

INFORME CONJUNTO N° 0076-2024-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

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

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

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

Asunto : Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Portuario General San Martín correspondiente al periodo 2025-2030
Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario General San Martín

Fecha : 26 de mayo de 2024

I OBJETO

1. El presente informe conjunto tiene por objeto sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad aplicable a las Tarifas Máximas de los servicios regulados en el Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM), mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, durante el periodo 2025-2030.

II ANTECEDENTES

2. Con fecha 21 de julio de 2014, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, la APN), y la empresa Terminal Portuario Paracas S.A. (en adelante, PdP¹, la Entidad Prestadora o el Concesionario), suscribieron el Contrato de Concesión para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Conservación y Explotación del TPGSM (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de treinta (30) años.
3. El 12 de diciembre de 2016 se suscribió la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión, a través de la cual se modificó, entre otros aspectos, el primer párrafo de la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, estableciendo que a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las obras correspondientes a la Etapa 1, Ositrán realizará la primera revisión tarifaria, aplicando el mecanismo RPI-X. Del mismo modo, a través de la mencionada adenda, se modificó el último párrafo de la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, precisando que, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. Además, la modificación contractual indica que, 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

¹ Mediante Carta N° PdP/PE N° 141/2021 de fecha 02 de noviembre de 2021, la Entidad Prestadora informa que a partir de la citada fecha se estará utilizando el acrónimo "PdP" para identificar a la empresa.

de la totalidad de las obras correspondientes a la Etapa 1, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI.

4. El 17 de enero de 2020 se suscribió el Acta de Recepción de Obras correspondiente a las obras de la Etapa 1, iniciando su explotación.

III MARCO REGULATORIO Y CONTRACTUAL

III.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN

5. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3² de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
6. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3³ de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, dispone que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Asimismo, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7⁴ de la misma ley dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora del Ositrán implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
7. En dicha línea, el artículo 10⁵ del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM⁶, establece que la institución se

² **“Artículo 3.- Funciones**

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;

(...)”.

³ **“Artículo 3.- Misión de OSITRAN**

3.1. La misión de OSITRAN es 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; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

(...)”.

⁴ **“Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

(...)”.

⁵ **“Artículo 10.- Funciones del OSITRAN**

Para el cumplimiento de sus objetivos, el OSITRAN ejerce las siguientes funciones:

1. Normativa

2. Reguladora

3. Supervisora

4. Fiscalizadora y sancionadora

5. De solución de controversias y atención de reclamos de usuarios”.

⁶ Así como sus modificatorias aprobadas mediante Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

encuentra facultada para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios; precisándose en los numerales 5.5 y 5.6 de su artículo 5⁷ que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares. Así, el artículo 16⁸ del mismo reglamento señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.

8. Asimismo, en concordancia con lo que establece el artículo 2⁹ del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y modificatorias; el artículo 17¹⁰ del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.
9. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 39¹¹ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹² (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17¹³ de la misma

⁷ **“Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN**

Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:

(...)

5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

(...).”

⁸ **“Artículo 16.- Función Reguladora**

El OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.”

⁹ **“Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores**

La función reguladora y la normativa general señaladas en los literales b) y c) del numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, serán ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador.”

¹⁰ **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones”.

¹¹ **“Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:

(...)

2. Conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia;

(...).”

¹² Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

¹³ **“Artículo 17.- Funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica**

Son funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica, las siguientes:

(...)

norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.

10. Considerando el marco normativo mencionado anteriormente, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN¹⁴ se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA). Dicho reglamento se aplica a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP).
11. En ese orden, el artículo III¹⁵ del RETA dispone que dicha norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Asimismo, señala que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho reglamento en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. El citado artículo III dispone también que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación.
12. En ese contexto, es importante resaltar que el artículo 12¹⁶ del RETA dispone que, cuando el Contrato de Concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, el procedimiento de fijación o revisión tarifaria se debe realizar conforme con lo establecido en los artículos 29 al 31¹⁷ del RETA, mediante aprobación del Consejo Directivo del

6. Revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios, de la estructuración financiera vinculada o no a los contratos de concesión, así como de los proyectos de mandatos de acceso que requieran ser aprobados por el Consejo Directivo; (...)."

14. Modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN.

15. **"Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**

El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas."

16. **"Artículo 12.- Tarifas establecidas contractualmente**

Cuando el contrato de concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, la fijación o revisión tarifaria se inicia conforme a lo establecido en los artículos 29 a 31 del presente Reglamento, mediante aprobación del Consejo Directivo del Ositrán."

17. **"Artículo 29.- Inicio del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria**

29.1. El Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento.

29.2. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Asimismo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.

Artículo 30.- Contenido de la resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria

30.1. La resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria debe contener como mínimo lo siguiente:

- a) Identificación de la Entidad Prestadora.
- b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
- c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
- d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del presente Reglamento.

30.2. Asimismo, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del Reglamento. El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días.

Artículo 31.- Continuación del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria

31.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán, en un plazo de (60) días, prorrogables de manera

Ositrán.

13. Por su parte, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. De otro lado, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
14. En línea con lo dispuesto en el artículo 5 del RETA, de acuerdo con el Anexo II de la misma norma, en cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberán analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio.
15. Por otro lado, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Del mismo modo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora.
16. De conformidad con lo establecido en el artículo 30 del RETA, la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio debe contener como mínimo lo siguiente:
 - a) Identificación de la Entidad Prestadora.
 - b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
 - c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
 - d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del RETA.
17. Además, según lo dispuesto en el artículo 30 del RETA, en la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA. Adicionalmente, el plazo que se establezca para la presentación de dicha propuesta tarifaria no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles, el cual puede ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
18. De manera adicional, resulta relevante mencionar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0013-2023-CD-OSITRAN, se aprobaron los “Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI – X” (en adelante, los Lineamientos), los cuales recopilan los principales criterios utilizados por el Ositrán en los procedimientos de revisión de tarifas máximas en los cuales se ha aplicado la metodología de precios tope o mecanismo regulatorio de RPI – X bajo el enfoque de números índice.
19. Debe resaltarse que, de acuerdo con lo señalado en la sección III.1 de los Lineamientos, estos son de carácter orientativo y no son vinculantes; asimismo, resultan de aplicación en la medida que no contravengan lo estipulado en los contratos de concesión o en el RETA. Además, tal como se señala en dicho documento, si bien el Regulador podrá

excepcional por treinta (30) días, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto.

31.2. El procedimiento de oficio se rige por las disposiciones contenidas en los artículos 19 al 28 del Reglamento, en lo que resulte aplicable.”

emplear criterios metodológicos contemplados en los Lineamientos para realizar el cálculo del factor de productividad, podrá utilizar también criterios no previstos en dicho documento, dependiendo de los supuestos específicos y de la disponibilidad de información que se presenten en cada caso concreto¹⁸.

III.2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TPGSM

20. La Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión del TPGSM establece lo siguiente respecto a la revisión de las tarifas:

“A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las 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 de Tarifas de OSITRAN”.

21. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, la revisión de las tarifas de los servicios brindados en el TPGSM se efectúa bajo el mecanismo regulatorio RPI-X. Asimismo, la citada cláusula dispone que la primera revisión tarifaria se realizará a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1.
22. Considerando que el 17 de enero de 2020 PdP inició la explotación de las obras correspondientes a la Etapa 1, en virtud de lo dispuesto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión antes citada, corresponde evaluar el inicio del procedimiento de revisión

¹⁸ Los Lineamientos no condicionan ni restringen en modo alguno la función reguladora del Ositrán.

tarifaria de los servicios brindados en el TPGSM para el periodo comprendido entre el 17 de enero de 2025 al 16 de enero de 2030.

IV ASPECTOS GENERALES DEL TPGSM Y DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS BAJO RÉGIMEN DE REGULACIÓN TARIFARIA

23. El TPGSM es un terminal mono operador y multipropósito de uso público que está situado en la Bahía de Paracas, provincia de Pisco, departamento de Ica, en el lugar denominado "Punta Pejerrey", ubicado a 270 km al sur del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TPC).¹⁹
24. De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, la atención de naves es permanente en el TPGSM, durante las 24 horas del día y los 365 días del año.
25. Con relación a la infraestructura, el TPGSM cuenta con un taller de mantenimiento (dos niveles de 1 094 m²), un edificio de operaciones (tres niveles de 210 m²), un edificio administrativo (878 m²), un edificio de aduanas (440 m²) y un edificio de administración y trabajo (182 m²). Además, para brindar los servicios portuarios, el Concesionario también dispone de la infraestructura y equipamiento detallados en el Cuadro N° 1.

**Cuadro N° 1
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO EN EL TPGSM**

Servicios		Infraestructura y Equipamiento
A la nave	Uso o alquiler de amarradero	Muelle: 4 amarraderos de 175 metros, con capacidad de atención de dos a tres naves en simultáneo. <ul style="list-style-type: none"> o Amarraderos multipropósito 1 y 2: Comprende 350 metros de muelle con un ancho de 39,5 metros. Respecto al dragado, cuentan con una profundidad de -12 metros. o Amarraderos para contenedores 3 y 4: Comprende 350 metros de muelle con un ancho de 39,5 metros. Respecto al dragado, cuentan con una profundidad de -14 metros, capaz de atender naves Post – Panamax.
		<ul style="list-style-type: none"> - 02 grúas móviles Liebherr LHM 550 - 01 grúa móvil Liebherr LHM 420 - 06 balanzas digitales - Antepuerto de 01 hectárea
A la carga	Contenedores	<ul style="list-style-type: none"> o 17 torres para <i>reefers</i>, las mismas que albergan 408 tomas. o 03 <i>reach stacker</i>* o 09 <i>terminal trucks</i>** o 09 semi remolques**
	Carga Fraccionada	<ul style="list-style-type: none"> o 01 montacarga de 3 toneladas** o 01 montacarga de 4,5 toneladas** o 01 montacarga de 20 toneladas**
	Carga a granel sólido	<ul style="list-style-type: none"> o 02 <i>grabs</i> con cuchara de 45 m³ o 02 <i>grabs</i> con cuchara de 28 m³ o 02 <i>grabs</i> con cuchara de 25 m³ o 01 tolva ecológica de 150 m³ o 01 tolva de 140 m³ de cuatro bocas o 05 tolvas graneleras de 52 m³ con suspensión de 2 ejes o 01 excavadora o 05 cargadores frontales volvo
	Almacenamiento	<ul style="list-style-type: none"> o Patio de 4,0 hectáreas para almacenamiento de contenedores. o Patio de 5,25 hectáreas para almacenamiento de carga general. o Almacén cerrado y techado de graneles 5 825 m² o Almacén cerrado y techado de carga general CFS^{1/} de 2 998 m²

* El equipamiento es empleado también para la atención de carga fraccionada y carga rodante.

¹⁹ Información tomada de Google Maps.

** El equipamiento es empleado también para la atención de carga rodante.

1/ *Container Freight Station*.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional. Actas de Recepción de Obras recibidas en el TPGSM y Terminal Portuario Paracas S.A. (s.f). Proyecto de Modernización del Terminal Portuario General Sn Martín. Disponible en <<https://www.pdparacas.com.pe/proyecto-de-modernizacion/>> (ultimo acceso: 12.04.2024).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, las Tarifas que se cobran por la prestación de Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa se sujetan al mecanismo de revisión tarifaria bajo el mecanismo regulatorio RPI-X.
27. Con relación a los Servicios Estándar, la Cláusula 8.22 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"8.22 Por la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario estará facultado a cobrar las Tarifas, las que en ningún caso podrán superar las Tarifas Máximas actualizadas, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5."

[El subrayado es nuestro.]

28. Así, de acuerdo con lo dispuesto en la citada Cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar las Tarifas por la prestación de los Servicios Estándar conforme a lo indicado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. Sobre ello, dicho anexo lista los siguientes Servicios Estándar como se detalla a continuación:

- **Servicio a la Nave**
- **Servicio de Embarque o Descarga internacional**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Pasajeros
- **Servicio de Cabotaje (cualquier tipo de carga)**

29. Asimismo, en el Anexo 5 del Contrato de Concesión se señala que, para los contenedores de dimensiones distintas a las de 20 y 40 pies, el Concesionario calculará las Tarifas considerando la fórmula establecida en dicho anexo.

30. Adicionalmente, la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión señala lo siguiente respecto de los Servicios Estándar:

"b. SERVICIOS A LA CARGA:

*Comprende los servicios de descarga y/o embarque de la carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del TP GSM.
(...)*

Finalizada la descarga de la nave la carga podrá permanecer en el TP GSM, a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según el tipo de carga:

- carga fraccionada, hasta cuarenta y ocho (48) horas.
- carga rodante, hasta cuarenta y ocho (48) horas.
- carga contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas.
- carga sólida a granel hasta cuarenta y ocho (48) horas.

Para efectos del embarque, el Servicio Estándar comprende el ingreso de la carga hasta cuarenta y ocho (48) horas antes de la llegada de la Nave.

Transcurrido el plazo que corresponda según el tipo de carga, el CONCESIONARIO podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario, en aplicación a lo dispuesto en la presente Cláusula. Se precisa que no corresponde cobro retroactivo.

El cobro de la Tarifa será independiente de la prestación efectiva de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar, siempre que su no utilización sea una decisión del Usuario.

La Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

En el caso la operación de Transbordo se realice íntegramente en el TP GSM, la Tarifa por el Servicio Estándar en función a la Carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga, hasta el embarque en la otra Nave. Incluye asimismo, las cuarenta y ocho (48) horas de permanencia libres de pago.

Para el caso de embarque, descarga y Transbordo, las horas libres de almacenamiento se computaran [sic] desde el ingreso de la carga al almacén (...).

[El subrayado es nuestro.]

31. Respecto al servicio de Transbordo, como se aprecia de la citada cláusula, cuando la operación se realice íntegramente en el TPGSM, el servicio forma parte del alcance del Servicio Estándar y aplica para la carga fraccionada, rodante, sólida a granel y contenedores. Asimismo, según dicha cláusula contractual, por la prestación del Servicio Estándar de Transbordo deberá cobrarse una sola vez la Tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga en caso la operación se realice íntegramente en el TPGSM, la cual se aplica considerando la Cláusula 8.22 y el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
32. Por su parte, con relación a los Servicios Especiales, la Cláusula 1.29.100 del Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como todos aquellos servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar. Asimismo, la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión dispone lo siguiente:

“8.20 Servicios Especiales

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, el Concesionario está facultado a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que lo soliciten, pudiendo cobrar por dichos servicios un Precio o una Tarifa, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 8.23.”

