular, mediante Memorando N° 01036-2024-GSF-OSITRAN y correo electrónico complementario de fecha 20 de septiembre de 2024, la GSF remitió el detalle de las Obras de inversión recibidas por la APN en el periodo antes mencionado, señalando el monto del presupuesto final ejecutado para cada Obra de inversión [...]” (subrayados agregados)

La incorporación de esta información en el modelo tarifario, que es parte del Proyecto, se da a través de 52 montos de inversión distribuidos en 39 categorías de capital dentro de la clasificación “Activos Intangibles”. Asimismo, en el Anexo 2 del Proyecto se observa que 30 de estos 52 montos fueron extraídos de presupuestos y no de liquidaciones finales de obra. Es decir, dichos montos tampoco se corresponden con aquellos efectivamente realizados para fines de supervisión del avance de compromiso de inversión.

Es importante destacar las diferencias que existen entre el marco conceptual relacionado al cálculo del factor de productividad y el relativo a la supervisión de las obras. El primero tiene como propósito medir la productividad física alcanzada por PdP en un determinado periodo, a partir de las cantidades efectivamente utilizadas de insumo capital (entre otras), en función del nivel de producción que la empresa puede ofrecer. Las eficiencias alcanzadas a partir del enfoque de regulación de incentivos (factor de productividad) son el resultado de la libertad de decisión que dicho esquema otorga a la empresa, a fin de que esta optimice las cantidades de insumos y productos y adquiera los insumos a los menores precios de mercado posibles. De esta manera, el factor de productividad busca capturar las eficiencias relativas en términos de cantidades y precios enfrentados por la empresa en el mercado, durante el periodo de análisis<sup>3</sup>. Por ello, las inversiones deben reflejar fielmente las condiciones de mercado bajo las cuales fueron adquiridas.

En contraste, la valorización de inversiones con fines de supervisión se enfoca en verificar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el desarrollo de proyectos y la ejecución de obras. Como los compromisos de inversión están vinculados a metas físicas y la fijación precios unitarios establecidos en un período base determinado, los valores de las liquidaciones finales (o presupuestos finales) no consideran cambios en precios ni partidas adicionales no previstas inicialmente, incluso si el concesionario ha tenido que asumirlos efectivamente. Por lo tanto, los montos de valorización de inversiones incluidos en los informes de liquidación o presupuestos finales no son coherentes con el objetivo del cálculo del factor de productividad.

*Diferencias en montos de inversiones que figuran en la propuesta del concesionario y en el Proyecto*

<sup>3</sup> Ver Bernstein J. y Sappington D. (2000) “How to determine the X in RPI-X regulation: a user’s guide”, Telecommunications Policy 23, 63-68; o, Cowan S. (2002) “Price Cap Regulation”, Swedish Economic Policy Review, January 9, 167-188.

La fuente de información usada para el cómputo de las inversiones para el cálculo del stock de capital del TPGSM en la propuesta de PdP fueron los estados financieros auditados de PdP. Tomando como base dicha fuente, el monto del total de inversiones realizadas en el TPGSM entre 2015 y 2023 asciende a US\$ 215'139,194. En contraste, el Proyecto solo considera US\$ 162'429,194 para el mismo periodo. Ello se traduce en una diferencia de US\$ 52'710,633, que no se están reconociendo en el cálculo del factor de productividad.

En la Tabla 1, se muestran las diferencias en montos entre las propuestas tarifarias, según las categorías consideradas como parte del insumo capital del TPGSM consignadas en la propuesta de PdP y el Proyecto. Como se puede apreciar, las diferencias más significativas están relacionadas con Obras Civiles (USD 40.7 millones), IC: Pavimento (USD 4.9 millones), Etapa 4 Almacén de Graneles (USD 2.3 millones) e IC: Sistemas de redes, comunicaciones, seguridad y otros (USD 2.3 millones).

**Tabla 1: Montos de inversión según Proyecto de OSITRAN y propuesta de PdP**  
(en dólares)

Concepto según propuesta OSITRAN	OSITRAN	EEFF PdP	Diferencia
Obras civiles (E1, E2, E3, E4)	90,576,226	131,277,789	40,701,563
IC: Pavimento	19,555,007	24,490,986	4,935,979
Etapa 4: Almacén de graneles	5,170,193	7,491,565	2,321,372
IC: Sistema de redes, comunicaciones, seguridad y otros	2,826,921	5,100,364	2,273,443
IC: Taller de mantenimiento	1,027,272	2,397,629	1,370,357
IC: Almacén CFS	2,080,493	3,344,131	1,263,638
Etapa 3: Edificio de Generadores Diesel	2,412,370	3,136,312	723,943
IC: Oficina de operaciones	995,887	1,552,562	556,675
IC: Ampliación del comedor	436,362	565,475	129,113
IC: Nuevo acceso al TPGSM	1,758,784	1,881,305	122,520
IC: Bitas de tierra, sur y norte	33,481	110,719	77,238
IC: 5 terminal tractor	399,407	460,917	61,510
Etapa 3: Equipamiento portuario   Etapa 2: Equipamiento portuario	166,993	213,646	46,653
IC: Electro hidráulico Motor Grab	310,376	330,247	19,872
IC: Cerco perimetrico norte	43,040	62,135	19,095
Etapa 2: Equipamiento portuario   Etapa 1: Equipamiento portuario	203,418	219,546	16,129
IC: Reubicación de las torres de enfilamiento del Terminal	13,480	27,114	13,634
IC: 2 uñas para pala cargadora	12,424	15,577	3,153
IC: Balanzas para el pesaje de camiones	22,945	24,900	1,955
IC: Nueva balanza de ingreso al TPGSM	49,980	50,730	750
IC: 4 cargadores frontales Volvo y 1 excavadora Volvo	1,587,450	1,588,112	662
IC: Central telefónica switch, instalación	33,187	33,345	158
IC: Tolva de 140 m3 de cuatro bocas	360,635	360,778	143
IC: 2 tolvas	29,860	29,862	3
IC: Sistema de Control de acceso Fase 1	30,156	30,156	0
Etapa 3: Equipamiento portuario	893,200	893,200	0
IC: 1 manipulador hidráulico de chatarra	377,535	377,535	0
IC: 1 montacarga Hyundai 30 D7 E	26,500	26,500	0
IC: 1 montacarga Hyundai 45 D9K	46,783	46,782	-1
IC: 2 barras de izaje multiuso   IC: 2 marcos de izaje multiuso	37,414	37,340	-74
IC: 1 remontador metálico de graneles	12,870	12,500	-370
IC: 1 grupo electrógeno de 500W N° 2	71,436	71,000	-436
IC: 1 grupo electrógeno de 500W N° 1	71,522	71,000	-522
IC: 1 minicargador CASE SR250 y 1 Barredor VS Pick Up	46,374	45,810	-564
IC: 2 Jaibas (Grabs nave)	81,811	81,070	-741
IC: Balanza para camiones HBM-Sumincó	21,769	20,000	-1,769
IC: Cargador frontal	252,092	250,000	-2,092
Etapa 4: Equipamiento portuario	172,240	168,105	-4,135
IC: 1 remontador 9m con pala y 1 marco metálico con uñas para montacarga	41,713	37,087	-4,626
IC: Barredora para pala cargadora industrial	31,342	26,659	-4,684
Etapa 2: Equipamiento portuario	187,342	181,962	-5,381
Etapa 1: Grúas móviles Libher LHM	9,036,891	9,028,635	-8,256
IC: Boyas de señalización del canal de ingreso al TPGSM	66,543	54,940	-11,603
IC: 10 ganchos automáticos y dispositivos	36,490	23,353	-13,137
IC: Balanzas para el pesaje de camiones HBM	143,148	63,100	-80,048
IC: 3 Sprader telescópico hidráulico para grúas móviles	585,564	407,807	-177,757
Etapa 1: Equipamiento portuario	2,992,344	2,646,840	-345,505
Dragado	11,675,925	11,229,300	-446,625
Otros	5,384,000	4,543,402	-840,598
<b>Total</b>	<b>162,429,194</b>	<b>215,139,827</b>	<b>52,710,633</b>

