

## MEJORAS EN EL DISEÑO DE APPS: EL CASO DEL RÉGIMEN TARIFARIO EN PUERTOS\*

Diciembre, 2017

**Sergio Salinas Rivas**, profesor de la Maestría en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de Infraestructuras de la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico y socio fundador del Estudio Sergio Salinas Rivas Abogados. Asimismo, es presidente del Tribunal de Solución de Controversias del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin). Abogado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Máster en Derecho de la Universidad de Yale y Máster en Economía de la Universidad del Pacífico. Sus temas de investigación involucran la regulación de infraestructuras, competencia y finanzas corporativas.

### RESUMEN EJECUTIVO

- El Estado peruano ha suscrito diversos contratos de concesión con operadores privados para la modernización y operación de los principales puertos del país, con el objetivo de aumentar la competitividad de nuestro comercio exterior y lograr un mayor crecimiento económico del país. Si bien los resultados han sido satisfactorios, aún estamos por debajo de los puertos de Cartagena (Colombia), Balboa o Colón (Panamá) en América Latina, por volumen de carga transportada<sup>1</sup>.
- En las siguientes páginas, revisamos si el régimen de precios y tarifas planteado en dos de esos contratos<sup>2</sup> (los contratos de concesión-CC) se ajusta al marco regulatorio vigente. Asimismo, proponemos algunas recomendaciones de política que se desprenden del análisis efectuado.

### I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: LA INCOMPATIBILIDAD DEL RÉGIMEN TARIFARIO CONTENIDO EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN Y EL MARCO REGULATORIO APLICABLE

El Estado ha plasmado en los CC un régimen contractual de precios para los servicios por prestar que contraviene principios regulatorios básicos, consagrados en el propio marco regulatorio vigente al momento de su suscripción. Estos errores de diseño afectan la calidad del proceso de promoción de la inversión privada, considerado entre los más destacados del mundo en los años de 1990, distorsiona la competencia en el mercado y genera contingencias legales innecesarias al Estado.

#### 1.1. Régimen aplicable a los servicios estándar y servicios especiales en los contratos de concesión

Los Contratos de Concesión contienen un régimen económico similar para la prestación de los servicios portuarios

por parte del concesionario, distinguen entre servicios estándar<sup>3</sup> y servicios especiales, y asignan a cada uno de ellos un régimen regulatorio diferente.

Los servicios estándar, prestados a la nave o a la carga, son aquellos que cumplan las siguientes condiciones: i) su prestación es obligatoria a cualquier usuario que así lo requiera; ii) el servicio forma parte del proceso de embarque o desembarque de contenedores, desde su inicio (ingreso del contenedor al recinto portuario en el caso de embarque, o amarre de la nave en el caso de desembarque), hasta su culminación (desamarre de la nave para zarpar en el caso de embarque, o retiro del contenedor del recinto portuario en el caso de desembarque); y iii) su prestación es necesaria o indispensable para completar la cadena logística operativa del proceso de embarque o desembarque de las mercaderías.

Los servicios estándar están sujetos a regulación tarifaria. Es decir, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran) fijará la tarifa que el concesionario podrá cobrar a quienes les soliciten el respectivo servicio.

Por otra parte, los servicios especiales<sup>4</sup> son aquellos que el concesionario está facultado, mas no obligado, a prestar a los usuarios. Comprende servicios tales como: apertura y cierre de tapas de bodegas, suministro de energía, entre otros. De acuerdo con los CC, los servicios especiales no están sujetos a regulación tarifaria, sino que se encuentran comprendidos dentro de un régimen de precios libremente pactados entre el concesionario y los usuarios<sup>5</sup>, respetando los siguientes principios: i) regularidad; ii) no discriminación e igualdad ante la ley; iii) libre competencia; iv) neutralidad; v) continuidad; vi) prohibición de transferencias de precios; vii) contabilidad separada, y viii) libre elección.