33. Como se indica en la mencionada cláusula, el Concesionario puede brindar Servicios Especiales con Precio²⁰ o con Tarifa²¹. Al respecto, debe indicarse que, a la fecha, en el

²⁰ La Cláusula 1.29.89 del Contrato de Concesión del TPGSM define al término Precio como:

“1.29.89. Precio

Se refiere a las contraprestaciones que el CONCESIONARIO cobra, de ser el caso, por la prestación de Servicios Especiales y los Servicios No Portuarios, incluyendo los impuestos que resulten aplicables, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.20. El Precio no estará sujeto a regulación económica”.

²¹ La Cláusula 1.29.106 del Contrato de Concesión del TPGSM define al término Tarifa de la siguiente manera:

“1.29.106. Tarifa

Contraprestación económica que, de acuerdo a lo previsto en este Contrato, cobrará el CONCESIONARIO por la prestación de los Servicios Estándar o de ser el caso, de un Servicio Especial, de acuerdo a lo que establezca el REGULADOR, sin incluir los impuestos que resulten aplicables. Las Tarifas a ser cobradas por el CONCESIONARIO podrán ser menores o iguales a las Tarifas Máximas establecidas en el Anexo 05 del presente Contrato o aquellas Tarifas Máximas fijadas por el REGULADOR, ello acuerdo a las políticas comerciales del CONCESIONARIO.

TPGSM no se brindan Servicios Especiales con Tarifa.

34. En consecuencia, las Tarifas que se encuentran bajo el régimen de regulación tarifaria y que serán materia del presente procedimiento de revisión tarifaria corresponden a los siguientes Servicios Estándar:

SERVICIOS ESTÁNDAR

- **Servicio Estándar a la Nave**
- **Servicio Estándar de Embarque o Descarga internacional**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel
 - Pasajeros
- **Servicio Estándar de Transbordo**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
- **Servicio de Cabotaje**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel

Tarifa Máxima, es el monto máximo que podrá cobrar el CONCESIONARIO como contraprestación económica por la prestación de los Servicios Estándar, o por un Servicio Especial, de acuerdo lo establezca el Regulador; cuyo valor de cobro no podrá ser superado por el CONCESIONARIO.

Dichas Tarifas Máximas se encuentran establecidas en el Anexo 5 del presente Contrato de Concesión y/ o aquellas determinadas por el REGULADOR mediante la correspondiente resolución tarifaria que emita conforme a lo establecido en el presente contrato y al procedimiento establecido en el RETA”.

V ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

35. En esta sección se analizan las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TPGSM, ello considerando que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4 y 29 del RETA, el Regulador iniciará el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas para aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia.
36. Para fines del presente análisis de condiciones de competencia, los servicios regulados que se brindan en el TPGSM se pueden dividir en tres grupos: Servicios Estándar a la Nave, Servicios Estándar a la Carga y Servicios Estándar al Pasajero. Como es tradicional en este tipo de análisis, la metodología consiste primero en definir el mercado relevante²² en el cual se brindan los servicios en cuestión; y, en segundo lugar, evaluar las condiciones de competencia existentes en el mercado relevante previamente definido.²³ El periodo de análisis del presente estudio de condiciones de competencia es el comprendido entre los años 2018 y 2023.

V.1. SERVICIOS ESTÁNDAR A LA CARGA

V.1.1. MERCADOS RELEVANTES

37. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar a la Carga comprenden los servicios de descarga y/o embarque de la carga, así como la utilización de la Infraestructura y el Equipamiento Portuario requeridos del TPGSM. Por tal motivo, los usuarios de dichos servicios son los dueños o consignatarios de la carga, independientemente del tipo de carga (sólida a granel, fraccionada, contenedorizada, rodante y líquida a granel).
38. Una vez identificados los usuarios, se debe analizar si desde su punto de vista existe un servicio o conjunto de servicios que sean sustitutos de los servicios en cuestión, ello con la finalidad de delimitar los respectivos servicios relevantes.
39. En tal sentido, resulta importante indicar que, según el tipo o categoría de carga movilizadas en el TPGSM durante el periodo acumulado 2018-2023, el tráfico total de carga se divide de la siguiente manera: carga sólida a granel (74%), carga fraccionada (20%), carga contenedorizada²⁴ (5%), carga rodante (0,19%) y carga líquida a granel (0,06%). En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual de dichos porcentajes durante el periodo de análisis.

²² El mercado relevante es el servicio o conjunto de servicios y sus respectivas zonas geográficas que ejercen entre sí una importante presión competitiva debido a que son considerados como sustitutos cercanos por parte de los usuarios (Carlton y Perloff, 2015 y Motta, 2018). Como se observa, la definición del mercado relevante implica especificar el servicio relevante y su respectivo ámbito geográfico.

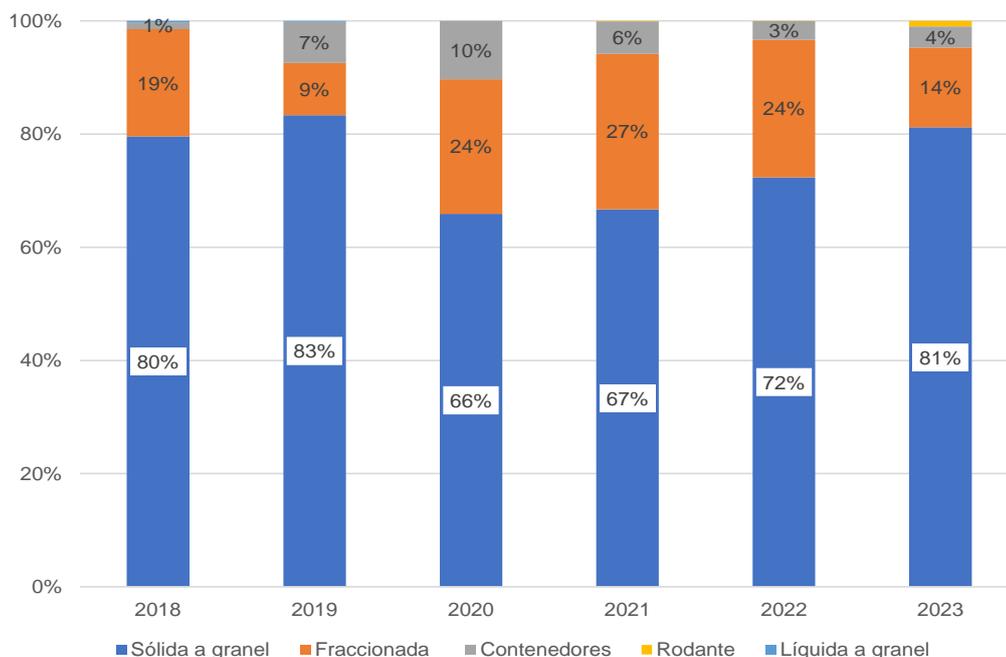
CARLTON, D. y PERLOFF, J. (2015). *Modern Industrial Organization* (4.a ed. Global Edition). Pearson.

MOTTA, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

²³ Este enfoque metodológico se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 33.1. del RETA, según el cual, para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir previamente el mercado relevante en el cual es brindado dicho servicio. Dicho artículo del RETA también indica que para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable.

²⁴ La información incluye contenedores de 20 y 40 pies.

Gráfico N° 1
TPGSM: DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL REGULADO, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018-2023



Nota: Se ha excluido la carga de reestiba. Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre. Los porcentajes presentados en este gráfico han sido redondeados a cero decimales.

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

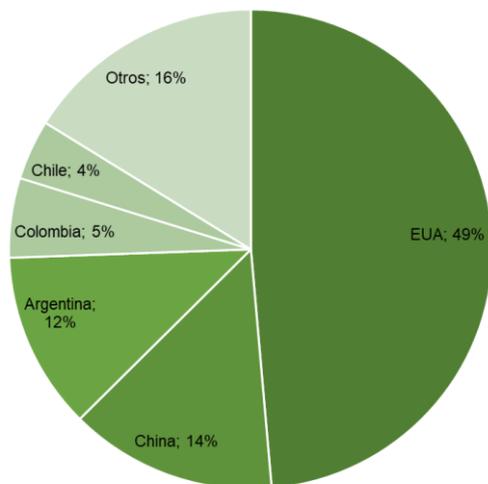
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Cabe indicar que, en el caso de las cargas sólida a granel, fraccionada y rodante, los productos fueron movilizados principalmente bajo el régimen de importación, el cual representó el 66%, 73% y 99%, respectivamente, del total de cada categoría de carga durante el periodo de análisis. En cambio, en el caso de las cargas contenedorizada y líquida a granel, la exportación representó el 88% y 100%, respectivamente, en relación con el total de cada tipo de carga.²⁵
41. Además, como se muestra en los siguientes gráficos, los puntos de origen y destino de la carga movilizada a través del TPGSM durante el periodo 2018-2023 fueron principalmente Estados Unidos de América, China, Turquía, Rusia, Ucrania, Brasil, Panamá, Dinamarca y Noruega, lugares hacia o desde donde el traslado vía marítima es el medio de transporte recomendable para la carga debido al volumen, la distancia y/o los costos de transporte.

²⁵ Cabe indicar que los regímenes aduaneros o de transporte de carga utilizados en el TPGSM fueron importación, exportación, cabotaje y transbordo.

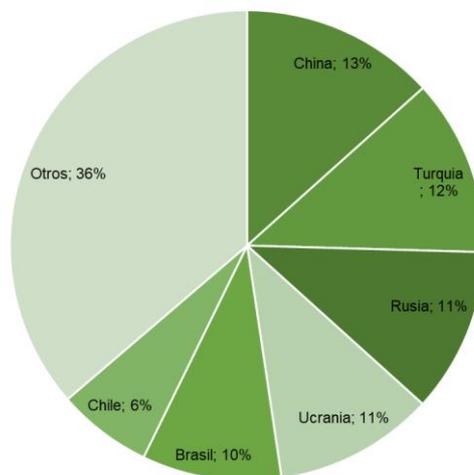
Gráfico N° 2
TPGSM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES LUGARES DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018-2023

(a) Sólida a granel



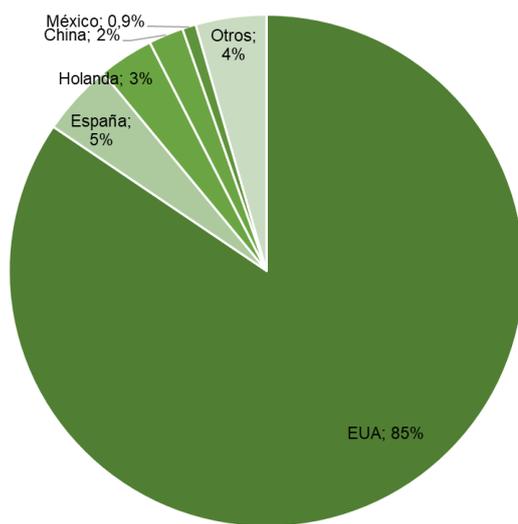
Total: 8,74 millones de toneladas

(b) Fraccionada



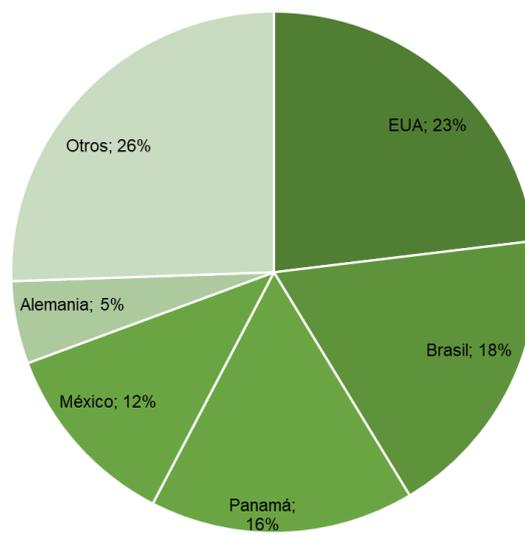
Total: 2,39 millones de toneladas

(c) Contenedorizada^{1/}



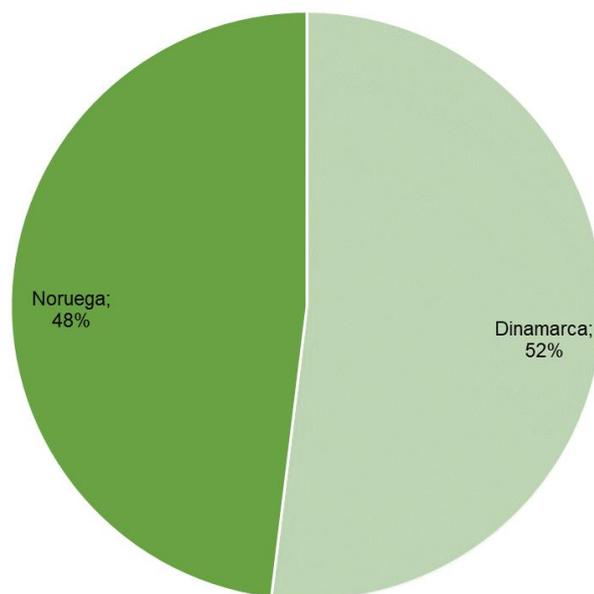
Total: 375 mil toneladas^{1/}

(d) Rodante



Total: 23 mil toneladas

(e) Líquida a granel



Total: 7 mil toneladas

EUA = Estados Unidos de América.

Nota: Se ha excluido la carga de reestiba. Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre. En el caso de la carga contenedorizada, los datos son desde 2019 hasta septiembre de 2023.

1/ Este volumen de carga equivale al 67% del total de carga contenedorizada movilizadora por el TPGSM durante el periodo 2019-2023 (septiembre).

Fuente: InfoEscomar, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, y Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

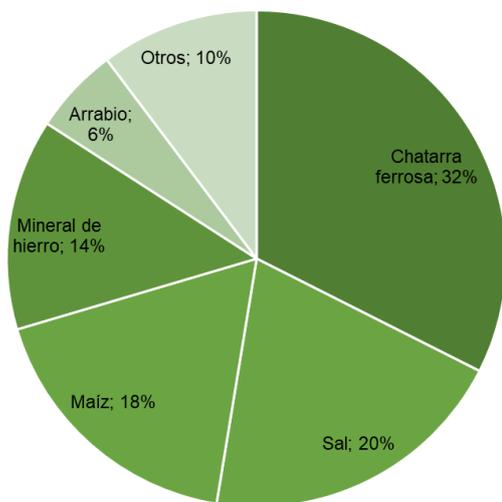
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. De otro lado, como se muestra en los siguientes gráficos, en todas las categorías de carga movilizadora por el TPGSM durante el periodo 2018-2023, la mayor parte está explicada por relativamente pocos productos. En efecto, en el caso de la carga sólida a granel, cuatro productos representaron el 84% del total de ese tipo de carga; para la carga fraccionada cuatro explicaron el 60% del total de ese tipo de carga; en el caso de la carga contenedorizada dos productos explicaron el 85% del total de ese tipo de carga; para la carga rodante dos productos representaron el 86% del total de esa carga²⁶; y para la carga líquida a granel un solo producto explicó el total de dicha categoría.