Fuente: PdP y OSITRAN

**Ejemplos de variaciones de los montos de inversiones efectivamente realizadas con respecto a los informes de liquidación y de presupuesto final**

Las diferencias mostradas en la Tabla 1, corresponden a un conjunto de inversiones ejecutadas por PdP desde el año 2018. A continuación, se presentan ejemplos que ilustran las dos principales características de los montos de los informes de liquidación, que los hacen incompatibles con el objetivo del cálculo del factor de productividad: (i) no consideran cambios en precios de mercado y (ii) no consideran partidas adicionales no previstas inicialmente.

**Ejemplo 1: Pavimentos**

La Tabla 2 muestra que el monto efectivamente invertido en pavimentos difirió en US\$ 6.66 millones con respecto al monto del informe de liquidación correspondiente. Esta diferencia está explicada principalmente por la variación del precio del concepto “Concreto C 32/40 (con fibras de acero 30 kg/cm<sup>3</sup>)”. Esta fue de aproximadamente 75%. Asimismo, se puede apreciar que el concepto “Señales de tráfico” no se encontraba previsto inicialmente en el expediente técnico, sin embargo, su adquisición fue necesaria para la colocación de pavimentos.

**Tabla 2: Cantidades y precios unitarios para “Pavimentos” en expediente técnico y efectivamente realizados**

Concepto	Unidad	Cantidades			Precios Unitarios (US\$, sin IGV)			
		Expediente	Realizado	Variación	Expediente	Realizado	Variación	
Concreto C32/40 (con fibras de acero 30kg/cm <sup>3</sup> ) / Profundidad 330mm	m3	44,527	44,527	0%	209.4	366.8	<b>75%</b>	
Procesamiento de material existente para sub base	m3	-	81,238	100%	-	10.3	100%	
Colocación de material de sub base e=380mm	m3	20,798	51,560	148%	17.7	9.5	-47%	
Transporte de material de sub base d<1km	m3-km	-	76,652	100%	-	1.7	100%	
Señales de Tráfico	PS	-	1	<b>100%</b>	-	94,807.5	100%	
Otros varios								
		<b>Montos (US\$, sin IGV)</b>						
Concepto	Expediente	Realizado	Variación	Variación (% Expediente)				
Concreto C32/40 (con fibras de acero 30kg/cm <sup>3</sup> ) / Profundidad 330mm	9,323,771	16,332,648	7,008,877	75%				
Procesamiento de material existente para sub base	-	836,020	836,020	100%				
Colocación de material de sub base e=380mm	369,030	489,298	120,268	33%				
Transporte de material de sub base d<1km	-	130,498	130,498	100%				
Señales de Tráfico	-	94,807	94,807	100%				
Otros varios	1,573,877	45,709	- 1,528,167	-97%				
<b>Total</b>	<b>11,266,677</b>	<b>17,928,981</b>	<b>6,662,303</b>	<b>59%</b>				

*Ejemplo 2: Plataforma de contenedores refrigerados*

La Tabla 3, muestra que el monto invertido pavimentos difirió en US\$ 1.16 millones con respecto al monto del informe de liquidación correspondiente. Esta diferencia está explicada principalmente por la variación del precio de varios de los conceptos que se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 3: Cantidades y precios unitarios para “Plataforma de contenedores refrigerados” en expediente técnico y efectivamente realizados**

Concepto	Unidad	Cantidades			Precios Unitarios (US\$, sin IGV)		
		Expediente	Realizado	Variación	Expediente	Realizado	Variación
Columna W8x24	Ton	57	57	0%	2,949.0	5,230.6	77%
Piso de Rejilla tipo GR-5 de Grating Peru SAC Longitudinales	m2	1,365	1,277	-6%	95.7	192.8	101%
W6x25	Ton	31	31	0%	2,871.0	7,680.7	168%
Otros varios	Ton	35	35	0%	2,871.0	5,230.6	82%
<b>Montos (US\$, sin IGV)</b>							
Concepto	Expediente	Realizado	Variación	Variación (% Expediente)			
Columna W8x24	169,280	300,235	130,955	77%			
Piso de Rejilla tipo GR-5 de Grating Peru SAC Longitudinales	130,593	246,129	115,535	88%			
W6x25	87,602	234,338	146,736	168%			
Otros varios	100,577	183,227	82,650	82%			
Total	262,586	946,029	683,443	260%			
<b>Total</b>	<b>750,638</b>	<b>1,909,958</b>	<b>1,159,320</b>	<b>154%</b>			

### Ejemplo 3: Demoliciones

La Tabla 4 muestra que el monto invertido en demoliciones difirió en US\$ 6.05 millones con respecto al monto del informe de liquidación correspondiente. En este ejemplo es importante resaltar los casos de dos conceptos no previstos inicialmente en el expediente como “pago por uso de botadero materiales” y “transporte de eliminación de material concreto, asfáltico y metálico” en los que el concesionario tuvo que incurrir finalmente.

**Tabla 4: Cantidades y precios unitarios para “Demoliciones” en expediente técnico y efectivamente realizados**

Concepto	Unidad	Cantidades			Precios Unitarios (US\$, sin IGV)		
		Expediente	Realizado	Variación	Expediente	Realizado	Variación
Pago por uso de botadero materiales	Ton	-	48,477	100%	-	52.1	100%
Transporte de eliminación de material concreto, asfáltico, metálico	Ton-km	-	1,735,412	100%	-	0.4	100%
Otros varios							
<b>Montos (US\$, sin IGV)</b>							
Concepto	Expediente	Realizado	Variación	Variación (% Expediente)			
Columna W8x24	-	2,523,440	2,523,440	100%			
Piso de Rejilla tipo GR-5 de Grating Peru SAC	-	644,146	644,146	100%			
Otros varios	747,935	3,630,213	2,882,278	385%			
<b>Total</b>	<b>747,935</b>	<b>6,797,799</b>	<b>6,049,864</b>	<b>809%</b>			

### Distorsiones en el cálculo del factor de productividad del TPGSM

En el Proyecto y en la propuesta de PdP, para cada categoría de activo, el stock de capital contable en el periodo  $t$  se obtiene sumando al stock de capital del periodo anterior ( $t - 1$ ) la inversión realizada (ajustada por los cambios contables) durante el periodo  $t$ , y restando la depreciación económica correspondiente a dicho periodo. En términos generales, el cálculo del stock de capital contable se expresa de la siguiente manera:

$$k_{m,t} = k_{m,t-1} + \Delta k_{m,t} - D_{m,t}$$

Donde:

$k_{m,t}$ : Stock de capital correspondiente al activo  $m$  al cierre del año  $t$ .