1 CEPAL (2015)

2 Contrato de concesión suscrito entre DP World Callao S.A. y el Estado peruano (APN 2006), y el contrato de concesión suscrito entre Terminales Portuarios Euroandinos S.A. y el Estado peruano (APN 2009)

3 APN (2006), cláusula 1.20.87, p. 21.

4 APN (2006), cláusula 1.20.88, p. 21.

5 APN (2006), cláusula 1.20.77, p. 20.



El fundamento regulatorio de un régimen de libertad de las partes para negociar los precios y demás condiciones de la prestación del servicio descansa, claramente, en la noción de competencia efectiva, en concordancia con el marco regulatorio contemplado en las leyes aplicables. La existencia de competencia efectiva suficiente en el mercado de los servicios por prestar hace innecesaria la intervención del regulador: cuando los usuarios pueden elegir entre distintas alternativas de mercado efectivas y concretas en la prestación de los servicios especiales, un régimen de libre negociación produce términos y condiciones competitivos. Por el contrario, la intervención del Estado, en estos casos, puede generar distorsiones o trabas que frenen el buen desempeño del mercado.

Además, conforme a los Contratos de Concesión, el concesionario puede prestar los servicios, sean estándar o especiales, en condiciones de exclusividad dentro del respectivo puerto. Es decir, ningún otro potencial prestador o competidor del concesionario puede ofrecer o brindar servicios dentro del puerto. Así lo señala, de manera expresa, la cláusula 2.5 del contrato de concesión DPW.

Este régimen de exclusividad se ha otorgado al amparo de lo dispuesto en la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley SPN, El Peruano 2003), que permite la explotación exclusiva de una infraestructura portuaria nueva, siempre que la autoridad portuaria estime conveniente el otorgamiento de dicha exclusividad, tomando en cuenta la inversión comprometida y su efecto en la competitividad del comercio, previo informe del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi). La exclusividad implica, en buena cuenta, la posibilidad de que una única empresa pueda ofrecer los servicios esenciales dentro de la referida infraestructura; y puede ser total o parcial y/o temporal o permanente.

La exclusividad en la prestación de los servicios portuarios, por lo general, obedece a una decisión del Estado de promover la operación de puertos bajo un esquema de monooperador privado. Dicho esquema puede permitir una explotación más eficiente de la infraestructura portuaria

por desarrollar, aprovechando, por ejemplo, menores costos de transacción o economías de escala y/o alcance; o una recuperación de la inversión más rápida.

CUADRO RESUMEN

Régimen Tarifario de los Contratos de Concesión	
Servicios estándar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obligatorios</li> <li>• Tarifas Reguladas</li> </ul>
Servicios especiales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opcionales</li> <li>• Precios Libres</li> </ul>
Regla común para ambos servicios	Exclusividad

Fuente: APN 2009 y 2006  
Elaboración propia

En resumen, el régimen aplicable a la prestación de los servicios portuarios contenido en los CC comprende las siguientes condiciones principales: i) distinguen dos tipos de servicios por prestar de parte del concesionario, cada uno sujeto a un régimen distinto: los servicios estándar, sujetos a regulación tarifaria a cargo del Ositran; y los servicios especiales, no sujetos a regulación, donde el concesionario y los usuarios pueden pactar libremente los precios y demás condiciones de contratación; ii) otorgan un régimen de exclusividad a favor del concesionario, es decir, solo este podrá prestar tales servicios (tanto estándar como especiales) al interior de la infraestructura materia de la concesión.

### 1.2. El marco regulatorio aplicable a los servicios conforme a las leyes aplicables a las normas regulatorias

¿Se ajusta este régimen al marco regulatorio vigente? En nuestra opinión, no. A continuación, revisamos las principales características del marco regulatorio aplicable a los servicios a prestar por parte del concesionario.

La Ley SPN establece que la utilización de los bienes portuarios de uso público está sujeta a regulación tarifaria, a cargo del Ositran, cuando no se presten en condiciones de competencia. Inversamente, el marco regulatorio garantiza que la utilización o explotación de la infraestructura portuaria, de titularidad pública o privada, de uso público, se sujeta al régimen de precios libremente determinado por sus prestadores, cuando se realicen o se presten en condiciones de competencia<sup>6</sup>.

En concordancia con las reglas antes descritas, la ley otorga al OSITRAN la función de fijar las tarifas en caso no existan condiciones de competencia, requiriendo con antelación, en el caso de servicios portuarios, el informe previo del Indecopi<sup>7</sup>. Las normas regulatorias expedidas por el Ositran también coinciden en este extremo<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Esta disposición concuerda con el régimen normativo previsto en la Constitución y otras normas complementarias

(véase el régimen económico de la Constitución del Perú de 1993, artículos 58° al 89°).