²⁶ Cabe señalar que, del total de vehículos movilizadora en el TPGSM se verifica que el 5% corresponde a vehículos de alto valor FOB (superior a USD 48 mil).

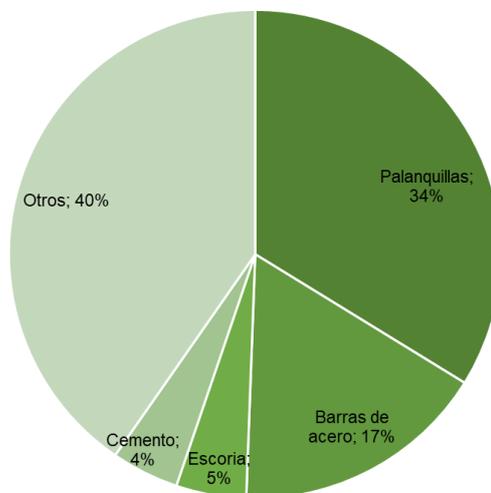
Gráfico N° 3
TPGSM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018-2023

(a) Sólida a granel



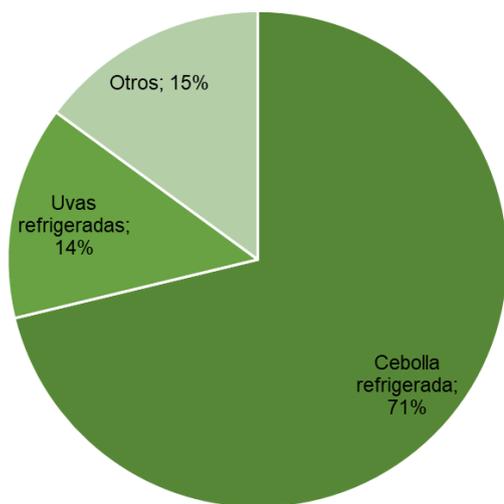
Total: 8,74 millones de toneladas

(b) Fraccionada



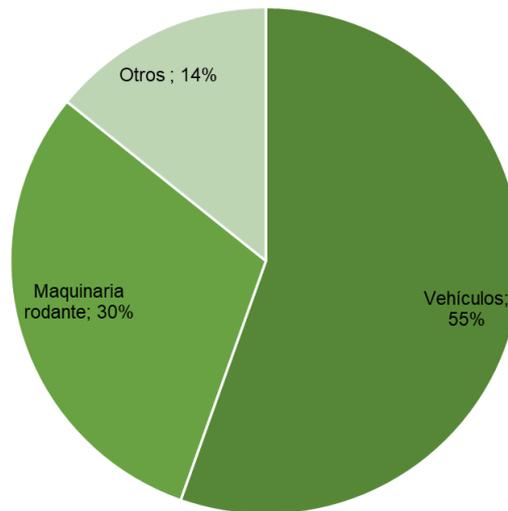
Total: 2,39 millones de toneladas

(c) Contenedorizada^{1/}



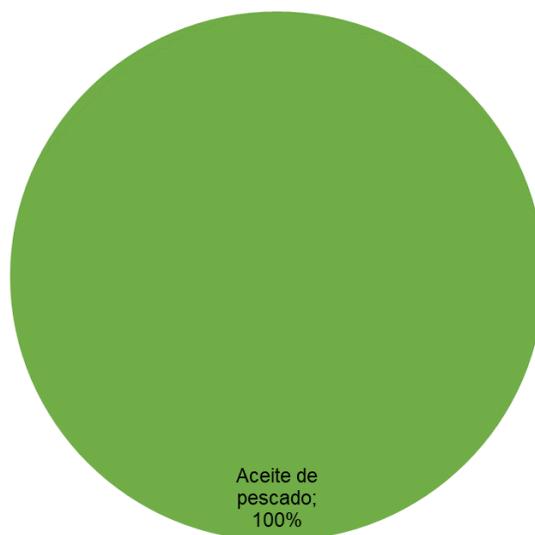
Total: 375 mil toneladas

(d) Rodante^{2/}



Total: 23 mil toneladas

(e) Líquida a granel



Total: 7 mil toneladas

Nota: Se ha excluido la carga de reestiba. Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre. En el caso de la carga contenedorizada, los datos son desde 2019 hasta septiembre de 2023.

1/ Este volumen de carga equivale al 67% del total de carga contenedorizada movilizada por el TPGSM durante el periodo 2019-2023 (septiembre).

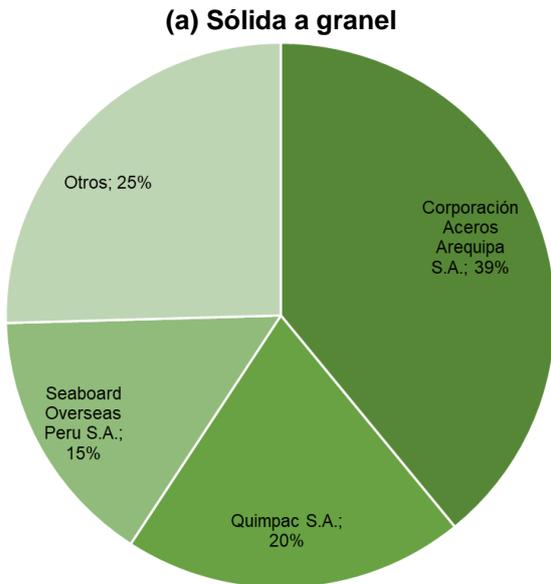
2/ La maquinaria rodante incluye excavadoras, topadoras angulares de oruga, cargadores frontales, máquinas de triturar, equipos de perforación, entre otros.

Fuente: InfoEscomar, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, y Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

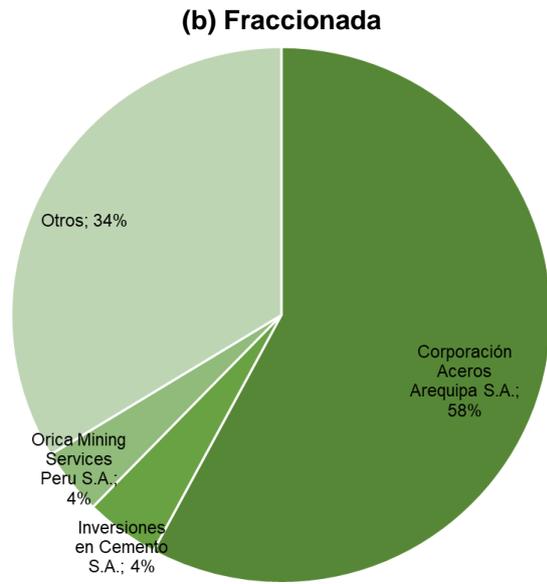
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Además, continuando con la caracterización de la carga movilizada por el TPGSM, se precisa que, en el caso de la carga sólida a granel, fraccionada y líquida a granel, pocos clientes explican la mayor parte de la carga. En efecto, los tres clientes más importantes de la carga sólida a granel explicaron el 75% de ese tipo de carga; en el caso de la carga fraccionada un único cliente representó el 58% de esa carga; y para la carga líquida a granel, el 78% estuvo explicado por los dos clientes más importantes. A diferencia de los casos anteriores, en el caso de las cargas contenedorizada y rodante se observa una atomización relativa de los clientes. En efecto diez clientes explicaron el 65% de la carga contenedorizada y ocho clientes representaron el 70% de la carga rodante.

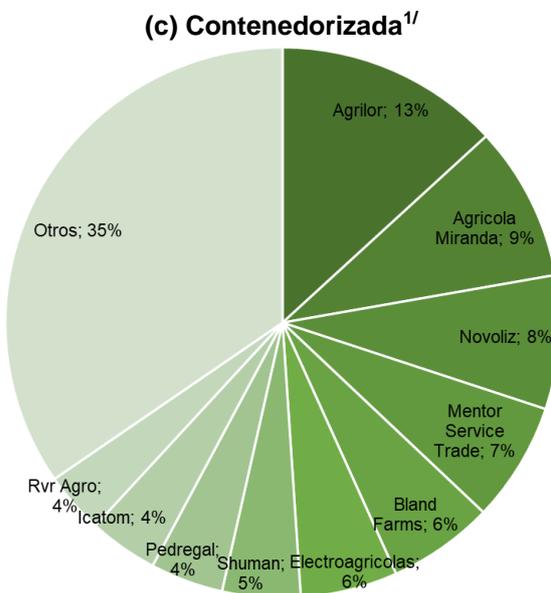
Gráfico N° 4
TPGSM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES CLIENTES, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018-2023



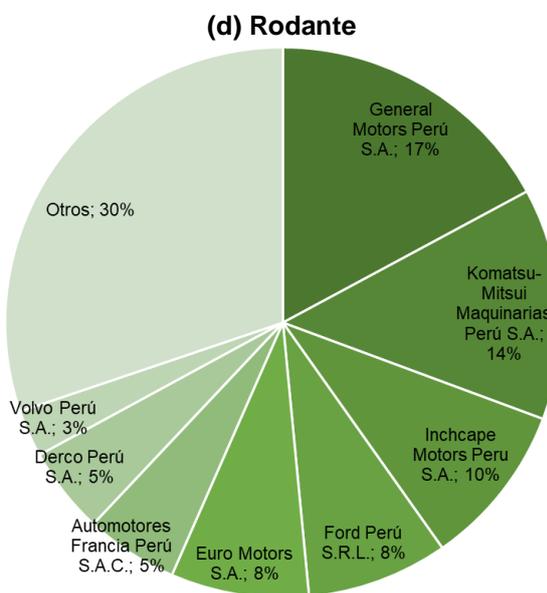
Total: 8,74 millones de toneladas



Total: 2,39 millones de toneladas

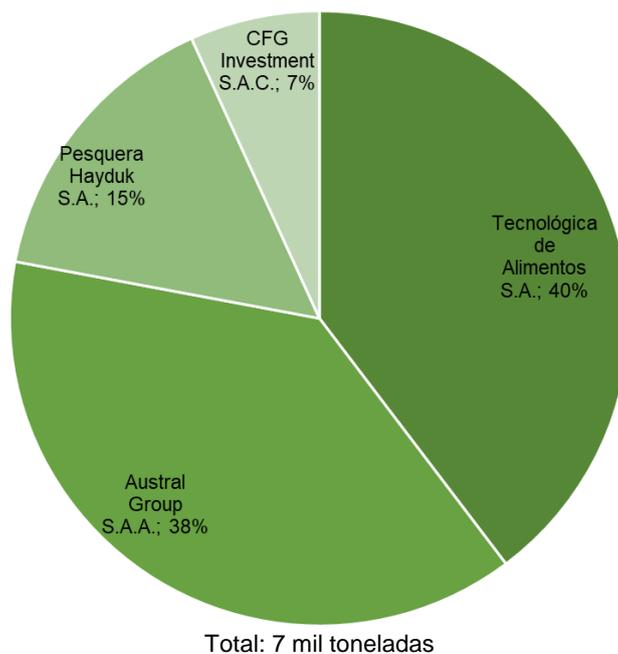


Total: 375 mil toneladas



Total: 23 mil toneladas

(e) Líquida a granel



Nota: Se ha excluido la carga de reestiba. Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre. En el caso de la carga contenedorizada, los datos son desde 2019 hasta septiembre de 2023.

1/ Este volumen de carga equivale al 67% del total de carga contenedorizada movilizadora por el TPGSM durante el periodo 2019-2023 (septiembre).

Fuente: InfoEscomar, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, y Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Como se observa en el siguiente cuadro, los volúmenes de carga movilizados por los usuarios del TPGSM son relativamente significativos a juzgar por la cantidad promedio de carga movilizadora por cada cliente durante el periodo 2018-2023. En el caso de la carga sólida a granel y carga fraccionada, la cantidad promedio de carga movilizadora por cada cliente fue 377 750 y 240 414 toneladas anuales respectivamente; para la carga contenedorizada el promedio fue 5 157 toneladas anuales por cada cliente; y en el caso de la carga líquida a granel y carga rodante el promedio por cliente fue de 481 y 345 toneladas anuales durante el periodo 2018-2023.²⁷

²⁷ A modo de referencia se señala que, según Freightos, un portal de información sobre el transporte marítimo de mercaderías, “[c]omo regla general, cualquier envío que pese más de 500 kg es demasiado costoso para el transporte aéreo”, es decir, “[n]o es rentable enviar por transporte aéreo mercancías que pesan más de 500 kg” y “[l]os paquetes que pesen menos de 150 kg se pueden enviar de manera económica por mensajería (transporte rápido)”. Información disponible en: <<https://www.freightos.com/es/freight-resources/transporte-maritimo/>> (último acceso: 25.09.2023).

Cuadro N° 2
TPGSM: VOLUMEN DE CARGA PROMEDIO DE LOS PRINCIPALES CLIENTES, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018-2023

Tipo de carga	Carga acumulada		Part. % de principales clientes	Carga acumulada de principales clientes	Número de principales clientes seleccionados	Carga por cliente
	TM	TM/año		TM/año		TM anuales por cliente
Sólida a granel	8 739 345	1 519 886	75%	1 133 250	3	377 750
Fraccionada	2 389 118	415 499	58%	240 414	1	240 414
Contenedores 1/	374 643	78 872	65%	51 574	10	5 157
Líquida a granel	7 099	1 235	78%	962	2	481
Rodante	22 728	3 953	70%	2 758	8	345

1/ La información corresponde al periodo acumulado 2019-2023 (septiembre).