$k_{m,t-1}$ : Stock de capital correspondiente al activo  $m$  al cierre del año  $t - 1$ .

$\Delta k_{m,t}$ : Inversión realizada correspondiente al activo  $m$  durante el año  $t$ .

$D_{m,t}$ : Depreciación económica correspondiente al activo  $m$  durante el año  $t$ .

De la expresión anterior se desprende que los montos de inversiones no considerados (US\$ 52.71 millones) por el uso de fuentes distintas termina repercutiendo en el cálculo del factor de productividad principalmente a través de las inversiones realizadas en cada periodo,  $\Delta k_{m,t}$ . Este resultado se explica porque, en el Proyecto, las inversiones reconocidas se valorizan con base en los precios unitarios establecidos en los expedientes técnicos. En cambio, en la propuesta de PdP, se valorizan a precios de mercado, sustentados en la información auditada de sus estados financieros.

Esta diferencia contable, en términos del modelo tarifario, se termina reflejando en una subestimación de la cantidad de capital (que sería el equivalente a las horas trabajadas en lo que respecta al insumo mano de obra). Después de ser estimado el stock contable de cada categoría de capital, estos son divididos por el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC) o Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME), según corresponda. Por último, para el cálculo de las unidades de capital que estuvieron en operación para la producción del TPGSM, se considera el promedio de las unidades de capital calculadas para los periodos  $t$  y  $t - 1$ . Este procedimiento se condensa en la siguiente expresión:

$$\hat{v}_{m,t} = \frac{\hat{s}_{m,t} + \hat{s}_{m,t-1}}{2}$$

Donde:

$\hat{v}_{m,t}$  : Cantidad de capital implícita correspondiente al activo  $m$  durante el año  $t$ .

$\hat{s}_{m,t}$  : Unidades de servicios de capital implícito correspondiente al activo  $m$  al cierre del año  $t$ .

$\hat{s}_{m,t-1}$  : Unidades de servicios de capital implícito correspondiente al activo  $m$  al cierre del año  $t-1$ .

Así, en términos de capital utilizado, para el año 2023, el Proyecto y la propuesta de PdP reconocen 132.8 millones y 179.4 millones de dólares reales, respectivamente. Esto representa una subestimación de aproximadamente 46.6 millones de dólares reales en las unidades empleadas para medir el insumo de capital.

La primera distorsión producto del monto de inversiones no recogidos en el Proyecto es la subestimación del uso de insumos de la empresa y, por consiguiente, una sobrestimación de la productividad de la empresa. Implícitamente y en términos intuitivos, el Proyecto estaría comunicando que el TPGSM tendría la capacidad atender el mismo nivel de cargas y naves utilizando un puerto de un valor del 74% de lo efectivamente invertido en el puerto actual en términos de cantidad de capital. Asimismo, como se describió en los ejemplos de la subsección anterior, de no haber incurrido en las variaciones de precios unitarios o en la adquisición de partidas inicialmente no previstas, no se podría haber obtenido el puerto en su condición actual. Esta distorsión obedece a que mientras en las liquidaciones aprobadas por GSF las inversiones se encuentran valorizadas a partir de precios unitarios determinados en expedientes técnicos aprobados durante el año 2015; los precios efectivamente incurridos en los distintos proyectos ejecutados por PdP corresponden al año 2018 en adelante.

Es importante destacar que el lapso de tiempo transcurrido entre la aprobación de los expedientes y la ejecución de las obras, se debió a hechos no atribuibles al concesionario, tales como la aprobación del expediente técnico principal en el año 2015, la aprobación del EIA en el año 2016, la aprobación de la Adenda 1 (bancabilidad) en diciembre de 2016, demoras en la aprobación del endeudamiento garantizado permitido durante 2017, en un contexto de falta de quorum de OSITRÁN por la falta de designación de miembros del consejo directivo por parte de la Presidencia del Consejo de Ministros.

La segunda distorsión, que es un subproducto de la primera, es la sobrestimación en la variación de precios de insumos de la empresa dentro del cálculo del factor de productividad.

En el Proyecto y en la propuesta del concesionario, se observa una caída del precio de alquiler de capital entre 2015 y 2023. En cuanto la cantidad de capital -que está siendo subestimada- es un ponderador para el cálculo de la variación de precios de insumos de la empresa, la caída del precio de alquiler de capital se estaría ponderando en menor medida de lo que realmente corresponde. Se puede apreciar que los arreglos de estas distorsiones tienen efectos en sentidos contrarios en el resultado final del factor de productividad.

De esta manera, solicitamos que las inversiones realizadas por PdP y acreditadas de conformidad con los estados financieros auditados sean incorporadas en la versión final de la decisión tarifaria.

(b) *OSITRAN está legalmente sujeto a utilizar información probada en el expediente*

Lo expuesto en esta sección es plenamente consistente con el Principio de Verdad Material reconocido en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General (“LPAG”)<sup>4</sup>, según el cual “*la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados*”.

Por ello las actuaciones administrativas deben estar dirigidas a la identificación y esclarecimiento de los hechos reales producidos. De esta manera, el Principio de Verdad Material implica que la autoridad administrativa está obligada a realizar todas las diligencias probatorias que tiendan a la averiguación de los hechos para luego fundamentar su decisión.

Este principio es aplicable al presente procedimiento tarifario y fue de hecho aplicado por el regulador en anteriores revisiones tarifarias bajo el régimen de RPI-X, como por ejemplo consta en el Informe Tarifario elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica del OSITRAN en el año 2019 para el Terminal de Concentrados de Minerales en el Puerto del Callao<sup>5</sup>.

Adicionalmente, están probados en el expediente -a través de los estados financieros auditados- los gastos realizados por PdP respecto de las inversiones para los activos que constituyen insumos para la prestación de los servicios materia del Contrato de Concesión. De forma respetuosa, afirmamos que el reconocimiento de inversiones probadas no es una materia discrecional del regulador. En la medida que PdP ha acreditado la existencia y magnitud de las inversiones, las mismas deben ser usadas por el regulador para el cálculo de la productividad de PdP.

(c) *El RPI-X en la regulación tarifaria, en el Contrato de Concesión y en la normativa: incentivo a las inversiones (por lo que éstas deben ser reconocidas)*

<sup>4</sup> Texto Único Ordenado aprobado por Decreto Supremo 4-2019-JUS.

<sup>5</sup> Informe “Revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario de Callao” aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados hasta el 22 de mayo de 2024: “229. (...) teniendo en consideración la información que ha sido proporcionada por el Concesionario a solicitud de este Regulador (a través de las Cartas N° ADM-0242-19 y N° ADM-244-19), siguiendo el criterio contemplado en la Propuesta Tarifaria (relativa a la exclusión de aquellos conceptos que no constituyen insumos (materiales) empleados para la prestación de servicios por parte del Concesionario. Esto último en estricta aplicación del Principio de Verdad Material contemplado en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, que establece que dichas autoridades tienen el deber de verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual debe adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.”

El esquema regulatorio RPI-X, también denominado *price cap*, fue propuesto inicialmente en la primera mitad de la década de 1980 en el Reino Unido, en 1983, para su aplicación a las tarifas de British Telecommunications Plc.<sup>6</sup> El mecanismo RPI-X fue concebido como una reacción a los problemas encontrados con la aplicación del esquema regulatorio tarifario conocido como regulación por tasa de retorno.