<sup>7</sup> Véase la Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 21 (El Peruano 2003: 239966). Cfr. Ley Ositran, artículo 7

(El Peruano 1998: 156697-98) y Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 59 (El Peruano 2004: 261290).

<sup>8</sup> Véase el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, artículos 10 y 11 (Ositran 2004).

### Cláusula 2.5 del contrato de concesión DPW

#### Objeto

#### Cláusula 2.5.

El CONCEDENTE y la APN declaran y reconocen expresamente que la entrega en Concesión para el diseño, Construcción, financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, se encuentra dentro de los alcances de lo dispuesto en los Artículos 10.3 y 11.3 de la LSPN, y, en consecuencia, se le reconoce al CONCESIONARIO el derecho a la Ejecución y/o Prestación Exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, el mismo que califica como infraestructura portuaria nueva.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo que antecede, las Partes y la APN reconocen expresamente que para la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en las Cláusulas 2.10 y 2.11 del presente Contrato, conforme resulte aplicable.

(...) (APN 2006: 24).

### Ley SPN

#### Artículo 13.- Tarifas portuarias

13.1 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional y/o de las Autoridades Portuarias Regionales, según la delegación de facultades señalada en el artículo 21.2 de la presente Ley. (...)

13.2 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.

(...) (El Peruano 2003: 239964).

Naturalmente, para efectos de determinar la existencia de condiciones de competencia y el mercado relevante, la agencia de competencia deberá tomar en consideración, no solo la posibilidad de competencia

de los prestadores dentro del puerto, sino también extrapuerto (o fuera de las instalaciones portuarias materia de la concesión) o inclusive interpuertos, en función de la naturaleza y características de los servicios a prestar.

#### CUADRO RESUMEN

Marco Regulatorio sobre Tarifas	
Servicios prestados en régimen de no competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifas Reguladas</li> <li>Potencial desregulación tarifaria</li> </ul>
Servicios prestados en régimen de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Precios Libre</li> <li>Potencial Regulación tarifarias</li> </ul>

Fuente: El Peruano 2004, 2003 y 1998

Así, si un servicio, desde un inicio prestado en condiciones de monopolio, es luego sujeto de competencia suficientemente intensa en el mercado (sea intrapuerto, extrapuerto o interpuertos) como para disciplinar el comportamiento del prestador, la regulación tarifaria deviene en innecesaria e, inclusive, perjudicial. En tal escenario, corresponde también al Ositran desregular las tarifas y facilitar el desarrollo de la competencia, que permita un resultado beneficioso a los usuarios del servicio. El Reglamento General de Tarifas de Ositran contiene las disposiciones específicas aplicables al procedimiento de fijación y desregulación tarifaria.

En resumen, el marco regulatorio aplicable a los servicios portuarios, como los que son materia de los CC, tiene las siguientes características principales: i) diferencia el tratamiento regulatorio en función de si se prestan o no en condiciones de competencia (sin distinguir si se trata de servicios estándar o servicios especiales), prescribiendo un régimen de precios libres, en caso afirmativo y regulación tarifaria, en caso contrario; ii) para efectos de determinar la existencia de condiciones de competencia, se toma en cuenta la posibilidad de competir de los ofertantes, tanto dentro como fuera del puerto, dependiendo del tipo de servicio por prestar; iii) contempla un régimen de fijación tarifaria, en el caso de servicios nuevos o servicios que han dejado de ser prestados en condiciones de competencia; iv) contempla un régimen de desregulación tarifaria, en el caso de servicios originalmente sujetos a regulación tarifaria que enfrenten después condiciones de competencia; y v) contempla la posibilidad de prestar los servicios en condiciones de exclusividad, cuando se trata de infraestructura portuaria nueva.

6 Esta disposición concuerda con el régimen normativo previsto en la Constitución y otras normas complementarias (véase el régimen económico de la Constitución del Perú de 1993, artículos 58° al 89°).

7 Véase la Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 21 (El Peruano 2003: 239966). Cfr. Ley Ositran, artículo 7 (El Peruano 1998: 156697-98) y Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 59 (El Peruano 2004: 261290).