Nota: Se ha excluido la carga de reestiba. Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

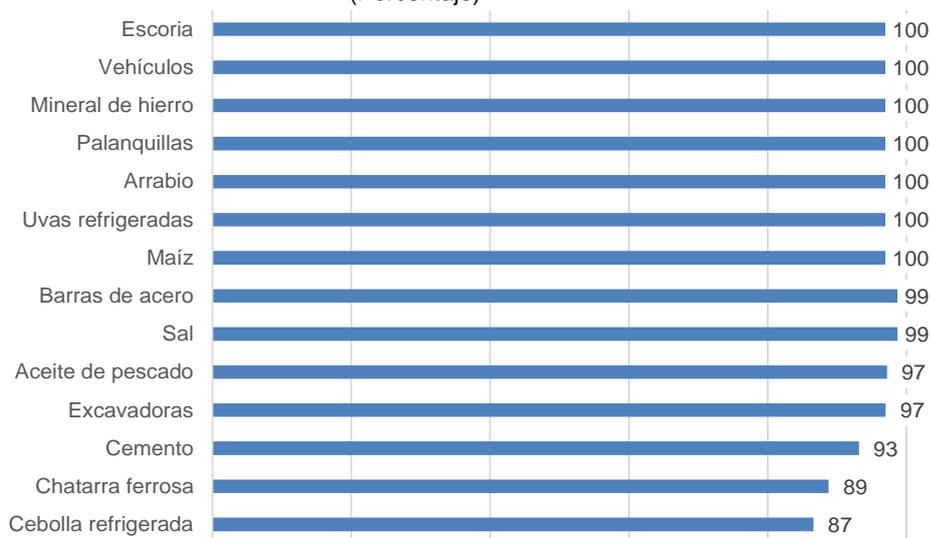
45. En resumen, los productos movilizados por el TPGSM durante el periodo 2018-2023 tuvieron la característica de ser movilizados en volúmenes relativamente significativos y a largas distancias como Estados Unidos de América, China, Turquía, Rusia, Ucrania, Brasil, Panamá, Dinamarca, Noruega, entre otros. Bajo ese contexto, cabe indicar que, como señalan Tato, Díaz y Torres (2010)²⁸, Álvarez (2016)²⁹ y Rodrigue (2020)³⁰, el transporte marítimo es menos costoso cuando se trata de movilizar grandes volúmenes de carga a largas distancias. En consecuencia, resulta posible afirmar que la vía marítima es el transporte más conveniente para los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el mencionado terminal portuario debido a que, por el volumen y la distancia, resulta en un menor costo de transporte unitario en comparación con otras vías de transporte como la aérea y la terrestre.
46. Con la finalidad de corroborar la afirmación anterior, se ha procedido a identificar los modos de transporte de los principales productos movilizados a través del TPGSM, encontrándose que la vía marítima es la más utilizada a nivel nacional para transportar dichos productos desde sus puntos de origen hacia sus lugares de destino. En efecto, durante el periodo 2018-2023, entre el 87% y 100% de las importaciones y/o exportaciones nacionales de dichos productos fue realizada mediante la vía marítima, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

²⁸ TATO, A.; DÍAZ, R. y F. TORRES (2010). *Transporte marítimo en la cadena de suministro*. Andavira Editora.

²⁹ ÁLVAREZ, J. (2016). *Transporte internacional de mercancías*. Ediciones Paraninfo, S.A.

³⁰ RODRIGUE, J. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5.ª ed.). Routledge.

Gráfico N° 5
PERÚ: PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LA VÍA MARÍTIMA EN LA EXPORTACIÓN E
IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS SELECCIONADOS, 2018-2023
 (Porcentaje)



Notas:

- Se consideraron los regímenes de transporte más importantes: exportaciones en el caso de la carga contenedorizada y líquida a granel; e importaciones para las cargas sólida a granel, fraccionada y rodante. En el caso del mineral de hierro, el régimen considerado es el de la exportación.
- Para el año 2023, la información sobre productos como excavadoras, vehículos, barras de acero, escoria, sal, maíz, uvas y cebollas refrigeradas abarca el periodo de enero a septiembre.

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán) y Veritrade Business.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. En el marco de la definición del servicio relevante, corresponde indicar que los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el TPGSM utilizan la vía marítima para transportar sus productos, quedando claro que lo requerido por ellos es un servicio orientado a embarcar o descargar sus mercaderías en una instalación portuaria, que justamente es lo que, según la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, comprende el Servicio Estándar a la Carga brindado por el Concesionario en el mencionado terminal portuario.

48. Además, considerando que los productos correspondientes a un tipo de carga son diferentes a las mercaderías de las otras categorías de carga, no resulta razonable esperar que una cantidad significativa de usuarios de una categoría específica de carga demande los servicios orientados a otro tipo de carga, ya sea por razones operativas, comerciales o debido a la propia naturaleza o las características de los productos, tal como se explica a continuación.
 - Los productos de carga sólida a granel como chatarra ferrosa, sal, maíz, etc. podrían ser movilizados como como carga fraccionada o incluso contenedorizada; sin embargo, debido a la larga distancia larga que deben recorrer desde sus puntos de origen hasta sus puntos de destino, resultaría menos costoso su transporte a granel en vez de los otros tipos de carga como fraccionada o contenedorizada.

 - En el caso de la carga fraccionada, donde los principales productos son palanquillas y barras de acero, por su naturaleza no parece razonable esperar que sean transportados a granel porque se tendría que alterar la forma del producto, con lo cual el usuario final no necesariamente lo demandaría en esa nueva forma. De otro lado, dichos productos podrían ser movilizados en contenedores, sin embargo, a la fecha no se ha registrado dicho movimiento en el TPGSM, probablemente por el elevado peso unitario de dichos productos.

- Para los productos movilizados en contenedores que, como se ha indicado es el caso principalmente de las cebollas y uvas refrigeradas, el mantenimiento de la cadena de frío es un atributo esencial para la movilización en largas distancias y este solo se garantiza a través del uso de contenedores refrigerados. Por tanto, no resulta razonable esperar que los dueños o consignatarios soliciten que sus productos sean exportados como carga no contenedorizada.
 - En el caso de la carga rodante, por su propia naturaleza no podría moverse como carga sólida a granel, fraccionada o líquida a granel, pero probablemente sí dentro de contenedores, sin embargo, ello no se ha observado en el caso específico del terminal portuario bajo análisis. Cabe señalar que la carga rodante se podría mover en contenedores de manera ocasional para carga rodante con características específicas, sin embargo, considerando la cantidad de vehículos que usualmente se descarga por operación, mover la carga rodante en contenedores tendría un costo elevado en comparación con moverla sin contenedores.
 - Finalmente, la carga sólida a granel que, en este terminal portuario, corresponde únicamente a aceite de pescado, por su naturaleza no podría ser transportada como carga sólida a granel, contenedorizada, o rodante, aunque podría ser posible como carga fraccionada (en barriles, por ejemplo) pero ello probablemente incrementaría los costos de transporte.
49. Cabe indicar el caso particular de la empresa Corporación Aceros Arequipa S.A. que moviliza tanto carga sólida a granel (chatarra ferrosa) como carga fraccionada (palanquillas y barras de acero). Si bien es un mismo usuario en ambas categorías de carga, los productos son diferentes y no pueden transportarse indistintamente como una u otra de dichas categorías debido a la naturaleza de los productos y también por razones comerciales u operativas, tal como se explica a continuación:
- La chatarra ferrosa, que es “la chatarra de electrodomésticos, automóviles, ferrocarriles, piezas de acero, estructuras y otros elementos constructivos, mermas industriales”³¹, puede causar algún daño sobre el recipiente donde se transporta, más aún si es a larga distancia y en elevados volúmenes; razón por la cual resulta razonable pensar que su movilización sea como granel sólido y no empaquetada como carga fraccionada o en el interior de un contenedor.
 - En el caso de las palanquillas y barras de acero, como se indicó antes, no parece razonable esperar que sean transportados a granel porque se tendría que alterar la forma del producto, y tampoco se transportarían dentro de contenedores probablemente por el elevado peso unitario de dichos productos.
50. En resumen, debido a razones operativas, comerciales o la propia naturaleza o características de los productos movilizados por el TPGSM, no se espera que exista una sustitución significativa entre los servicios orientados a los diferentes tipos de carga, aun cuando pueda existir un usuario común en el caso de las cargas sólida a granel y fraccionada. Por lo tanto, a cada tipo de carga movilizada en el mencionado terminal portuario le corresponde un servicio relevante diferente.
51. Por lo tanto, los servicios relevantes identificados son: el Servicio Estándar a la carga sólida a granel; el Servicio Estándar a la carga fraccionada; el Servicio Estándar a la carga contenedorizada; el Servicio Estándar a la carga rodante, y el Servicio Estándar a la carga

³¹ Información disponible en: <https://chattarrasanchez.com/chatarras-ferrosas-por-que-son-tan-importantes/> (último acceso: 29.04.2024).

líquida a granel.³²

52. Expuesto lo anterior, con la finalidad de completar la definición del mercado relevante, corresponde delimitar el ámbito geográfico de los mercados de servicios relevantes previamente señalados.
53. Al respecto, en la medida que el TPC está localizado relativamente cerca del TPGSM, puede resultar razonable pensar que, desde el punto de vista de los dueños o consignatarios de la carga, ambos terminales portuarios sean sustitutos, con lo cual el ámbito geográfico del mercado relevante debería incluir hasta el TPC. Sin embargo, ello dependerá al fin y al cabo de dónde se encuentran ubicados exactamente los clientes, pues si se encuentran relativamente cerca del TPGSM, corresponderá delimitar el mercado geográfico únicamente a este último terminal portuario, pues acudir a otro puerto representará un incremento en los costos de transporte debido a la mayor distancia por recorrer.
54. En tal sentido, como se muestra en el siguiente cuadro, en las categorías de cargas sólida a granel, fraccionada, contenedorizada y líquida a granel, los principales clientes del TPGSM están localizados cerca de dicho terminal portuario, con lo cual acudir a otro terminal portuario como el TPC representaría un incremento importante en el costo de transporte de sus productos pues la distancia recorrida se incrementaría considerablemente. En efecto, los principales clientes de estas categorías de carga están ubicados en las provincias de Pisco, Ica y Nasca del departamento de Ica, que es justamente donde se encuentra localizado el TPGSM. Cabe indicar que no se observa esa misma situación en el caso de los principales clientes de carga rodante, quienes están ubicados principalmente en la Provincia Constitucional del Callao y en la provincia de Lima.

Cuadro N° 3
UBICACIONES DE LOS PRINCIPALES CLIENTES DEL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN – PISCO, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018-2023

Tipo de carga	Provincias	Departamento	Tipo de carga	Provincias	Departamento
(a) Carga sólida a granel			(d) Carga rodante		
Corporación Aceros Arequipa S.A.	Pisco e Ica	Ica	General Motors Perú S.A.	Callao	Callao
Quimpac S.A.	Pisco	Ica	Komatsu-Mitsui Maquinarias Perú S.A.	Nasca	Ica
Seaboard Overseas Peru S.A.	Pisco	Ica	Inchcape Motors Peru S.A.	Lima	Lima
(b) Carga fraccionada			Euro Motors S.A.	Callao	Callao
Corporación Aceros Arequipa S.A.	Pisco e Ica	Ica	Ford Perú S.R.L.	Callao	Callao
Inversiones en Cemento S.A.	Pisco	Ica	Derco Perú S.A.	Lima	Lima
Orica Mining Services Peru S.A.	Nasca y Pisco	Ica	Automotores Francia Perú S.A.C.	Callao	Callao
(c) Carga contenedorizada			Volvo Perú S.A.	Nasca	Ica
Agrilor S.A.C.	Ica	Ica	Varza Ingenieros S.C.R.L. 3/	Lima	Lima
Agrícola Miranda S.A.C.	Ica	Ica	Mc Machinery & Electronic S.A.C 3/	Lima	Lima
Novoliz S.A.	Ica	Ica	Epiroc Peru S.A	Nasca/Chincha	Ica
Mentor Service Trade S.A.C. 1/	Pisco	Ica	4B Global Equipment S.A.C. 3/	Nasca	Ica
Bland Farms (Peru) S.A.C.	Pisco e Ica	Ica	Ipesa S.A.C.	Lima	Lima
Negocios Electroagrícolas S.A.C. 2/	ND	Ica	(e) Carga líquida a granel		
Shuman Produce Peru S.A.C.	Ica	Ica	Tecnológica de Alimentos S.A.	Pisco	Ica
El Pedregal S.A.	Ica	Ica	Austral Group S.A.A.	Pisco	Ica
Icatom S.A.	Ica	Ica	Pesquera Hayduk S.A.	Chincha y Pisco	Ica
Rvr Agro S.R.L.	Ica	Ica	GFG Investment S.A.C.	Chincha y Pisco	Ica

ND = No disponible.

Notas:

- La clasificación del tipo de establecimiento (depósito y sede productiva) se obtuvo de la página web de la

³² Como suele ser habitual en la industria portuaria, el Servicio Estándar a la carga evaluado en esta sección puede ser demandado de manera conjunta con otros servicios no regulados del TPGSM, los cuales no son objeto de estudio en el presente informe.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, sección Consulta RUC, disponible en: <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp> (último acceso: 30.04.2024).

- Para la ubicación de los principales clientes de cada tipo de carga se considera si tienen al menos un depósito o una sede productiva en la región de Ica o regiones cercanas.

1/ Información disponible en: https://elperuano.pe/GespoBoletinFiles/2023/10/19/2225725_1.pdf (último acceso: 30.04.2024).

2/ No se tiene información sobre la provincia, sino solo sobre el departamento. Ver: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5399571/1928779-lista-de-empacadoras-de-cebollas-certificadas-por-senasa-9-11-2023.pdf?v=1699569785> (último acceso: 30.04.2024).

3/ Para Varza Ingenieros S.C.R.L., Mc Machinery & Electronic S.A.C. y 4B Global Equipment S.A.C. no se tiene información específica sobre la ubicación de sus depósitos, razón por la cual se consideró la ubicación de su oficina administrativa, domicilio fiscal y sucursal, respectivamente.

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, y Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. Con la finalidad de evidenciar el incremento de la distancia por recorrer si se deja de utilizar el TPGSM para acudir a otro terminal portuario, se analiza el caso de las empresas Pesquera Hayduk S.A. y GFG Investment S.A.C., las cuales están ubicadas en Chincha, provincia que está ubicada al norte del departamento de Ica y, por ende, más alejada de dicho terminal portuario (o, de manera equivalente, relativamente más cercana del TPC). Incluso en estos casos, si dichas empresas decidieran dejar el TPGSM y acudir al TPC, tendrían que recorrer una distancia entre 2,69 y 2,83 veces mayor, tal como se muestra en el siguiente cuadro. Obviamente, en el caso de las demás empresas que, como se indicó antes, están ubicadas en Pisco, Ica y Nasca, el incremento en la distancia por recorrer sería aún mayor.

Cuadro N° 4
DISTANCIA Y TIEMPO DE VIAJE HASTA EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN – PISCO Y EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

Rutas	Pesquera Hayduk S.A.		GFG Investment S.A.C.	
	Distancia	Tiempo de trayecto	Distancia	Tiempo de trayecto
	(km)	(horas y minutos)	(km)	(horas y minutos)
Hacia TPGSM	72,70	1 hora y 2 minutos	76,60	1 hora y 4 minutos
Hacia TPC	206,00	3 horas y 7 minutos	206,00	3 horas y 9 minutos

Fuente: Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Cabe añadir que, en la determinación de mercados geográficos relevantes en el sector portuario, se debe tener en cuenta si existen o no mercados económicamente cautivos a un puerto, principalmente en razón a la ubicación geográfica del puerto respecto a los centros de producción, distribución o almacenamiento de las empresas usuarias de los servicios portuarios (US DoJ y FTC, 2011).³³

57. Bajo ese contexto, como se indicó antes, en el caso de las cargas sólida a granel, fraccionada, contenedorizada y líquida a granel, los principales usuarios están localizados relativamente cerca del TPGSM, razón por la cual parece razonable considerar que son clientes “cautivos” de dicho terminal portuario. Por tal motivo, resulta razonable concluir que, en estos tipos de carga, el alcance geográfico de los mercados relevantes queda acotado a dicho terminal portuario.³⁴

³³ US DoJ y FTC (2011a) *Competition Concerns in Ports and Port Services*. DAF/COMP/WP2/WD (2011) 34. 27 June 2011. Pag. 4-5. Disponible en: <http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/1106usroundtable.pdf> (último acceso: 26.04.2024).