La regulación RPI-X fija una tasa a la cual los precios, después de la corrección por la inflación, deben variar. La tasa a la cual los precios (ajustados por la inflación) deben variar es denominada «factor de productividad» o factor X, el cual representa las ganancias de eficiencia que la empresa debe trasladar a los usuarios a través de menores precios<sup>7</sup>. El principal incentivo de la empresa para reducir sus costos es que, en este régimen, le es permitido retener toda la diferencia entre dichos costos y el precio tope. En el tiempo, las ganancias de eficiencia se trasladan a los usuarios. Si no hay ganancias en eficiencia (normalmente obtenidas por inversiones), los usuarios no disfrutarán de menores precios.

Es unánime en la doctrina económica regulatoria que la regulación RPI-X constituye un esquema de incentivos para la empresa regulada<sup>8</sup>, a efectos de que realice inversiones en la mejora en la prestación del servicio o servicios regulados. Ya hemos señalado que el Contrato de Concesión recoge de forma explícita el esquema regulatorio RPI-X. Ello implica que las características de dicho esquema deben ser respetadas por el Estado Peruano en la determinación del factor de productividad.

Hacemos notar que el Estado Peruano no solo suscribió con PdP el Contrato de Concesión, sino también en la misma fecha un Contrato de Garantía **[Anexo A]**, que señala lo siguiente en su cláusula segunda:

“SEGUNDA: DE LA GARANTÍA

2.1. En virtud del presente CONTRATO DE GARANTÍA, EL ESTADO garantiza a EL CONCESIONARIO, las declaraciones, seguridades y obligaciones del Concedente establecidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN. Esta garantía no es una garantía financiera. (...)”

Ello implica, además, que el contenido del Contrato de Concesión tiene el carácter jurídico de contrato-ley, con la protección específica que corresponde a dicha categoría<sup>9</sup>. Al haber establecido el Contrato de Concesión que la regulación tarifaria de PdP se rige por el esquema RPI-X, la ejecución del dicho contrato por parte del Estado Peruano, y en particular por OSITRAN, no puede implicar mecanismos

<sup>6</sup> LASHERAS, Miguel Ángel. La regulación económica de los servicios públicos. Barcelona, Ariel: 1999, p. 92

<sup>7</sup> KING, Stephen P. Principles of price cap regulation. En Margaret Arblaster y Mark Jemison (editores). Infrastructure regulation and market reform: principles and practice. Canberra: ACCC y PURC, 1998. Cfr. también ARMSTRONG, Mark; Simon COWAN y John VICKERS. Regulatory Reform. Economic Analysis and British Experience. MIT Press, 1994 p. 165 y ss

<sup>8</sup> Ver autores previamente citados, también: SAPPINGTON, David E. M. y Dennis L. WEISMAN. Price Cap Regulation: What Have We Learned from Twenty-Five Years of Experience in the Telecommunications Industry? 2010.

<sup>9</sup> De conformidad con el Tribunal Constitucional peruano, “el contrato-ley es un convenio que pueden suscribir los contratantes con el Estado, en los casos y sobre las materias que mediante ley se autorice. Por medio de él, el Estado puede crear garantías y otorgar seguridades, otorgándoles a ambas el carácter de intangibles. Es decir, mediante tales contratos-ley, el Estado, en ejercicio de su *ius imperium*, crea garantías y otorga seguridades y, al suscribir el contrato-ley, se somete plenamente al régimen jurídico previsto en el contrato y a las disposiciones legales a cuyo amparo se suscribió éste.” Sentencia del 3 de octubre de 2003, emitida en el expediente 5-2003-AI/TC.

contrarios a las características del esquema RPI-X. La voluntad de ambas partes del Contrato de Concesión al pactar dicho esquema implica el respeto a sus características, aunque estas no hubieran sido listadas en el texto del Contrato de Concesión. Al pactar este esquema ambas partes se someten a aquello que la doctrina regulatoria entiende sobre el esquema RPI-X y no puede apartarse de la misma.

Este mismo razonamiento fue acogido por el Tribunal Arbitral que resolvió diversos conflictos sobre la determinación del factor de productividad que en el año 2001 determinó el Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones – OSIPTEL respecto de tarifas reguladas de Telefónica del Perú S.A.A. En su laudo del 30 de abril de 2004 el Tribunal Arbitral señaló:

“(…) este Tribunal Arbitral entiende que al momento en que las partes suscribieron los CONTRATOS DE CONCESIÓN, pactaron expresamente el concepto de “factor de productividad” o “factor X”, ya que sobre él existía y existe un marco de certeza a nivel internacional.

Justamente por ello y sin perjuicio de lo parco de las estipulaciones contenidas en los CONTRATOS DE CONCESIÓN, este Tribunal Arbitral destaca que las partes han mostrado su conformidad acerca de la base metodológica que empleó OSIPTEL para calcular los aumentos de productividad de TELEFÓNICA. (...).

Este Tribunal Arbitral entiende que la razón por la que la discrepancia que existe entre las partes no se extiende al marco metodológico, se debe precisamente al modo en que han sido redactados los CONTRATOS DE CONCESIÓN, ya que si bien no existe una definición contractual expresa, el esquema de fórmulas de tarifas tope no constituye una invención de nuestro regulador. De tal suerte que, como ha indicado TELEFÓNICA, “aunque las partes no dijeron nada de modo expreso, era patente la voluntad común de someterse a los dictados de esa experiencia internacional y, en particular, a los postulados de la doctrina regulatoria correspondiente.” (subrayados agregados)

Este escenario impide jurídicamente que OSITRAN emplee algún mecanismo o elemento que sea contrario a las características del esquema RPI-X pactado con el Estado Peruano en el Contrato de Concesión. El ámbito de discrecionalidad que puede utilizar el regulador está limitado.

El RETA también señala de forma expresa que el esquema tarifario RPI-X constituye uno de incentivos:

“I. Revisión Tarifaria por Precios Tope o mecanismo RPI - X El mecanismo RPI - X es un tipo de regulación por incentivos que consiste en establecer un tope máximo sobre la variación del nivel tarifario de los servicios regulados, de tal manera que la variación promedio de las tarifas reguladas no exceda el tope estimado por el Regulador. (...)

El mecanismo RPI - X genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor X (factor de productividad) son retenidas por la Entidad Prestadora. En tal

sentido, este mecanismo provee fueres incentivos para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que las ganancias de eficiencia derivadas se trasladen periódicamente al usuario a través de las tarifas.” (subrayados agregados)

De manera más directa, y también en relación con la regulación RPI-X, OSITRAN ya ha señalado en un anterior procedimiento tarifario de determinación de factor de productividad, que el esquema RPI-X tiene como característica el incentivo a que se realicen inversiones:

“Es importante indicar que la aplicación del mecanismo de incentivos mediante la metodología de RPI-X es práctica establecida a nivel mundial en diversos sectores. Dicha metodología tiene como objetivo incentivar a las empresas a realizar inversiones y a ser eficientes a nivel de costos operativos durante el período regulatorio. De esa manera, las ganancias en eficiencia de la empresa se trasladan a los usuarios en el siguiente período regulatorio, vía menores tarifas.”<sup>10</sup> (subrayado agregado)

De forma análoga a lo que ocurre respecto del Contrato de Concesión, el RETA impone limitaciones al ámbito de lo que OSITRAN está legalmente habilitado a desarrollar en los procedimientos tarifarios. Recordamos que la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión dispone que el procedimiento tarifario debe sujetarse al RETA.