8 Véase el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, artículos 10 y 11 (Ositran 2004).



### 1.3. El Régimen Sui Generis aplicable a los Servicios Especiales comprendido en los Contratos de Concesión

El régimen contractual aplicable a los servicios especiales, contenido en los CC, contempla un esquema *sui generis* en materia regulatoria. Por un lado, se otorga al concesionario el derecho de exclusividad en la prestación de los servicios portuarios (aplicable tanto para los servicios estándar como para los servicios especiales) dentro del recinto portuario, por lo que no existe en términos legales la posibilidad de competencia en dicho recinto (es decir, por vía contractual se ha establecido un régimen de monopolio concreto); y por el otro, se faculta al concesionario a cobrar un precio conforme a los términos y condiciones libremente pactados con los usuarios del servicio.

Con certeza, desde el punto de vista regulatorio, el esquema reseñado en el numeral anterior presenta severas debilidades, en tanto no existiría un mecanismo concreto de intervención, ni del mercado ni del regulador, que discipline al concesionario portuario que opera en exclusividad. Dicho de otro modo, el concesionario podría fijar con libertad tanto el precio por sus servicios como las demás condiciones contractuales, mientras no exista la posibilidad de que competidor alguno pueda ofrecer al usuario otras alternativas o sustitutos dentro del puerto, pues el propio contrato lo impide. De manera evidente, esta interpretación es incompatible con el marco regulatorio previsto en las leyes aplicables.

Podría sostenerse que el régimen antes descrito responde al esquema de incorporación de operadores privados, aplicado por el Estado en el sector portuario al momento de la celebración de los CC. Este consiste en privilegiar al monooperador con el fin de permitirle realizar las inversiones necesarias para recuperar la competitividad de los puertos nacionales, lo que supone

un régimen de precios libres. Sin embargo, no parece una posición suficientemente sólida. El esquema de exclusividad para el monooperador portuario no necesariamente implica un régimen de precios libres. Es factible, desde el punto de vista regulatorio, sujetar a precios regulados los servicios prestados en exclusividad y sería posible iniciar un proceso de desregulación, en cuanto existan condiciones de competencia que así lo justifiquen (por ejemplo, cuando el servicio puede ser prestado fuera de las instalaciones portuarias o cuando exista suficiente competencia interportuaria). De eso se trata, precisamente, el marco regulatorio aplicable. La consistencia regulatoria (y las reglas básicas de interpretación jurídica) obliga a preferir una interpretación armónica de las normas vigentes, en menoscabo de aquellas que implican su propia destrucción o incompatibilidad entre unas y otras.

No existe referencia alguna en el marco regulatorio a un régimen de precios libres asociado a la exclusividad. Y no tiene por qué haberla, pues se trata de conceptos diferentes, que se aplican de manera autónoma y separada. Un concepto no presupone o implica el otro. Ni siquiera se contraponen entre ellos. No hay confusión posible.

El régimen de exclusividad, asociado a precios libres, estipulado en los CC, es también discordante con el artículo 61 de la Constitución Política, de “Libre competencia”, en donde se prohíbe toda práctica que limite la competencia o cree o autorice monopolios. El pacto reseñado, en tanto establece una barrera convencional a la entrada de competidores en el mercado de servicios portuarios, no justificada en razones económicas (monopolios naturales, principalmente), opera a contrapelo de esta disposición. Nuestra Constitución no sanciona la existencia del monopolio en sí mismo, sino el abuso de posición dominante. Sin embargo, ello no implica “abrir la puerta” a la creación de monopolios o de condiciones que reflejen mercados monopólicos, sea por la vía legal o convencional. Esa no es su intención. El sustento de la disposición constitucional comentada proviene, también, de la teoría regulatoria y se aplica al supuesto de la obtención de condición monopólica por razones de mercado (mayores eficiencias del operador, ventajas competitivas o condiciones análogas, desarrolladas de buena fe por un ofertante), en cuyo caso no existe falla de mercado que justifique una acción del Estado. Esta línea de argumentación no avala el establecimiento de estipulaciones contractuales (barreras a la entrada y precios no regulados) que configuren o reproduzcan, ex profeso y para todos sus efectos prácticos, condiciones de monopolio en un mercado determinado.