³⁴ Cabe indicar que esta deducción está alineada con lo señalado por US DoJ y FTC (2011) que indican que cuando un puerto se constituye en la única alternativa económica para que los dueños o consignatarios de la carga puedan movilizar sus productos, el mencionado puerto en sí mismo se constituye como un mercado relevante.

58. De otro lado, en el caso de la carga rodante, los principales clientes no parecen estar cautivos del TPGSM puesto que no se encuentran ubicados cerca de dicho terminal portuario, sino que están más cerca del TPC. Por tal motivo, resulta razonable considerar que el ámbito geográfico del mercado relevante se encuentra delimitado no solo por el departamento de Ica, sino también por el departamento de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, zonas en las cuales los terminales portuarios disponibles para los usuarios son el TPGSM y el TPC.
59. En resumen, por los motivos antes indicados, los mercados relevantes de los Servicios Estándar a la carga en el TPGSM son:
- el Servicio Estándar a la carga sólida a granel en el TPGSM;
 - el Servicio Estándar a la carga fraccionada en el TPGSM;
 - el Servicio Estándar a la carga contenedorizada en el TPGSM;
 - el Servicio Estándar a la carga rodante en el TPGSM y el TPC, y
 - el Servicio Estándar a la carga líquida a granel en el TPGSM.

V.1.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

60. Una vez definidos los mercados relevantes, corresponde evaluar si existen o no condiciones de competencia o presiones competitivas suficientes en los mercados donde se brindan los Servicios Estándar a la carga del TPGSM.
61. Al respecto, la literatura económica señala que las presiones competitivas en la industria de servicios portuarios marítimos, como es el caso del mencionado terminal portuario, pueden provenir principalmente de modos de transporte alternativos al marítimo, tales como transporte aéreo, terrestre, ferroviario, fluvial o lacustre (competencia intermodal o incluso multimodal cuando se usa más de un tipo de transporte); otros puertos distintos al que está siendo objeto de análisis (competencia interportuaria); otros proveedores de servicios dentro del mismo puerto o terminal bajo evaluación (competencia intraportuaria e intraterminal); poder de compra de los usuarios que compense el poder de mercado del proveedor del servicio portuario bajo análisis, y/o la ausencia de facilidades esenciales y de barreras a la entrada al mercado de servicios portuarios, tal como se describe en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 5
CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LA INDUSTRIA PORTUARIA

Criterio	Descripción
Competencia (o sustitución) intermodal	La demanda por servicios portuarios es una demanda derivada dado que depende de la demanda por transporte de mercaderías en general. A su vez, la demanda por transporte puede ser atendida mediante diferentes modalidades (vía marítima, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, lacustre o multimodal cuando se usan varias de ellas de manera complementaria), las cuales pueden competir entre sí por satisfacer dicha necesidad de transporte. Si aumenta el precio de los servicios portuarios, los transportistas de carga pueden dejar de usar la vía marítima para cambiar a otro modo de transporte como aéreo, terrestre o ferroviario.
Competencia interportuaria	Ocurre cuando dos o más puertos están compitiendo por el mismo mercado, es decir, se trata de un área de influencia o <i>hinterland</i> competitivo o contestable. Si se incrementa el precio de los servicios del puerto bajo análisis, sus usuarios o clientes podrían cambiar a otro u otros puertos.

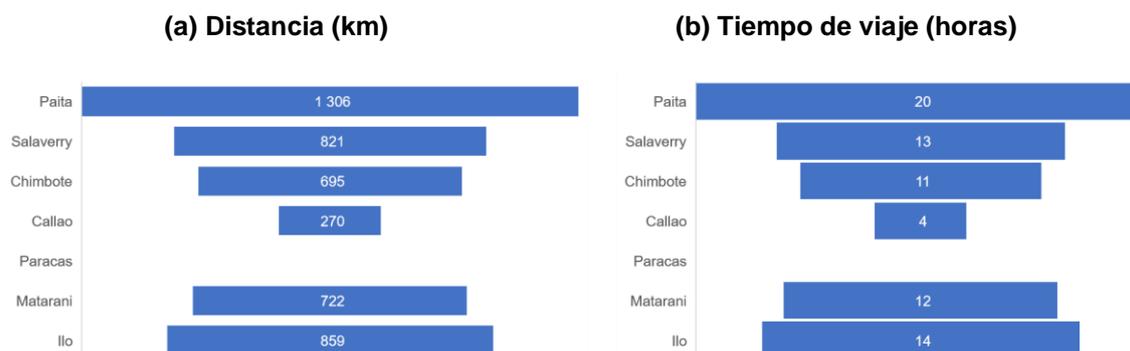
Criterio	Descripción
Competencia intraportuaria o intraterminal	La competencia intraportuaria se refiere a una situación en la cual dos o más operadores de terminales diferentes dentro de un puerto están compitiendo por los mismos mercados, los cuales por ese motivo son considerados áreas de influencia o <i>hinterland</i> competitivos o contestables. A su vez, considerando que un puerto o terminal portuario puede tener varios terminales, amarraderos o muelles, la competencia intraterminal se refiere a empresas que rivalizan para proveer los mismos servicios portuarios dentro de un determinado terminal, amarradero o muelle dentro de un puerto.
Poder de compra compensatorio	En la medida que los clientes de los puertos tengan la capacidad para cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse de los servicios portuarios, ellos pueden ejercer su poder de compra compensatorio para mantener bajos los precios de dichos servicios portuarios.
Facilidad esencial	Cuando no es posible cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo), acudir a otros puertos sustitutos y los clientes no tienen poder de compra compensatorio, los puertos podrían ser considerados como una facilidad esencial para los usuarios portuarios.
Barreras a la entrada al mercado	Las barreras a la entrada al mercado son de tres tipos: barreras económicas (niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios), barreras legales o institucionales (concesiones de exclusividad) y barreras de localización (no disponibilidad de tierras para nuevos operadores portuarios).

Fuente: OXERA (2011). *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Disponible en: <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Ports-and-port-services_1-1.pdf>; PALLIS, A., NOTTEBOOM, T. y DE LANGEN, P. (2008). *Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry*. Maritime Economics & Logistics, 2008, 10, (209–228); RODRIGUE (2020); y WORLD BANK (2007). *Port Reform Toolkit* (2.ª ed.). Public-Private Infrastructure Advisory Facility. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Disponible en: <<https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/index.html>> (último acceso: 27.04.2024).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Bajo ese contexto, se observa lo siguiente para los Servicios Estándar a la carga del TPGSM:

- Competencia (o sustitución) intermodal. Los usuarios del TPGSM lo emplean principalmente para movilizar carga con volúmenes relativamente significativos y a largas distancias (como Estados Unidos de América, China, Turquía, Rusia, Ucrania, Brasil, Panamá, Dinamarca, Noruega, entre otros), donde la vía marítima es preferida debido a su reducido costo unitario de transporte. Por tal motivo, no existe posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte, es decir, no hay competencia intermodal en ninguno de los tipos de carga movilizadas por el mencionado terminal portuario.
- Competencia interportuaria. Al respecto, es preciso determinar si algún puerto puede ejercer presión competitiva significativa sobre el TPGSM, empezando por aquel más cercano, el TPC. En el siguiente gráfico se muestra la distancia y el tiempo de viaje de un conjunto de puertos hacia los cuales los dueños o consignatarios de carga que actualmente se moviliza a través del TPGSM podrían acudir para abastecerse de los respectivos servicios portuarios.

Gráfico N° 6
DISTANCIA DESDE EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN – PISCO HACIA
TERMINALES PORTUARIOS RELATIVAMENTE CERCANOS



Nota: La información sobre distancia y tiempo de viaje corresponde a la vía terrestre.

Fuente: Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(a) Carga rodante

En relación con la carga rodante del TPGSM, como se ha visto antes, los principales clientes en su mayoría están ubicados más cerca del TPC, con lo cual resulta razonable pensar que también podrían estar dispuestos a utilizar este último terminal portuario en vez del TPGSM.

Además, según la información publicada por la Autoridad Portuaria Nacional, la evolución de la participación del TPGSM en el total de carga rodante movilizada en los puertos marítimos del Perú evidencia un incremento significativo. En efecto, durante el subperiodo 2018-2020, no se observó movimiento de carga rodante en dicho terminal portuario, registrándose carga rodante recién a partir del año 2021 cuando la participación fue de 0,6%; en el año 2022, el porcentaje fue 0,4% y subió hasta 7,3% en el año 2023, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6
DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA RODANTE A NIVEL NACIONAL, SEGÚN TERMINAL
PORTUARIO MARÍTIMO, 2018-2023

Terminal Portuario	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TNM	99,5%	99,6%	100,0%	99,4%	99,6%	92,7%
TPGSM	-	-	-	0,6%	0,4%	7,3%
TPM	0,3%	0,2%	0,003%	-	-	0,011%
Ilo (Enapu)	0,2%	0,2%	-	-	-	-

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe indicar que en el 2023 se registró un importante incremento de la demanda de carga rodante en el TPGSM, ello a pesar de que en mayo de 2022 APMT había habilitado una puerta exclusiva para el ingreso y salida de carga rodante en el TPC, ello como reacción al aumento de la demanda de descarga de vehículos nuevos.³⁵

De otro lado, un análisis comparativo de los precios cobrados en el TPGSM y en el terminal portuario más cercano muestra que actualmente la tarifa para carga rodante en el TPC está 77% por encima del TPGSM. No obstante, se observa que

³⁵ Información disponible en: <<https://portalportuario.cl/apm-terminals-callao-habilita-nueva-entrada-al-terminal-exclusiva-para-carga-rodante/>> (último acceso: 02.05.2024).

la participación del TPC respecto del total de carga rodante movilizada por los puertos marítimos peruanos aún sigue siendo elevada, pues en el año 2023 ascendió a 93%, valor mínimo durante el periodo de análisis. Con base en lo descrito previamente, podemos señalar que el TPC, a pesar de cobrar una tarifa superior a la del TPGSM, sigue siendo el puerto más utilizado para la descarga de vehículos, probablemente por la cercanía de los clientes al mencionado terminal portuario.

Adicionalmente, al cierre del periodo de análisis 2018-2023,³⁶ Wallenius Wilhelmsen Ocean (en adelante, WWO), la línea naviera que transporta la carga rodante descargada en el TPGSM, a nivel nacional únicamente recaló en dicho terminal portuario.³⁷ Sobre ello, la decisión comercial de la línea naviera de recalcar en un único puerto se puede explicar porque, como señalan Notteboom, Pallis y Rodrigue (2022),³⁸ las líneas navieras reducen a un mínimo estrictamente necesario la cantidad de puertos donde llegarán y también buscan tener una estadía muy corta en los puertos.

Debido a que actualmente la línea naviera WWO llega solamente al TPGSM y no a algún otro puerto nacional, los consignatarios vehiculares que comercializarán en el mercado interno la carga rodante movilizada por dicha línea naviera deben necesariamente acudir al mencionado terminal portuario para poder recibir dicha carga y luego trasladarla hacia sus instalaciones. La necesaria decisión de acudir al TPGSM ocurre en un contexto donde los consignatarios vehiculares pagarán menores tarifas en dicho terminal portuario en comparación con el TPC, pero a su vez enfrentarán también un mayor costo de transporte pues sus almacenes hacia donde se destinará la carga rodante están ubicados en su mayoría relativamente más cerca del TPC.

Cabe indicar que, como explica el Indecopi,³⁹ en el mercado internacional de transporte marítimo internacional de carga rodante, los fabricantes o consignatarios vehiculares son quienes contratan a las líneas navieras que se encargarán de realizar el transporte de sus vehículos desde los centros de producción hasta los lugares de consumo final, con lo cual los mencionados fabricantes o consignatarios vehiculares, y no la línea naviera, pueden definir el puerto de destino; sin embargo, ello dependerá del volumen de carga a transportar pues las líneas navieras requerirían contar con una cantidad mínima de vehículos a transportar.

En el presente caso, la cantidad de carga rodante movilizada mediante el TPGSM es relativamente pequeña (en el año 2023 fue equivalente al 7,3% del total de carga rodante a nivel nacional), con lo cual resulta razonable esperar que los consignatarios vehiculares que utilizan el mencionado terminal portuario no tengan un poder de negociación significativo frente a las líneas navieras de modo tal que puedan determinar el puerto de llegada, más aún cuando existe una única línea

³⁶ Durante todo el año 2023 la línea naviera WWO solamente recaló en el TPGSM.

³⁷ Según la información estadística remitida periódicamente por APMT al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, la línea naviera WWO ha recalado en el TNM hasta el año 2022.

³⁸ NOTTEBOOM, T., PALLIS, A. & RODRIGUE, J. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. Routledge.

³⁹ Ver Resolución 0171-2020/SDC-INDECOPI mediante la cual la Sala Especializada en Defensa de la Competencia del Indecopi confirmó la Resolución 030-2018/CLC-INDECOPI en el extremo que halló responsables a Compañía Marítima Chilena S.A., Eukor Car Carrier Inc. y a Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., por incurrir en prácticas colusorias horizontales con el objeto de repartirse cuentas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en contravención a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literal c) del Decreto Legislativo 1034 -Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Disponible en: <https://centrocompetencia.com/wp-content/uploads/2021/02/Resolucion-SDC.pdf> (último acceso: 24.05.2024).

naviera (WWO) que moviliza toda la carga rodante que arriba al TPGSM en tanto que hay varios consignatarios vehiculares (según el Gráfico N° 4, los principales clientes de esta carga son ocho) en dicho terminal portuario. Este sería el caso donde el transporte marítimo internacional de la carga rodante es realizado mediante un tráfico regular en el cual la línea naviera determina los puntos de recaladas y no los consignatarios vehiculares. En efecto, como también señala el Indecopi cuando analizó el servicio de transbordo de carga rodante en el TNM, “el transporte de carga por parte de las líneas navieras se realiza utilizando rutas regulares que recorren permanentemente, o mediante rutas no regulares, programadas ad hoc para determinada carga. Para el caso de carga rodante, las líneas navieras ofrecen, casi en su totalidad, un servicio regular a sus clientes, similar al que se ofrece en el transporte marítimo de contenedores; es decir, las líneas navieras ofrecen un itinerario pre-establecido en cual se mantiene por meses o años”.⁴⁰

Bajo ese contexto, los consignatarios vehiculares que son los usuarios del servicio en cuestión no pueden utilizar otro terminal portuario (como el TPC) porque WWO no recalca ahí, sino que solamente lo hace en el TPGSM. Por ello, es posible afirmar que, aunque esté dentro del mercado geográfico relevante, el TPC no ejerce presión competitiva significativa sobre el TPGSM pues el mencionado TPC no se constituye como un proveedor alternativo efectivo.