Por ello, aun independientemente del Contrato de Concesión, el RETA impide que OSITRAN desconozca la productividad real y probada de PdP. Hacemos notar adicionalmente que el Contrato de Concesión señala de forma expresa que “[e]l factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el CONCESIONARIO.” Ello implica utilizar las inversiones reales de PdP.

Respetuosamente, el regulador no puede adoptar acciones que sean contrarias a las características del esquema RPI-X, que además son reconocidas en el propio RETA, como el objetivo de incentivo de inversiones mencionado de forma explícita en dicha norma.

- (d) *La Gerencia de Supervisión y Fiscalización no determina los montos finales de liquidaciones de obras*

En el año 2011 OSITRAN emitió la Resolución 4-2011-CD-OSITRAN, que aprobó la “Directiva de procedimientos aplicables para las liquidaciones y aceptación de las inversiones de las obras portuarias” (en adelante, “Directiva Liquidaciones”).

La Directiva Liquidaciones incorporaba una definición de “Liquidación”, así como reglas para el procedimiento de liquidación.

---

<sup>10</sup> Informe “Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-2021” Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y Gerencia de Asesoría Jurídica, mayo de 2016; aprobado por el Consejo Directivo de OSITRAN mediante Resolución 30-2016-CD/OSITRAN.

No obstante, la Directiva Liquidaciones fue derogada de forma expresa por la Resolución 32-2021-CD-OSITRAN, del 22 de julio de 2021 (“Resolución 32”) **[Anexo B]**. En efecto, el artículo 2 de la Resolución 32 dispone:

“Artículo 2º.- Dejar sin efecto la Directiva de Procedimientos Aplicables para las Liquidaciones y Aceptación de las Inversiones de las Obras Portuarias aprobada con Resolución de Consejo Directivo N° 004-2011-CD-OSITRAN.”

La Resolución 32 aprueba la “Directiva para la Presentación de Información y Documentación Final de la Obra Portuaria aceptada por la Autoridad Competente”, la cual ya no menciona el término “liquidación”.

La Resolución 32 señala en sus considerandos:

“Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 004-2011-CD-OSITRAN publicada el 9 de febrero de 2011, se aprobó la Directiva de Procedimientos Aplicables para las Liquidaciones y Aceptación de las Inversiones de las Obras Portuarias (en adelante, la Directiva de Liquidaciones); Que, en su oportunidad, se identificó la necesidad de reemplazar la Directiva de Liquidaciones vigente en tanto incluye términos que podrían generar confusión respecto del alcance de las actividades que se desarrollan en cumplimiento de la función supervisora asignada al Regulador y, emitir una nueva directiva con la finalidad precisar aquellas actividades que realiza la Jefatura de Contratos Portuarios luego de la aceptación/recepción de las obras portuarias, por parte de la Autoridad Portuaria Nacional;” (subrayado agregado)

La directiva hoy vigente -y bajo la cual se realizaron la gran mayoría de procedimientos de PdP- ya no menciona el término “liquidación”.

Entendemos entonces que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN no es el órgano competente para determinar el valor final de las liquidaciones de las obras portuarias. En la medida que la liquidación implica la determinación del valor final para la contabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC, este es el órgano competente para dicha determinación.

En el actual procedimiento tarifario, el Proyecto no ha mencionado las determinaciones finales del MTC en relación con las liquidaciones finales, lo que ya no puede realizarse en las actuales etapas del procedimiento debido a que se privaría a PdP y a otros agentes del derecho de efectuar comentarios al respecto.

De hecho, la directiva hoy vigente establece que el pronunciamiento de OSITRAN se refiere a la validación de la presentación completa de la documentación:

“7. Responsabilidades (...)

7.2. Del OSITRAN.

7.2.1. Revisar la documentación remitida por el concesionario.

7.2.2. Emitir y comunicar al concesionario con el informe de validación del cumplimiento de la obligación de la presentación completa y oportuna de la

documentación señalada en la presente directiva una vez concluida la actividad.” (subrayado agregado)

Lo mencionado constituye un motivo sólido adicional que acredita que la información del monto de inversiones incluido en el Proyecto (asumiendo informes de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN) no constituye la mejor información disponible a efectos de la determinación del factor de productividad de PdP.

### **III. Segundo comentario: el factor de corrección por calidad**

Con respecto a la propuesta de incluir una corrección por calidad de servicio (“Factor Q”) en el cálculo del factor de productividad del TPGSM, el Proyecto señala que no existe base contractual para establecer tal corrección al Factor de Productividad del TPGSM. En específico, se afirma en la página 111 del Proyecto que:

“[...] las tarifas deben ser reajustadas conforme a la fórmula “RPI – X”, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, sin incorporar algún ajuste por calidad en el cálculo del factor de productividad del TPGSM como lo plantea PdP.”

Al respecto, cabe destacar que en el párrafo 215 del Proyecto se señala que “para la determinación del factor de productividad (X), el Regulador, de considerarlo pertinente, podrá estimar o ajustar dicho factor considerando aspectos relacionados con la calidad de los servicios prestados por la Entidad Prestadora”. Asimismo, es importante señalar que, en lo que respecta a la corrección por calidad de servicio, éste es un mecanismo señalado explícitamente en el acápite I.3. del Anexo II del RETA:

“Para la determinación del factor de productividad (X), el Regulador, de considerarlo pertinente, podrá estimar o ajustar dicho factor considerando aspectos relacionados con la calidad de los servicios prestados por la Entidad Prestadora, así como la inclusión de inversiones obligatorias contractuales no vinculadas con demanda o asociadas a metas de cobertura.

[...] Por otro lado, cabe mencionar que el contrato de concesión, la ley o el Regulador establecen los estándares mínimos de operaciones y calidad del servicio que deberá cumplir la Entidad Prestadora. Así, en el caso de la concesión de la infraestructura, se puede contemplar una eventual modificación del mecanismo de Precios Tope cuando se exija una calidad superior a la establecida por el contrato y/o mayores inversiones vinculadas a dichos niveles de calidad superior requeridos. De tal manera que:

$$P_t = [1 + (RPI - X) \pm Q \pm K] P_{t-1}.$$

En la propuesta del concesionario se evaluó los siguientes grupos de mediciones: (i) las mediciones de los niveles de servicio y productividad del TPGSM, y (ii) las mediciones de niveles de indicadores de servicios de nave, carga fraccionada, granel y contenedores, disponibles desde el tercer trimestre de 2015 hasta el cuarto trimestre de 2023. El primer grupo de mediciones se centra en el rendimiento toneladas/hora, mientras que el segundo grupo se enfoca en mejoras en la reducción del tiempo de

servicio. En tal sentido, es importante mencionar que PdP estaría ofreciendo sus servicios regulados con una calidad superior a la establecida en el Contrato de Concesión.