6 Esta disposición concuerda con el régimen normativo previsto en la Constitución y otras normas complementarias (véase el régimen económico de la Constitución del Perú de 1993, artículos 58° al 89°).

7 Véase la Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 21 (El Peruano 2003: 239966). Cfr. Ley Ositran, artículo 7 (El Peruano 1998: 156697-98) y Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, artículo 59 (El Peruano 2004: 261290).

8 Véase el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, artículos 10 y 11 (Ositran 2004).

Una eventual intervención correctiva del Indecopi en este escenario no es análoga o equivalente a la del regulador, en tanto aquel no está facultado para fijar tarifas cuando no exista competencia, como sí lo está el regulador. El Indecopi tiene facultad para reprimir conductas injustificadas, tales como carteles, precios predatorios, etcétera, que afecten, restrinjan o dañen la competencia, pero en modo alguno puede fijar precios de modo administrativo. De acuerdo con la Constitución y las leyes vigentes<sup>9</sup>, solo los organismos reguladores de servicios públicos están facultados para fijar tarifas. Además, el propio título habilitante otorgado por el Estado al concesionario le otorga la exclusividad en la prestación del servicio, en cuyo caso no queda claro cuál podría ser la actuación correctiva del Indecopi o qué mecanismos o herramientas de eficacia concreta podría aplicar para promover o generar competencia. De hecho, en un caso relevante<sup>10</sup>, INDECOPI consideró que, en la medida que las condiciones que afectan el nivel de competencia en el mercado han sido impuestas mediante mecanismos legalmente válidos, no es posible su intervención correctiva.

Como las condiciones que afectan el nivel de competencia en el mercado han sido impuestas mediante mecanismos legalmente válidos, el Indecopi consideró que no es posible su intervención correctiva.

Por último, es ilustrativo el tratamiento regulatorio aplicable al caso de la concesión del Proyecto Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, concesión Muelle Norte)<sup>11</sup>, experiencia posterior que confirma nuestra postura. En el contrato de la concesión Muelle Norte se reconoce que el concesionario podrá cobrar por estos servicios un precio libremente fijado o una tarifa fijada por el regulador, en función de la existencia o no de condiciones de competencia. Esta deberá ser determinada por el Indecopi, activándose el proceso de fijación tarifaria a cargo del Ositrán, solo si dicha agencia de competencia determina que no existe competencia suficiente en el mercado correspondiente a cada servicio prestado por el operador.

Similar tratamiento regulatorio se ha pactado para los servicios especiales en el contrato de concesión del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales en el Terminal Portuario del Callao y en el contrato de concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas<sup>12</sup>. Como no se ha producido ninguna modificación en las normas aplicables, no queda clara la razón de aplicar a los CC un régimen contractual especial, que contraviene el marco regulatorio y no permite el

otorgamiento de un derecho de exclusividad asociado con un régimen de libertad de precios. Todo lo contrario, el marco regulatorio contempla, en la letra y en su sustento conceptual, un régimen de regulación tarifaria en los casos en que no exista competencia.



## II. Conclusiones y Recomendaciones de Política Pública

- 2.1** Los contratos de concesión contienen un régimen de precios y tarifas inconsistente con el marco regulatorio existente, tanto en su fundamento conceptual como en su expresión positiva. El régimen de precios libres en la prestación de servicios públicos descansa, plenamente, en la noción de competencia efectiva. En ausencia de condiciones de competencia, la teoría regulatoria es pacífica, en el sentido que corresponde una fijación tarifaria.
- 2.2** El derecho de exclusividad, contemplado en la Ley SPN para el caso de monooperadores portuarios, no implica la existencia de un régimen de precios libres. Son conceptos diferentes.
- 2.3** El régimen contractual, aun si se trata de un contrato-ley, no puede “validar” una cláusula contraria a las normas legales vigentes. No existen “islas jurídicas” en el sistema jurídico peruano. Robinson Crusoe no es peruano.
- 2.4** Es de extrema importancia diseñar, de manera correcta, los contratos de concesión o de asociaciones público privadas (APP) para evitar eventuales acciones de responsabilidad contra el Estado interpuestas por el inversionista privado, de manera legítima, si considera que el Estado no está respetando las condiciones establecidas en el pacto suscrito.