Por lo tanto, en ausencia de fuentes alternativas de aprovisionamiento en otros terminales portuarios para los usuarios del TPGSM, corresponde indicar que no existe competencia interportuaria en este tipo de carga.

(b) Cargas sólida a granel, fraccionada, contenedorizada y líquida a granel

En el caso de las cargas sólida a granel, fraccionada, contenedorizada y líquida a granel, los principales clientes están ubicados relativamente cerca del TPGSM, con lo cual la decisión óptima de menor costo para ellos será utilizar los servicios de descarga y/o embarque que son brindados en dicho terminal portuario, no existiendo razones para reemplazarlo por algún otro terminal portuario.

En caso los usuarios del TPGSM decidieran acudir a otros terminales portuarios, como el TPC, ello representaría un incremento importante en el costo de transporte de sus productos, pues luego/antes de ser desembarcados/embarcados en esos otros puertos recorrerían una distancia mayor. Con ello, queda claro que estos clientes del TPGSM no utilizarían el TPC y menos los puertos ubicados a una mayor distancia.

Un elemento que podría desincentivar el reemplazo del TPGSM por el TPC es que el cambio implicaría para los usuarios enfrentar tarifas mayores para todos los tipos de carga. En efecto, como se muestra en el siguiente cuadro, si los usuarios del TPGSM decidieran acudir al TPC, enfrentarían un incremento en la correspondiente tarifa que oscilaría entre 27% (para carga contenedorizada)⁴¹ y 342% (para carga líquida a granel).

Cuadro N° 7 COMPARATIVO DE TARIFAS PARA SERVICIOS A LA CARGA EN TPGSM VS TPC, 2024 (USD por unidad de medida)

⁴⁰ Información tomada del Informe 016-2016/ST-CLC-INDECOPI, remitido mediante Carta N° 308-2016/PRE-INDECOPI recibido el 27.05.2016.

⁴¹ Se refiere a los contenedores llenos de 40 pies, los cuales representaron el 97% del total de contenedores movilizados por el TPGSM durante el periodo 2018-2023.

Servicio	Unidad de medida	TPGSM	TPC		TPC (var %)	
			TMS	TNM	TMS	TNM
Contenedores llenos 20 pies	Por movimiento de contenedor	137,415	108,200	205,550	-21%	50%
Contenedores llenos 40 pies		156,284	199,030	342,950	27%	119%
Carga fraccionada	Por tonelada	12,802	77,500	18,100	505%	41%
Carga rodante		26,944	77,500	47,600	188%	77%
Carga granel sólido		6,299	NA	9,370		49%
Carga granel líquido		1,278		5,650		342%

NA = No aplica porque el TMS no ofrece dichos servicios.

Nota: El TMS es un terminal portuario especializado en contenedores, pero también ofrece como un servicio especial el embarque o descarga de carga fraccionada y rodante.

Fuente: Tarifarios publicados en los portales web del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, Terminal Muelle Sur y Terminal Norte Multipropósito.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En consecuencia, debido a las razones expuestas, para el caso de las cargas sólida a granel, fraccionada, contenedorizada y líquida a granel, resulta razonable deducir que, en consideración de los correspondientes dueños o consignatarios de carga del TPGSM, el TPC u otro terminal portuario no es una fuente alternativa de aprovisionamiento de servicios portuarios; con lo cual no existe competencia interportuaria.

- Competencia intraportuaria o intraterminal. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del TPGSM.⁴² Por tal motivo, queda claro que dentro del mencionado terminal portuario no existe una fuente alternativa de aprovisionamiento de servicios portuarios para los dueños o consignatarios de la carga. En consecuencia, tampoco existe competencia intraportuaria o intraterminal en cada categoría de carga movilizada por el TPGSM.
- Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios. En relación con esta posible fuente de presión competitiva para el proveedor de servicios en un terminal portuario, Oxera (2011) señala los siguientes elementos a tener en cuenta:
 - El poder de compra compensatorio podría existir cuando los compradores son grandes respecto de los proveedores y donde los compradores tienen la capacidad de cambiar entre los diferentes proveedores existentes.
 - El poder de compra compensatorio podría surgir en puertos donde existen pocos usuarios principales; sin embargo, no es suficiente ser un cliente grande para tener un importante poder de compra compensatorio. Para ello, los compradores también deben ser capaces de amenazar creíblemente con desviar una proporción significativa de la demanda en casos de aumentos de precios, lo cual finalmente dependerá de las opciones externas que tenga dicho cliente.

Bajo ese contexto, en el caso de las cargas contenedorizada, rodante y líquida a granel, la participación individual de la carga movilizada por cada uno de los clientes no fue mayor que 0,50% respecto al total de carga movilizada en el TPGSM durante el periodo 2018-2023. Por esa razón es claro que dichos clientes no cuentan con poder

⁴² Salvo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje.

de negociación frente al Concesionario; es decir, no tienen un poder de compra compensatorio frente al poder de mercado del proveedor de servicios portuarios en el TPGSM.

En cambio, para las cargas sólida a granel y fraccionada, los clientes tienen una participación muy importante, destacándose el caso de la empresa Corporación Aceros Arequipa S.A., una empresa siderúrgica dedicada a la producción de acero, que moviliza ambos tipos de carga mediante el TPGSM. En efecto, importa chatarra ferrosa y arrabio como carga sólida a granel; e importa palanquillas y exporta barras de acero como carga fraccionada. La carga acumulada de dicha empresa representó el 41% respecto al total de carga movilizada en el TPGSM, durante el periodo 2018-2023, es decir, se trata de una importante participación en el total de tráfico de carga movilizada a través del mencionado terminal portuario. Al respecto, en principio esto podría hacer pensar que en efecto el referido usuario tiene un significativo poder de negociación frente al Concesionario. Sin embargo, como indica Oxera (2011), no es suficiente ser un cliente relativamente grande, sino que es necesario tener la capacidad de cambiarse a otro terminal portuario, en caso el actual proveedor de servicios portuarios incremente sus precios.

Al respecto, como se muestra a continuación, la planta de producción de Corporación Aceros Arequipa S.A. está ubicada muy cerca del TPGSM, a solo 45,50 km o 48 minutos; y el siguiente terminal portuario más cercano a sus instalaciones es el TPC que está localizado a 242,00 km o 3 horas y 30 minutos. Si el mencionado cliente portuario decidiera acudir al TPC tendría que recorrer una distancia 5,32 veces mayor en comparación con el TPGSM, con lo cual el costo de transporte de sus insumos y/o productos aumentaría de manera considerable.⁴³

**Cuadro N° 8
DISTANCIA Y TIEMPO DE VIAJE DESDE CORPORACIÓN ACEROS AREQUIPA S.A. HASTA EL
TPGSM Y EL TPC**

Rutas	Distancia	Tiempo de trayecto
	(km)	(horas y minutos)
Hacia TPGSM	45,50	48 minutos
Hacia TPC	242,00	3 horas y 30 minutos

Fuente: Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Bajo ese escenario, Corporación Aceros Arequipa S.A. no podría ejercer su hipotético poder de negociación frente al Concesionario, puesto que no sería creíble la amenaza de dejar el TPGSM y reemplazarlo por el TPC, en tanto sus costos de transporte se incrementarían significativamente. Actualmente tampoco parece verosímil una hipotética amenaza de dicha empresa siderúrgica de auto proveerse de los servicios portuarios que viene obteniendo en el TPGSM debido al elevado requerimiento de inversión para construir un terminal portuario.

Cabe añadir que, si no corresponde esperar que la antes mencionada empresa tenga un poder de negociación significativo a pesar de su importancia en la carga total del TPGSM, menos lo tendrán aquellos clientes con una menor importancia relativa en la carga total de dicho terminal portuario. En consecuencia, los clientes que movilizan carga sólida a granel y carga fraccionada tampoco tienen poder de compra

⁴³ Resulta importante añadir que la empresa se encuentra instalada desde 1983 en la localidad de Pisco, donde ha venido realizando inversiones orientadas a incrementar su capacidad de producción, destacándose aquellas correspondientes a los años 2013 y 2021. En tal sentido, difícilmente podría dejar de funcionar cerca del TPGSM para acudir a otro terminal portuario.

compensatorio frente al TPGSM.

- Facilidad esencial. Debido a que para los usuarios portuarios que movilizan cargas sólida a granel, fraccionada, contenedorizada y líquida a granel no resulta posible cambiar a otro modo de transporte, acudir a otros puertos sustituto y además carecen de un significativo poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el TPGSM puede ser considerado como una facilidad esencial, con lo cual los usuarios pueden ser considerados como “clientes cautivos” principalmente por su cercanía al referido terminal portuario. En cambio, en el caso de los usuarios portuarios de carga rodante, el TPGSM no constituye una facilidad esencial porque también pueden acudir al TPC debido a su mayor cercanía a este último terminal portuario.
- Barreras de entrada al mercado. En la industria portuaria suelen existir barreras a la entrada significativas de tipo económicas debido principalmente a los niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios en un tiempo relativamente corto, de modo tal que los posibles entrantes puedan ejercer alguna presión competitiva sobre el actual proveedor de servicios portuarios.

En el marco de la evaluación del ingreso de nuevos operadores portuarios se ha identificado tres proyectos portuarios que se desarrollarían en el sur peruano en los departamentos de Ica, Arequipa y Lima, los cuales podrían de algún modo representar presión competitiva sobre el TPGSM:

- El “Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona” (Ica), cuyo diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento fue adjudicado por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, ProInversión) a la empresa Terminal Portuario Jinzhao Perú S.A. en marzo de 2024.⁴⁴ El monto requerido de inversión asciende a USD 404,80 millones⁴⁵ y estaría ubicado⁴⁶ a una distancia de aproximadamente 305 km y un tiempo de viaje de 4 horas y 57 minutos.⁴⁷ La construcción del mencionado terminal portuario empezará en 2025 y terminará en 2029 en su primera etapa de desarrollo, año en el cual iniciaría operaciones.⁴⁸
- El Puerto Corío o Puerto de las Américas (Arequipa), con un monto requerido de inversión es de USD 7 000 millones en su primera etapa de desarrollo⁴⁹, estaría localizado a una distancia de 785 km o 13 horas y 14 minutos⁵⁰ desde el TPGSM. Actualmente, no hay fecha prevista para el inicio de su construcción y, por ende, tampoco se conoce la fecha de inicio de operaciones. La viabilidad del proyecto

⁴⁴ Información tomada de: <<https://elcomercio.pe/economia/peru/estado-peruano-adjudica-desarrollo-del-proyecto-nuevo-terminal-portuario-de-san-juan-de-marcona-proinversion-mef-ultimas-noticia/?ref=ecr>> (último acceso: 27.04.2024).

⁴⁵ Información disponible en: <<https://www.investinperu.pe/es/app/DatosProyecto?idAPPProyecto=121>> (último acceso: 27.04.2024).

⁴⁶ Según ProInversión, el Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona estará “ubicado a 150 m. al norte del muelle de Acarí en el lado sur de la Bahía de San Juan de Marcona, ubicado en la provincia de Nazca, departamento de Ica”. Información disponible en: <<https://www.investinperu.pe/es/app/procesos-concluidos/proyecto/5400>> (último acceso: 28.04.2024).

⁴⁷ Información tomada de Google Maps.

⁴⁸ Información disponible en: <<https://larepublica.pe/economia/2023/12/21/puerto-de-san-juan-de-marcona-comenzara-sus-operaciones-en-2029-proinversion-1800099>> (último acceso: 27.04.2024).

⁴⁹ Información disponible en: <<https://larepublica.pe/sociedad/2024/03/23/puerto-corio-de-arequipa-seria-multimodal-y-mas-grande-que-el-puerto-de-chancay-cual-es-el-avance-del-proyecto-lrsd-1544105>> (último acceso: 28.04.2024).

⁵⁰ Información tomada de Google Maps.

portuario aún se encuentra bajo evaluación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.⁵¹

- El Terminal Portuario Pucusana (Lima) es un proyecto que busca construir un muelle para la atención de carga fraccionada (productos siderúrgicos), sólida a granel (maíz y soya en torta) y carga rodante (vehículos) en la bahía Grano de Oro ubicada en el distrito de Pucusana, ubicado a 60 kilómetros de Lima. La Autoridad Portuaria Nacional ha otorgado la viabilidad técnica Portuaria Definitiva a la empresa Navisan S.A. del proyecto⁵². Cabe señalar que, de acuerdo con lo señalado por un representante de la empresa Navisan S.A., se espera que durante el año 2024 se apruebe el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, para que luego de ello se inicie la construcción del terminal, para lo cual se estima una inversión de USD 70 millones⁵³. Considerando ello, a la fecha, no se conoce la fecha de inicio de operaciones del terminal.

Así, luego de evaluar los proyectos identificados se verifica que el periodo de tiempo necesario para su desarrollo y construcción es elevado, con lo cual resulta posible afirmar que existen significativas barreras a la entrada de nuevos operadores portuarios en los mercados relevantes del TPGSM.

63. En resumen, no existen condiciones de competencia en los diferentes tipos de carga que se moviliza por el TPGSM, esto es: carga sólida a granel, fraccionada, contenedorizada, rodante y líquida a granel.

V.2. SERVICIO ESTÁNDAR A LA NAVE

V.2.1. MERCADOS RELEVANTES

64. En línea con lo establecido en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar a la Nave incluyen el servicio de amarre y desamarre de la nave, así como la utilización del amarradero del TPGSM. Cabe indicar que la correspondiente Tarifa se aplica por metro de eslora de la nave y por hora o fracción de hora, considerando el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle en las operaciones de atraque o desatraque. De acuerdo con la mencionada cláusula contractual, la Tarifa es cobrada a la nave.
65. Considerando lo anterior, es posible afirmar que los usuarios de los servicios en cuestión son las líneas navieras, quienes los demandan de manera conjunta a los servicios de practicaje y remolcaje, cuando sus naves son atendidas en un terminal portuario, ello con la finalidad de realizar posteriormente el embarque o desembarque de las mercaderías.