En virtud de lo señalado anteriormente

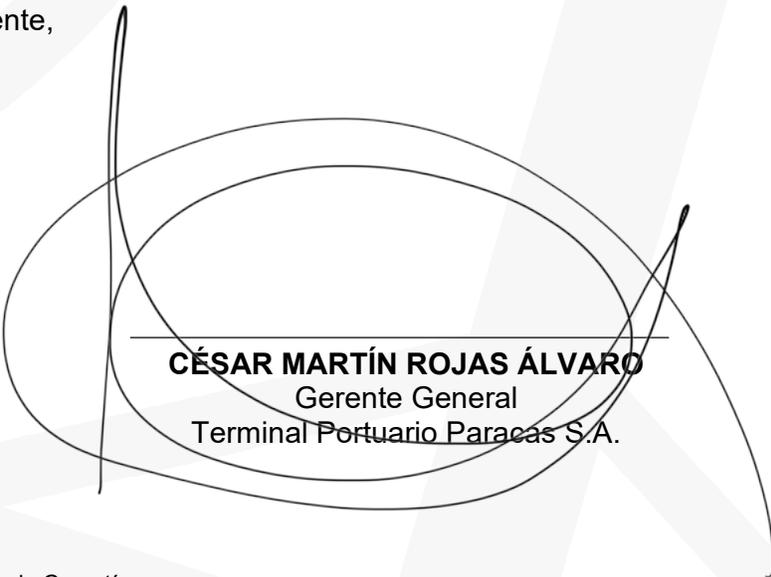
- PdP solicita a OSITRAN que se reconozcan las inversiones efectivamente realizadas y acreditadas mediante los estados financieros auditados, en lugar de basarse en montos provenientes de liquidaciones o presupuestos que no reflejan las condiciones reales de mercado ni las partidas adicionales necesarias para la ejecución de las obras. Este reconocimiento es fundamental para garantizar un cálculo adecuado del factor de productividad del Terminal Portuario General San Martín, evitar distorsiones en la valoración del capital utilizado y cumplir con el Principio de Verdad Material, además de respetar el esquema regulatorio RPI-X que incentiva la inversión y la eficiencia en beneficio de los usuarios.
- PdP solicita la inclusión de la corrección por Factor Q dentro del cálculo del factor de productividad del TPGSM.

PdP reconoce el trabajo efectuado por el equipo de OSITRAN encargado del procedimiento tarifario, y confía en que nuestros comentarios serán acogidos en la versión definitiva de la decisión tarifaria.

Finalmente, solicitamos se sirvan convocarnos al informe oral que nuestra empresa realizará ante la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN.

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Muy atentamente,



**CÉSAR MARTÍN ROJAS ÁLVARO**  
Gerente General  
Terminal Portuario Paracas S.A.

Adj:

**Anexo A:** Contrato de Garantía.

**Anexo B:** Resolución 32-2021-CD-OSITRAN del 22 de julio de 2021.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

## RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Firmado por:  
ZAMBRANO  
COPELLO Rosa  
Veronica FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 22/07/2021  
08:51:44 -0500

N° 0032-2021-CD-OSITRAN

Lima, 22 de julio de 2021

### VISTOS:

El Memorando N° 1893-2021-GSF-OSITRAN y el Informe N° 449-2021-JCP-GSF-OSITRAN, mediante los cuales la Gerencia de Supervisión y Fiscalización sustenta el proyecto de Directiva para la Presentación de Información y Documentación Final de la Obra Portuaria Aceptada por la Autoridad Competente; y el Informe N° 00099-2021-GAJ-OSITRAN; y,

### CONSIDERANDO:

Que, el literal c) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, establece que la función normativa de los Organismos Reguladores comprende la facultad de dictar en el ámbito y materia de sus respectivas competencias, reglamentos y normas que regulen los procedimientos a su cargo;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Creación del Ositrán establece que dicho Regulador tiene la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, así como supervisar el cumplimiento de los Contratos de Concesión, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones establecidas en la Ley;

Que, el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 26917 establece que las atribuciones reguladoras y normativas del Ositrán, comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones o derechos de las Entidades Prestadoras o de los Usuarios;

Que, el inciso 13.2 del artículo 13 del Reglamento General de OSITRAN aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que, en ejercicio de su función normativa, podrá emitir, entre otros, reglamentos de supervisión y aquellas que sean necesarios según las normas pertinentes;

Que, adicionalmente, el artículo 12 del citado reglamento establece que la función normativa es ejercida de manera exclusiva por el Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 004-2011-CD-OSITRAN publicada el 9 de febrero de 2011, se aprobó la Directiva de Procedimientos Aplicables para las Liquidaciones y Aceptación de las Inversiones de las Obras Portuarias (en adelante, la Directiva de Liquidaciones);

Que, en su oportunidad, se identificó la necesidad de reemplazar la Directiva de Liquidaciones vigente en tanto incluye términos que podrían generar confusión respecto del alcance de las actividades que se desarrollan en cumplimiento de la función supervisora asignada al Regulador y, emitir una nueva directiva con la finalidad precisar aquellas actividades que realiza la Jefatura de Contratos Portuarios luego de la aceptación/recepción de las obras portuarias, por parte de la Autoridad Portuaria Nacional;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan  
Carlos FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 22/07/2021 12:50:15 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI  
Humberto Luis FIR 07720411 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 22/07/2021 12:14:53 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John  
Albert FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 22/07/2021 11:31:45 -0500



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, por medio del Informe N° 00099-2021-GAJ-OSITRAN de fecha 12 de julio de 2021, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán brindó su conformidad a la viabilidad legal del proyecto de Directiva;

Que, luego de la evaluación y deliberación que corresponde, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los documentos que sustenta el proyecto de “Directiva para la Presentación de Información y Documentación Final de la Obra Portuaria aceptada por la Autoridad Competente”; el proyecto de directiva y la Exposición de Motivos,

Por lo expuesto y en virtud de sus funciones previstas en el Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y del artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N° 012- 2015-PCM y modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 739-2021-CD-OSITRAN, de fecha 21 de julio de 2021;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1º.-** Aprobar la “Directiva para la Presentación de Información y Documentación Final de la Obra Portuaria aceptada por la Autoridad Competente”.

**Artículo 2º.-** Dejar sin efecto la Directiva de Procedimientos Aplicables para las Liquidaciones y Aceptación de las Inversiones de las Obras Portuarias aprobada con Resolución de Consejo Directivo N° 004-2011-CD-OSITRAN.

**Artículo 3º.-** Disponer la publicación de la presente resolución y de la “Directiva para la Presentación de Información y Documentación Final de la Obra Portuaria aceptada por la Autoridad Competente” en el Diario Oficial El Peruano.

**Artículo 4º.-** Disponer la difusión de la presente resolución y la “Directiva para la Presentación de Información y Documentación Final de la Obra Portuaria aceptada por la Autoridad Competente”, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano ([www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)).

Regístrese, comuníquese y publíquese

**VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**  
Presidente del Consejo Directivo

NT: 2021065483

	Denominación	Código
	<b>DIRECTIVA PARA LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN FINAL DE LA OBRA PORTUARIA ACEPTADA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE</b>	DIR-GSF-01-2021
		Versión
		01
Aprobado por Resolución N°0032-2021-CD-OSITRAN		

## 1. Objeto

La presente Directiva tiene por objeto establecer las disposiciones para el desarrollo de la actividad de presentación y revisión de la documentación final de las obras portuarias, luego de su aceptación por parte de la autoridad competente, llevadas a cabo en el marco de los Contratos de Concesión Portuarios vigentes.

## 2. Finalidad

Brindar predictibilidad a los concesionarios portuarios respecto de la información y documentación técnica a ser presentada por estos, de manera posterior a la recepción y aceptación de las obras que tenga previsto en los respectivos contratos de concesión vigente, y que servirá de insumo en la supervisión de la conservación de los bienes resultantes de la ejecución de las obras.