<sup>9</sup> Decreto Legislativo 757, Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada, artículo 4:“(…) Los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de servicios públicos, conforme a lo que se disponga expresamente por Ley del Congreso de la República” (El Peruano 1991: 101795).

<sup>10</sup> Véase Indecopi 2003 (caso concertación de precios de AFP).

<sup>11</sup> APN 2011a, Cláusulas 1.23.98 (p. 26); 8.20 (p. 72) y 8.22 (p. 73).

<sup>12</sup> APN 2011b, Cláusulas 1.26.91 (p. 23), 1.26.95 (p. 23) y 8.15 (p. 59); APN 2011c, Cláusulas 1.15.91 (p. 22), 8.15 (p. 56) y 8.17 (p. 56).

## BIBLIOGRAFÍA

- CEPAL, Ranking de Puertos en América Latina y el Caribe (2015)
- Contrato de concesión suscrito entre DP World Callao S.A. y el Estado Peruano (el Contrato de Concesión DPW), y el contrato de concesión suscrito entre Terminales Portuarios Euroandinos S.A. y el Estado Peruano (el Contrato de Concesión TPE)
- Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley SPN)
- Constitución del Perú de 1993
- Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada
- RETA
- Resolución N° 0225-2004/TDC-INDECOPI, emitida en el Exp. N° 001-2003/CLC
- Contrato de Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas
- Autoridad Portuaria Nacional-APN (2011a). Contrato de concesión. Concurso de proyectos integrales del proceso de promoción de la inversión privada del proyecto modernización del terminal norte multipropósito en el terminal portuario del Callao. Lima: APN, Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión).
- Autoridad Portuaria Nacional-APN (2011b). Contrato de concesión. Concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo terminal portuario de Yurimaguas – Nueva reforma. Lima: APN, Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión).
- Autoridad Portuaria Nacional-APN (2011c). Contrato de concesión. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el terminal portuario del Callao. Lima: APN, Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión).
- Autoridad Portuaria Nacional-APN (2009). Contrato de concesión. Concurso de proyectos integrales para la concesión del terminal portuario de Paita. Lima: APN, Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión).
- Autoridad Portuaria Nacional-APN (2006). Contrato de concesión. Concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo terminal de contenedores en el terminal portuario del Callao-Zona Sur. Lima: APN, Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión).
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL (2015). “Ranking de puertos. Los top 20 en América Latina y el Caribe en 2015”. Infografía. Santiago: CEPAL.
- Congreso de la República del Perú (1993). Constitución política del Perú 1993. Lima: Congreso de la República del Perú.
- El Peruano (2004). “Decreto Supremo N° 003-2004-MTC - Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional”. En: Normas legales, 4 de febrero de 2004, pp. 261283-261297.
- El Peruano (2003). “Ley N° 27943-Ley del Sistema Portuario Nacional”. En: Normas legales, 1 de marzo de 2003, pp. 239962-239971.
- El Peruano (1998). “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”. En: Normas legales, 23 de enero de 1998, pp. 156697-156701.
- El Peruano (1991). Decreto Legislativo 757-Ley marco para el crecimiento de la inversión privada. En: Normas legales, 13 de noviembre de 1991, pp. 101794-101801.
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual-Indecopi (2003). “Resolución N° 0225-2004/TDC-INDECOPI”. Lima: Indecopi.
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-Ositrán (2004). Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN - Aprueban el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Lima: Ositrán.

### La Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico (EGP)

La EGP tiene como objetivo contribuir con la mejora de la gestión pública en nuestro país, a través de la formación de funcionarios en el diseño, formulación, implementación y evaluación de políticas, programas y proyectos de alta rentabilidad económica y social; el asesoramiento de iniciativas de los agentes que estén involucrados en la toma de decisiones públicas; y el desarrollo de investigación y consultoría aplicada. Todo ello en el marco de una cultura ética y responsable.

### Escuela de Gestión Pública (EGP) Universidad del Pacífico

Jr. Sánchez Cerro N° 2050 - Jesús María, Lima, Perú

Teléf.: (+51) 1 219-0100 - <http://www.up.edu.pe/egp> - [informesegp@up.edu.pe](mailto:informesegp@up.edu.pe)