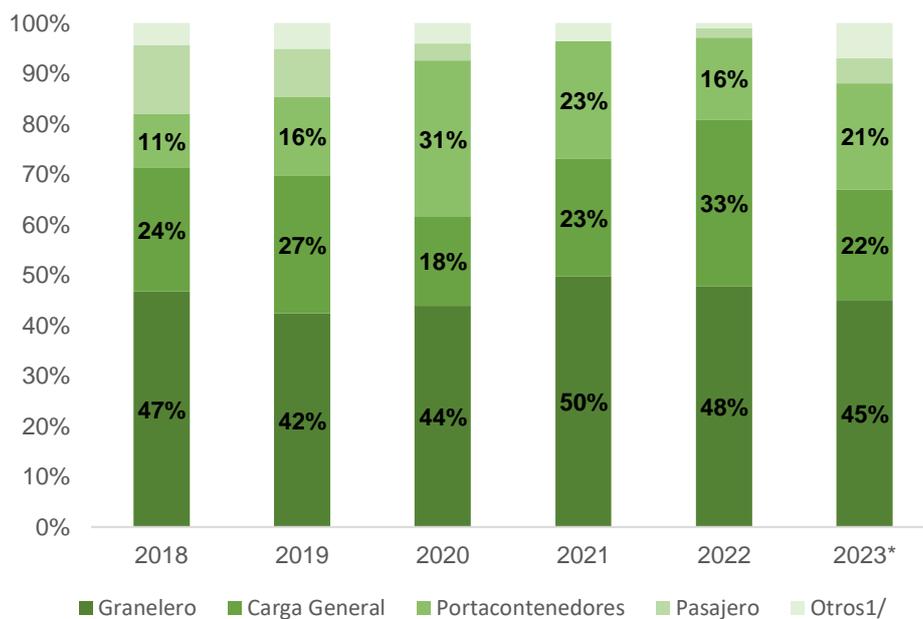
⁵¹ Información disponible en: <<https://larepublica.pe/sociedad/2024/03/23/puerto-corio-de-arequipa-seria-multimodal-y-mas-grande-que-el-puerto-de-chancay-cual-es-el-avance-del-proyecto-lrsd-1544105>> (último acceso: 28.04.2024).

⁵² Información disponible en: <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4713115/RESOLUCI%C3%93N%20DE%20ACUERDO%20DE%20DIRECTORIO%20N%C2%B0%200050-2023-APN-DIR.pdf?v=1687362571>> (último acceso: 06.05.2024).

⁵³ Información disponible en: <<https://logistica360.pe/firmas-del-sur-chico-reduciran-tiempo-y-costos-con-futuro-puerto-de-pucusana/>> (último acceso: 06.05.2024).

66. Así, independientemente del puerto del que se trate, es claro que dichos servicios son necesarios y obligatorios para la atención de una nave en un terminal portuario, es decir, son complementarios y, en conjunto, no tienen sustitutos dada la respectiva operatividad portuaria y la finalidad de los servicios. Por ello, el producto relevante del Servicio Estándar a la Nave queda definido como el conjunto de servicios a la nave que incluye, como mínimo, el amarre y desamarre, así como el uso del amarradero.
67. Con la finalidad de delimitar el ámbito geográfico del mercado relevante, se señala que las naves que recalán en el TPGSM son principalmente graneleras, de carga general y portacontenedores, cuya participación acumulada en el total de naves atendidas fue de entre 82% y 97% durante el periodo 2018-2023, tal como se muestra en el siguiente gráfico.⁵⁴

Gráfico N° 7
TPGSM: NAVES ATENDIDAS, SEGÚN TIPO DE NAVE, 2018-2023



* Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.

1/ Incluye naves pesqueras, frigorífico, *roll on roll off*, quimiqueros, barcasas y buques tanque.

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Con relación a las naves graneleras y de carga general, estas se movilizan bajo un régimen de fletamento (*tramp*), en el cual los dueños o consignatarios de la carga son los que determinan los puertos de origen y destino para el embarque o descarga de mercancías. Al respecto, según lo explicado en la sección anterior, los dueños o consignatarios de carga a granel y fraccionada utilizan el TPGSM para enviar sus productos desde centros de producción localizados en el área de influencia de dicho terminal portuario; o para recibir productos cuyo destino son centros de producción o distribución localizados relativamente cerca del mencionado recinto portuario; es decir, la misma región de Ica, tal como se ha evidenciado previamente. Por tal motivo, resulta razonable asumir que, a pedido de los dueños o consignatarios de carga, el punto de partida y/o llegada de las naves que transportan sus productos es el TPGSM, con lo cual las líneas navieras deben recalán en dicho terminal portuario y solicitar los correspondientes servicios a la nave.

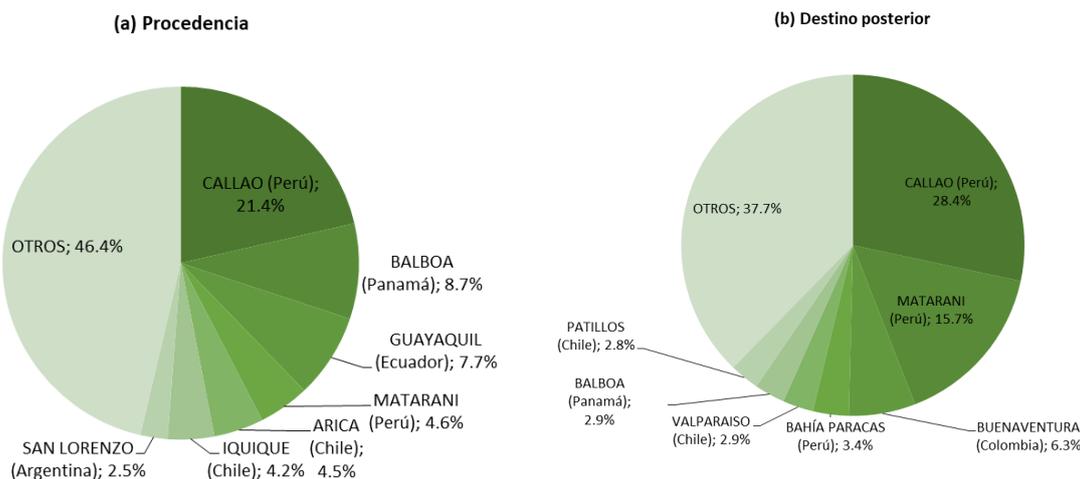
69. De otro lado, con relación a las naves portacontenedores, estas se transportan con un

⁵⁴ La información incluye todas las naves, independientemente de su tamaño y régimen de transporte.

régimen de itinerario regular (*liner*). Bajo dicho régimen de transporte, las líneas navieras pueden ir a uno u otro puerto para recoger o dejar mercaderías, puesto que su línea de negocio es justamente de la movilización de la carga de un punto de origen a uno de destino, por lo que buscan reducir al mínimo el tiempo de permanencia en las instalaciones portuarias.⁵⁵ En efecto, la decisión de las líneas navieras de recalar en uno u otro puerto depende principalmente del volumen esperado de movimiento de contenedores en cada puerto, sujeto a la existencia de un adecuado equipamiento e infraestructura portuaria y del cumplimiento de parte del operador portuario de óptimos niveles de servicio y de productividad para una atención eficiente y segura de las naves. En línea con ello, según Chang et al. (2008),⁵⁶ el volumen de carga de un puerto es el factor más importante en la elección de las líneas navieras.

70. Además, es importante considerar que las naves con itinerario regular (*liner*) en un único viaje recalcan en varios puertos dentro de un horario programado, ello con la finalidad de movilizar la mayor cantidad de carga posible (ya sea para recoger o dejar mercadería). Bajo esa perspectiva, resulta razonable pensar que los puertos dentro del itinerario de una nave regular sean considerados como complementarios antes que sustitutos, más aún cuando - como se ha visto en la sección anterior - los usuarios de los servicios a la carga difícilmente dejarían de usar el TPGSM. Con ello, para poder brindar servicios de transporte marítimo a los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el TPGSM, las líneas navieras con itinerario regular deben recalar en el mencionado terminal, y por ende requerir los correspondientes servicios a la nave.
71. Considerando lo anterior, se analizan los posibles puertos alternativos al TPGSM, empezando por los más cercanos. Al respecto, las líneas navieras que recalcaron en el TPGSM entre 2018 y 2023 recalcaron previa y posteriormente en puertos de Callao y Matarani, así como en algunos puertos internacionales, tal como se muestra en los siguientes gráficos.

Gráfico N° 8
TPGSM: NAVES ATENDIDAS, SEGÚN PROCEDENCIA Y DESTINO POSTERIOR, 2018-2023



⁵⁵ Cabe indicar que, según la APN, en el TPGSM el tiempo promedio de estadía de las naves portacontenedores fue de 11,5 horas en el año 2022, ubicándose como uno de los terminales portuarios con menor tiempo de atención de todos los puertos nacionales públicos, incluso por debajo del TNM (19,0 horas) y el TMS (20,0 horas), lo cual sería un atributo valorado por las líneas navieras con itinerario regular. Ver información disponible en la página web de la APN: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4177464/Anual%202022-Tasa%20de%20ocupaci%C3%B3n%20en%20los%20muelles%20de%20los%20terminales%20concesionados%20de%20uso%20p%C3%ABlico%20.pdf?v=1695046319> (último acceso: 02.05.2024).

⁵⁶ CHANG, Y., LEE, S. y J. TONGZON (2008). *Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers*. Marine Policy 32 (2008), pp. 877- 885.

Notas:

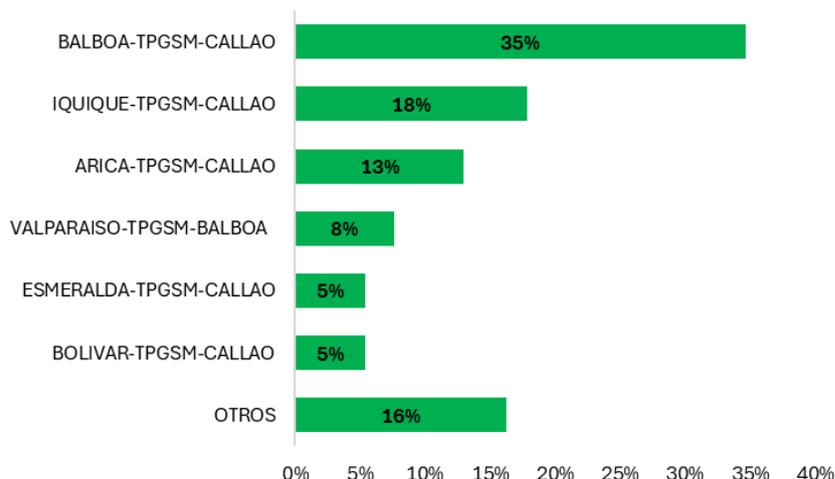
- Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.
- Para los casos donde el concesionario no informa detalle sobre el puerto anterior la información se aproxima con la búsqueda de las naves en el formato de naves recepcionadas en el TPGSM (REDENAVES-APN), disponible en <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp> (último acceso: 02.05.2024).
- Se considera como destino posterior a la Bahía de Paracas cuando la nave no tiene instrucciones para su siguiente operación.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional y Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Ahora bien, en el caso particular de las líneas navieras portacontenedores con itinerario regular, se aprecia en el siguiente gráfico que, en su mayoría, antes de recalzar al TPGSM estas tienen como puertos previos a los de Balboa, Iquique, Arica, Valparaíso, Esmeralda y Bolívar (en su conjunto representan el 84% del total de naves que ingresaron al TPGSM durante el periodo 2018-2023). Así, luego de recalzar en el TPGSM, se aprecia que en el 76% de los casos durante el periodo 2018-2023, las naves tienen como siguiente puerto de destino dentro de su itinerario regular al TPC.

Gráfico N° 9
TPGSM: ITINERARIO (PROCEDENCIA Y DESTINO POSTERIOR) DE NAVES PORTACONTENEDORES ATENDIDAS, 2018-2023



Notas:

- Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.
- Para los casos donde el Concesionario no informa detalle sobre el puerto anterior, la información se aproxima con la búsqueda de las naves en el formato de naves recepcionadas en el TPGSM (REDENAVES-APN), disponible en: <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp> (último acceso: 02.05.2024).

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional y Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Al respecto, cabe precisar que en el TPGSM existe un desbalance entre la cantidad de contenedores llenos de importación y exportación, por lo que resulta necesario que las naves recalen en el TPGSM con contenedores vacíos, los cuales son posteriormente utilizados por los exportadores para embarcar sus mercancías. Considerando ello, debe indicarse que las naves portacontenedores que llegan al TPGSM provenientes de los Puertos de Balboa, Iquique, Valparaíso, Esmeralda y Bolívar, recalcan en el TPGSM para principalmente descargar contenedores vacíos. Luego de ello, dichas naves portacontenedores embarcan contenedores llenos y el siguiente puerto de destino, según su itinerario regular, es el TPC.
74. Cabe señalar que el TPC es el terminal portuario con mayor participación en la atención de carga contenedorizada en el Perú⁵⁷ y es el más cercano al TPGSM. No obstante, como se indicó en la sección previa, los Usuarios que movilizan su carga en contenedores por el TPGSM prefieren a dicho terminal por la cercanía entre su fábrica o almacén y el puerto. Ahora bien, como se indicó previamente, el volumen de carga es el factor más relevante que consideran las líneas navieras para recalcar en un terminal portuario. Por ello, es importante mencionar que las líneas de tráfico regular recalcan en el TPGSM en promedio entre tres a cuatro veces al mes, lo cual evidencia que el TPGSM cuenta con una “carga base” de contenedores suficientemente atractiva para que las líneas navieras de tráfico regular recalcan en el TPGSM. Con ello se advierte que las líneas navieras, con el objetivo de maximizar el volumen de carga a transportar en cada viaje, recalcan de manera complementaria en el TPGSM y luego en el TPC.
75. Adicionalmente, es importante mencionar que la complementariedad entre el TPGSM y el TPC ocurre en la medida que para las líneas navieras resulta más beneficioso considerar al TPGSM como un punto de recalada dentro de su itinerario regular debido a su cercanía con el TPC y al volumen de “carga base” con el que cuenta el TPGSM.
76. En tal sentido, el TPC (sea el TNM o el TMS) no sería una fuente alternativa de aprovisionamiento para las naves con itinerario regular que arriban al TPGSM pues las líneas navieras no los consideran como sustitutos sino más bien como complementarios.
77. En resumen, el ámbito geográfico del mercado relevante queda acotado al TPGSM puesto que los Usuarios (líneas navieras) deben recalcar en el TPGSM sea para maximizar su volumen de carga (en el caso de los contenedores) y para recoger o dejar los productos de los dueños o consignatarios de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada, quienes han establecido el TPGSM como su puerto de llegada o salida.
78. Por lo tanto, el mercado relevante del Servicio Estándar a la Nave queda definido como el conjunto de servicios a la nave que incluye, como mínimo, el amarre y desamarre, así como el uso del amarradero en el TPGSM.