## 3. Base legal

- Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte aéreo y modificatorias.
- Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y modificatorias.
- Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificatorias.
- Reglamento de Organización y Funciones aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias.
- Reglamento General de Supervisión aprobado con Resolución del Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011 y sus modificatorias o norma que lo reemplace.
- Contratos de Concesiones Portuarias y sus respectivas adendas.

## 4. Alcance

La presente norma es aplicable a la actividad de requerimiento de información y documentación técnica consolidada correspondiente a la obra portuaria ejecutada dentro del marco de los contratos de concesión portuaria vigentes, luego de la recepción y/o aceptación de la misma por parte de la autoridad competente.

## 5. Disposiciones Generales.

- 5.1. El concesionario deberá remitir al Ositrán, luego de la recepción y/o aceptación de la obra portuaria supervisada por el Regulador, la siguiente información y documentación final de carácter técnico:

Nombre del documento	Descripción
Memoria Descriptiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Síntesis de los puntos más importantes que conforman el proyecto ejecutado, mediante el cual se tenga una visión general del mismo. Deberá contener principalmente: datos básicos de la obra, descripción, características, objetivos e impacto del proyecto.</li> </ul>
Información de aprobación del Expediente Técnico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deberá contener un cuadro con la información ordenada de la aprobación del Expediente Técnico y, de ser el caso, todas sus modificaciones, ordenada en forma cronológica.</li> </ul>

Visado por: VEGA VASQUEZ John  
Albert FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 22/07/2021 11:31:56 -0500

	Denominación	Código
	<b>DIRECTIVA PARA LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN FINAL DE LA OBRA PORTUARIA ACEPTADA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE</b>	DIR-GSF-01-2021
		Versión
		01
Aprobado por Resolución N°0032-2021-CD-OSITRAN		

Nombre del documento	Descripción
Información del Avance de Obras	<ul style="list-style-type: none"> <li>Detallará un Cuadro con las fechas de presentación y documento emitido por respecto de los informes mensuales de avance de obras.</li> </ul>
Información de recepción/aceptación de obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Detallará e incluirá los documentos en los que conste que la recepción / aceptación de la Obra por la APN, y el levantamiento de las observaciones que la APN hubiere consignado.</li> </ul>
Información de planos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluirá los planos <i>As Built</i>, de corresponder.</li> </ul>
Información de calidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dossiers de calidad o similares.</li> </ul>
Información de metrados finales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluirá la planilla de metrados ejecutados debidamente sustentada.</li> </ul>
Información del Plan de Conservación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluirá el Plan de Conservación Aprobado por la autoridad competente, correspondiente a la obra.</li> </ul>
Miscelánea	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluirá información que resulte pertinente, y que muestre cronológicamente la evolución de la ejecución del proyecto, como panel fotográfico, medios audiovisuales, o similares.</li> </ul>

5.2. El Ositrán evaluará la información remitida por el concesionario, de acuerdo con la estructura de la tabla precedente, y podrá requerir información específica adicional que se ajuste a las características particulares de la obra (obras de carácter tecnológico, obra de equipamiento, entre otros), de considerarlo necesario. En caso el Regulador considere suficiente la información remitida, se emitirá una comunicación dando cuenta del cumplimiento de la obligación de presentación de la información y documentación final de la obra portuaria correspondiente.

**6. Disposiciones específicas: Presentación de la documentación consolidada de la obra.**

6.1. El Concesionario, en un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados desde la fecha en que se encuentre suscrita el Acta de Recepción de Obra, por parte de la Autoridad Portuaria Nacional, o se haya dejado constancia del levantamiento de las observaciones que hubiera detallado a la mencionada autoridad al momento de la recepción o aceptación de obras; deberá presentar ante el Ositrán la documentación contenida en el punto 5.1. de la presente Directiva, a través de la mesa de partes presencial y/o virtual.

6.2. Los documentos del punto 5.1. deben ser suscritos por el profesional responsable de la ejecución de la obra y el representante legal de la Empresa Concesionaria. En caso de que la documentación remitida no se adecúe a lo señalado en el punto 5.1 de la presente Directiva, el Ositrán emitirá una comunicación de observaciones.

6.3. En caso el Ositrán observe la documentación presentada por el concesionario, o devuelva ésta por encontrarse incompleta, se otorgará al Concesionario un plazo de hasta treinta (30) días hábiles adicionales, contados a partir del día siguiente de la recepción del oficio de comunicación de las observaciones o devolución, para la nueva presentación de los documentos, en el caso de devolución, o para el levantamiento de las observaciones formuladas.

6.4. El Ositrán tendrá un plazo máximo de sesenta (60) días hábiles contados desde el día hábil siguiente a la nueva presentación de los documentos en el caso de devolución o la subsanación solicitada, según sea el caso, para revisarla y emitir el informe respectivo.

	Denominación	Código
	<b>DIRECTIVA PARA LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN FINAL DE LA OBRA PORTUARIA ACEPTADA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE</b>	DIR-GSF-01-2021
		Versión
		01
Aprobado por Resolución N°0032-2021-CD-OSITRAN		

- 6.5. El informe a ser emitido por el Ositrán contendrá la validación del cumplimiento de la presentación de la documentación señalada en la presente directiva, información que tiene por finalidad ser utilizada durante la ejecución de las labores de supervisión de la conservación de la obra correspondiente.
- 6.6. En caso de discrepancia, entre la información presentada por el concesionario, según lo señalado en el punto 5 de la presente Directiva, y los hechos que Ositrán haya verificado durante su supervisión durante la ejecución de la obra o en forma posterior, se dejará constancia de dicha discrepancia en el informe respectivo; sin embargo, el concesionario podrá estar sujeto a responsabilidades administrativas, en caso no cumpliera con remitir la información requerida según la presente directiva o no cumpla con levantar las observaciones que se le hubieren efectuado en los plazos y/o ampliaciones concedidos.

## 7. Responsabilidades

### 7.1. Del CONCESIONARIO.

- 7.1.1. Cumplir con la entrega de la información requerida por el Ositrán, así como el levantamiento de las observaciones efectuadas, si fuera el caso, dentro del plazo establecido en la presente Directiva.
- 7.1.2. Asumir su responsabilidad por la veracidad de la información que presente.

### 7.2. Del OSITRAN.

- 7.2.1. Revisar la documentación remitida por el concesionario.
- 7.2.2. Emitir y comunicar al concesionario con el informe de validación del cumplimiento de la obligación de la presentación completa y oportuna de la documentación señalada en la presente directiva una vez concluida la actividad.

## CONTRATO DE GARANTÍA

Conste por el presente documento, el **CONTRATO DE GARANTÍA** que otorga el **ESTADO PERUANO**, debidamente representado por el Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones Sr. Carmelo Henry Zaira Rojas, identificado con Documento Nacional de Identidad No 29245305, designado mediante Resolución Suprema N° 001-2014-MTC, con domicilio en Jr. Zorritos N° 1203, Cercado de Lima, Lima, Perú, autorizado mediante Decreto Supremo N° 205-2014-EF, a quien en adelante se le denominará EL ESTADO; y de la otra parte, la persona jurídica denominada **TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.**, inscrita en la Partida Electrónica N° 13252518 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), domiciliada en Av. 28 de Julio N° 1044, Of. 601, Urb. San Antonio, Distrito de Miraflores, Provincia y Departamento de Lima, representada por su Gerente General, el Sr. David Simon Herranz, identificado con Pasaporte Español N° AAE122708, de nacionalidad española, quien procede debidamente autorizado según poder que obra inscrito en la Partida Electrónica N° 13252518 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima de SUNARP, a quien en adelante se le denominará EL CONCESIONARIO; en los términos y condiciones siguientes:

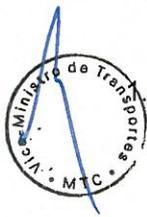
### PRIMERA: ANTECEDENTES

- 1.1 El 10 de marzo de 2005 se suscribió un Convenio Marco de Cooperación mediante el cual la Autoridad Portuaria Nacional-APN encarga a PROINVERSIÓN el desarrollo y ejecución de los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública, los que se llevarán a cabo de acuerdo a los Planes de Promoción, previamente aprobados por la APN, a propuesta de PROINVERSIÓN, y conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo Portuario elaborado por la APN (el Convenio Marco).
- 1.2 El Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, en su sesión del 30 de junio de 2005, acordó tomar a su cargo la promoción de la inversión privada de la infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública nacional, dentro de los alcances de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y el Decreto de Urgencia N° 054-2001 y, bajo los mecanismos y procedimientos del Texto Único aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y el Decreto Legislativo N° 674, sus normas reglamentarias y complementarias. Decisión que fue ratificada mediante Resolución Suprema N° 098-2005-EF publicada el 10 de Agosto de 2005.
- 1.3 De conformidad con lo dispuesto en las Cláusulas 3.1.2 y 3.1.3 del Convenio Marco, mediante Oficios N° 252-2005-APN/PD y N° 392-2005-APN/PD, la APN solicitó a PROINVERSIÓN se determine la viabilidad económico-financiera y se elaboren los Planes de Promoción de, entre otros, los siguientes PROYECTOS: a) Terminal Portuario de Paita, b) Terminal Portuario de Chimbote, c) Terminal Portuario de Salaverry, d) Terminal Portuario General San Martín - Pisco y e) Terminal Portuario de Ilo.
- 1.4 El 16 de marzo del 2008 se publicó el Decreto Supremo N° 011-2008-MTC, mediante el cual se aprobó la modificación al Plan Nacional de Desarrollo Portuario. El referido decreto supremo establece de manera general la infraestructura portuaria a desarrollar, en el corto, mediano y largo plazo, en los terminales portuarios de Paita, General San Martín, Ilo, Iquitos y Pucallpa, incorporando posibles alternativas de solución a las necesidades de infraestructura estimadas para dichos terminales.



✓

- 1.5 Mediante acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en su sesión del 25 de marzo de 2008, se aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada correspondiente al "Terminal Portuario General de San Martín-Pisco" (Plan de Promoción del Proyecto). Dicho acuerdo fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 041-2008-EF, publicada el 5 de abril de 2008.
- 1.6 El 11 de abril de 2008 se publicaron las Bases y se llevó a cabo la convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión del Terminal Portuario General San Martín.
- 1.7 Mediante acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en sesión del 13 de mayo de 2009, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó las modificaciones al Plan de Promoción del Proyecto. El referido acuerdo fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el 19 de mayo de 2009.
- 1.8 Mediante acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en su sesión del 13 de enero de 2011, se aprobó la modificación del Plan de Promoción del Proyecto. Dicho acuerdo fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 010-2011-EF, publicada el 19 de enero de 2011.
- 1.9 Mediante acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en su sesión del 12 de mayo de 2011, se aprobó la modificación del Plan de Promoción del Proyecto. El referido acuerdo fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el 13 de mayo de 2011.
- 1.10 Mediante acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en su sesión de fecha 11 de octubre de 2012, se aprobó la modificación del Plan de Promoción del Proyecto. Dicho acuerdo fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 001-2013-EF, publicada el 5 de enero de 2013.



- 1.11 Mediante acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en su sesión del 13 de junio de 2013, se aprobó la modificación del Plan de Promoción del Proyecto. Dicho acuerdo fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 040-2013-EF publicada el 16 de julio de 2013.

1.12 El 07 de abril de 2014 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, aprobó la versión final del Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación y explotación del Terminal Portuario General San Martín.

1.13 El 30 de abril de 2014, se adjudicó la Buena Pro del Concurso de Proyectos Integrales a que se refiere el considerando precedente al Consorcio Paracas.

1.14 Mediante acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, adoptado en su sesión del 07 de julio de 2014, se otorgó, mediante contrato, las seguridades y garantías del Estado de la República del Perú, en respaldo de las declaraciones, seguridades y obligaciones a cargo del Concedente, contenidas en el Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación y explotación del Terminal Portuario General San Martín, a celebrarse con la sociedad concesionaria "Terminal Portuario Paracas S.A."

1.15 Conforme a lo previsto en el numeral 3.4 de la Sección III del Contrato de Concesión, a la Fecha de Cierre deberá haberse entregado al Concesionario copia del Decreto Supremo, por el cual se otorga la garantía al Estado en respaldo de las declaraciones y garantías del Concedente, conforme lo establecido en el Contrato de Concesión y al artículo 2° del Decreto Ley N° 25570, modificado por el artículo 6° de la Ley N° 26438.



12

1.16 De conformidad con lo indicado en el numeral precedente, y de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 2º del Decreto Ley N° 25570, sustituido por el Artículo 6º de la Ley N° 26438, en concordancia con el Artículo 4º de la Ley N° 26885 y en el Artículo 1357º del Código Civil, el Poder Ejecutivo mediante D.S. N° 205-2014-EF dispuso el otorgamiento mediante contrato, de las seguridades y garantías contempladas en el presente documento a favor de EL CONCESIONARIO, correspondiendo al Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscribir el presente CONTRATO DE GARANTÍA a nombre de EL ESTADO.

## SEGUNDA: DE LA GARANTÍA

- 2.1 En virtud del presente CONTRATO DE GARANTÍA, EL ESTADO garantiza a EL CONCESIONARIO, las declaraciones, seguridades y obligaciones del Concedente establecidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN. Esta garantía no constituye una garantía financiera.
- 2.2 EL ESTADO reconoce y garantiza que el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN, constituido mediante Resolución Suprema N° 010-2012-EF, llevó a cabo el Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín-Pisco, de conformidad a lo establecido en las Bases del concurso, así como a las leyes y demás normas vigentes en la República del Perú.

## TERCERA: ARBITRAJE

Cualquier litigio, disputa, controversia, diferencia o reclamación que se origine o guarde relación con el presente CONTRATO DE GARANTÍA, se resolverá siguiendo el procedimiento establecido en la Cláusula 15.13 del CONTRATO DE CONCESIÓN, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el Artículo 2º del Decreto Legislativo N° 1071.

## CUARTA: VIGENCIA

Este CONTRATO DE GARANTÍA entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción y se mantendrá vigente en tanto, de conformidad con el CONTRATO DE CONCESIÓN, existan obligaciones contractuales y/o legales pendientes por parte de EL ESTADO.

En fe de lo cual, estando las partes de acuerdo en todos los términos, se suscribe este Contrato en tres (03) copias de igual contenido en la ciudad de Lima a los 21 días del mes de julio de 2014.

  
EL ESTADO

  
EL CONCESIONARIO