V.2.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

79. Sobre la base del análisis previo, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar a la Nave porque:

⁵⁷ Según la APN, en el año 2023 se movilizó a través del TPC el 88% de los contenedores movilizadas en los terminales portuarios nacionales de uso público. Ver información disponible en la página web de la APN: < <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5899146/3986984-movimiento-de-carga-en-las-instalaciones-de-uso-publico-anual-2023.pdf?v=1708548424> > (último acceso: 02.05.2024).

- Competencia (o sustitución) intermodal: Dado que los dueños o consignatarios de la carga tienen una marcada preferencia por el TPGSM que es el punto de embarque y/o descarga de los productos, la única alternativa que tienen las líneas navieras para completar el servicio de transporte de la carga es la vía marítima por lo que deben demandar el servicio a la nave en el mencionado terminal portuario. Es decir, no existe competencia intermodal porque es nula la posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte de parte de las líneas navieras.
- Competencia interportuaria: Con la finalidad de capturar la carga que sale o ingresa por el TPGSM, las líneas navieras deben utilizar las instalaciones de dicho terminal portuario para proveerse del servicio a la nave, siendo que perderían esa carga si no recalán en ese puerto y se van a otros terminales portuarios. Con ello, tampoco existe competencia interportuaria.
- Competencia intraportuaria o intraterminal: Dentro del TPGSM, el operador portuario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios⁵⁸, por lo que dentro del mencionado terminal portuario no existe una fuente alternativa de aprovisionamiento para las líneas navieras. Es decir, no existe competencia intraportuaria o intraterminal.
- Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios: Los usuarios de los servicios a la nave no pueden cambiar el TPGSM por otra alternativa debido a que si lo hacen perderían la carga que se moviliza a través de dicho terminal portuario. Por ello, no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios portuarios en el TPGSM.
- Facilidad esencial: Dado que para los usuarios del servicio a la nave no resulta posible cambiar a otro modo de transporte de la carga, y no tienen poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el TPGSM puede ser considerado como una facilidad esencial.
- Barreras de entrada al mercado: Como se ha indicado en la sección anterior, en este mercado también existen barreras a la entrada principalmente debido a los relativamente elevados niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios, quienes además deben contar con la adecuada infraestructura y el equipamiento para atender a las naves graneleras, fraccionada y portacontenedores que son las que en mayor medida recalán en el TPGSM.

80. Por tales motivos, se considera que en el TPGSM no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar a la Nave, por lo que corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria de dicho servicio.

V.3. SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA: CONTENEDORES VACÍOS

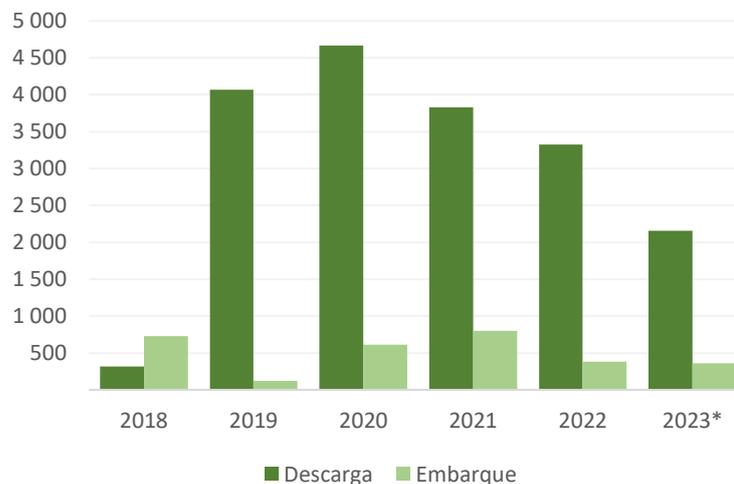
V.3.1. MERCADOS RELEVANTES

81. El Servicio Estándar para contenedores vacíos está orientado a descargarlos o embarcarlos en el TPGSM, siendo en su operatividad relativamente similar a un Servicio Estándar para contenedores llenos, pero en este caso el servicio en cuestión es requerido por parte de la línea naviera. En efecto, la necesidad de descargar o embarcar contenedores vacíos es de la línea naviera, debido a que, al ser dueña de dichos contenedores, tiene que trasladarlos de un terminal portuario a otro para satisfacer la demanda de los exportadores, quienes los necesitan para embarcar sus productos.

⁵⁸ Salvo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje.

82. Cabe indicar que, desde un punto de vista operativo, las naves con contenedores vacíos que recalán en un puerto primero son amarradas al muelle, luego se descargan o embarcan los contenedores vacíos y posteriormente las naves son desamarradas para zarpar; es decir, se observa un alto grado de complementariedad entre el Servicio Estándar para contenedores vacíos y el Servicio Estándar a la Nave (orientado a su amarre y desamarre), el cual justamente se analizó en la sección anterior del presente informe.⁵⁹ Es importante reiterar que ambos servicios son demandados por las líneas navieras.
83. Por lo tanto, en virtud de lo antes explicado, el servicio relevante debe ser definido como el Servicio Estándar para contenedores vacíos y, al menos, el Servicio Estándar a la Nave (amarre y desamarre, así como uso del amarradero), no observándose sustitutos debido a la operatividad portuaria requerida para realizar la descarga o embarque de contenedores vacíos, tales como infraestructura y equipos especiales propios de los terminales portuarios.
84. Con la finalidad de identificar el ámbito geográfico del mercado relevante, en el gráfico siguiente se analiza el movimiento de contenedores vacíos en el TPGSM durante el periodo de análisis. Se observa que la cantidad de contenedores vacíos descargados es significativamente mayor que la de contenedores embarcados, debido a que la mayoría de contenedores vacíos descargados luego serán llenados con los productos de exportación⁶⁰.

Gráfico N° 10
TPGSM: CONTENEDORES VACÍOS EMBARCADOS Y DESCARGADOS, 2018- 2023
(unidades)



* Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.

Nota: Se ha excluido los contenedores vacíos movilizados bajo el servicio de transbordo y reestiba.
Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Cabe indicar que, según Gusah *et.al.* (2019), el transporte de contenedores vacíos tiene

⁵⁹ Esta complementariedad no necesariamente se observa en el caso de los Servicios Estándar a la Carga y el Servicio Estándar a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero del TPGSM) puesto que, si bien ocurren secuencialmente, ambos tipos de servicios tienen diferentes usuarios: los dueños o consignatarios de la carga y las líneas navieras, respectivamente.

⁶⁰ Cabe indicar que particularmente en el año 2018, la cantidad de contenedores vacíos embarcados resultó ser mayor a los desembarcados, ello debido al reducido nivel de exportación de carga contenedorizada de 2% respecto al total de contenedores movilizados por el mencionado terminal portuario durante ese año 2018.

costos operativos similares al transporte de contenedores llenos, pero para las líneas navieras la movilización de contenedores vacíos no representa una fuente de ingresos como sí ocurre con los contenedores llenos, por lo que aumentan sus costos de operación al realizar las operaciones de contenedores vacíos en terminales portuarios distintos a aquel en el que se realizan las operaciones de contenedores llenos.

86. En consecuencia, las líneas navieras que van a recoger contenedores llenos del TPGSM antes deben dejar contenedores vacíos en dicho terminal portuario, para lo cual demandan el servicio de descarga de contenedores vacíos. No es una alternativa económicamente rentable descargarlos en otros terminales portuarios y luego vía terrestre llevarlos hasta el TPGSM, donde finalmente serán utilizados por los dueños o consignatarios de la carga. Es decir, el ámbito geográfico del mercado relevante para los contenedores vacíos queda acotado únicamente al TPGSM.
87. Por lo tanto, en el caso del Servicio Estándar para contenedores vacíos, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar para contenedores vacíos y, al menos, el Servicio Estándar a la Nave.

V.3.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

88. En virtud del análisis previo, es posible deducir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para contenedores vacíos por las siguientes razones:

- Las líneas navieras utilizan únicamente la vía marítima para hacer llegar los contenedores vacíos a los exportadores quienes envían su mercancía mediante el TPGSM puesto que dichas líneas navieras están interesadas en captar la carga del mencionado terminal portuario. En consecuencia, no existe competencia o sustitución intermodal.
- Para las líneas navieras, no es una alternativa económicamente rentable acudir a otro puerto a descargar sus contenedores vacíos, ya que dichos contenedores serán utilizados en el TPGSM y no en ese otro terminal portuario. Por esa razón no hay competencia interportuaria.
- Cuando las líneas navieras acuden al TPGSM para descargar sus contenedores vacíos encontrarán que el único proveedor de servicios portuarios es la empresa PdP, en virtud de lo establecido en la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión. Es decir, no hay competencia intraportuaria o intraterminal.
- Las líneas navieras no tienen poder de compra compensatorio frente a PdP, ya que estas necesitan dejar en el TPGSM sus contenedores vacíos con el objetivo de captar la carga de dicho terminal portuario. Además, dado que dichas líneas navieras no movilizan sus contenedores vacíos significativamente mediante otro modo de transporte, se puede afirmar que ese recinto portuario es una facilidad esencial para dichas líneas navieras en la descarga de sus contenedores vacíos.
- Asimismo, como se ha explicado en los casos anteriores, existen elevadas barreras de acceso al mercado bajo análisis.

89. Debido a que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para contenedores vacíos, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria de dicho servicio en el TPGSM.

V.4. SERVICIO ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA CARGA: TRANSBORDO

V.4.1. MERCADOS RELEVANTES

90. De acuerdo con la cláusula 1.29.115. del Contrato de Concesión, el transbordo es la transferencia de mercancías descargadas de una nave de llegada y embarcadas en otra de salida o en la misma, en distinto viaje. Además, según la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en caso la operación de transbordo se realice íntegramente en el TPGSM, la tarifa por el Servicio Estándar a la Carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga, hasta el embarque en la otra nave.
91. Bajo ese contexto, resulta claro que, desde un punto de vista operativo, las actividades llevadas a cabo para realizar un transbordo están orientadas a la carga, es decir, son relativamente similares a aquellas que se realizan para la prestación de los servicios a la carga (según tipo de carga); sin embargo, quienes demandan el servicio de transbordo son las líneas navieras.
92. En esa línea, las naves que recalán en un terminal portuario, para requerir el servicio de transbordo primero son amarradas al muelle, luego se descargan o embarcan las mercaderías y posteriormente las naves son desamarradas para zarpar; es decir, se observa un alto grado de complementariedad entre el Servicio Estándar para transbordo (orientado a la descarga o embarque de los productos) y el Servicio Estándar a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero). Cabe precisar que ambos Servicios Estándar (para transbordo y a la Nave) son demandados por las líneas navieras. Además, considerando que en una operación de transbordo se necesita que una mercancía sea descargada y luego embarcada en otra, o en la misma nave en distinto viaje, no es posible identificar que exista algún otro servicio portuario que se encuentre orientado a satisfacer dicha necesidad de las líneas navieras.
93. En consecuencia, el mercado de producto relevante del Servicio Estándar para transbordo debe ser definido como el Servicio Estándar para transbordo y, al menos, el Servicio Estándar a la Nave.
94. De otro lado, con la finalidad de delimitar el ámbito geográfico del mercado relevante, es importante tener en cuenta que cuando la nave elige un terminal portuario para demandar el servicio de transbordo como actividad frecuente, lo hace porque dicha infraestructura tiene la característica de ser un puerto *hub*, a partir del cual se puede redistribuir la carga a los terminales finales (*spoke*). Esto se puede evidenciar con una importante cantidad de operaciones o volumen movilizados bajo el régimen de transbordo. Sin embargo, cuando el volumen de transbordo no es significativo respecto del volumen total de carga movilizadora en un terminal portuario, resulta razonable esperar que las líneas navieras decidan realizar un transbordo en ese recinto portuario debido a circunstancias imprevistas o de urgencia; es decir, no tienen otra opción más que utilizar dicho terminal portuario. Bajo un esquema de nave con itinerario regular (*liners*), la urgencia podría estar explicada porque las líneas navieras deben cumplir horarios preestablecidos en cada terminal portuario. Es decir, la demanda del servicio debe realizarse en ese terminal portuario, no siendo posible realizarlo en otro justamente por las circunstancias imprevistas o de urgencia.
95. Bajo ese contexto, cabe indicar que el volumen de operaciones de transbordo fue de 11 TM, correspondiente a carga contenedorizada movilizadora en el año 2019,⁶¹ lo cual representó el 0,01% respecto al total de carga contenedorizada movilizadora en el TPGSM durante ese año.
96. Dado el reducido nivel de transbordo observado en el TPGSM, es posible concluir que se trató de una demanda imprevista o de urgencia que necesariamente se tuvo que realizar en dicho recinto portuario, no siendo posible acudir a otro.

⁶¹ Cabe resaltar que en el año 2018 y durante el periodo 2020-2023 no se demandó el servicio de transbordo en el TPGSM.

97. En virtud de lo expuesto, el ámbito geográfico del mercado relevante queda acotado únicamente al TPGSM, por lo que corresponde definir el mercado relevante del Servicio Estándar para transbordo como el Servicio Estándar para transbordo y, al menos, el Servicio Estándar a la en el TPGSM.

V.4.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

98. Sobre la base del análisis previo, es posible concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para transbordo porque:
- Las naves deben usar la vía marítima para captar la carga del TPGSM y en determinados casos atípicos demandar el servicio de transbordo, es decir, no existe competencia o sustitución intermodal.
 - No es posible esperar que las naves se desplacen a otro puerto para recibir el servicio de transbordo puesto que es requerido con urgencia, razón por la que no hay competencia interportuaria.
 - En virtud de lo establecido en la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión, el único proveedor de servicios en el TPGSM es PdP⁶², con lo cual no se tiene competencia intraportuaria o intraterminal.
 - Dado que el volumen de demanda de transbordo es muy reducido, las líneas navieras no tienen poder de compra compensatorio frente a PdP. Además, dado que dichas líneas navieras no utilizan significativamente otros modos de transporte para movilizar sus contenedores, el TPGSM es una facilidad esencial para los demandantes del servicio en cuestión.
 - Asimismo, como se ha explicado en los casos anteriores, también existen elevadas barreras de acceso al mercado bajo análisis.
99. En la medida que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para transbordo, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria en el TPGSM.

V.5. SERVICIO A LOS PASAJEROS

V.5.1. MERCADO RELEVANTE

100. Según la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de pasajeros, el Servicio Estándar incluye lo siguiente:

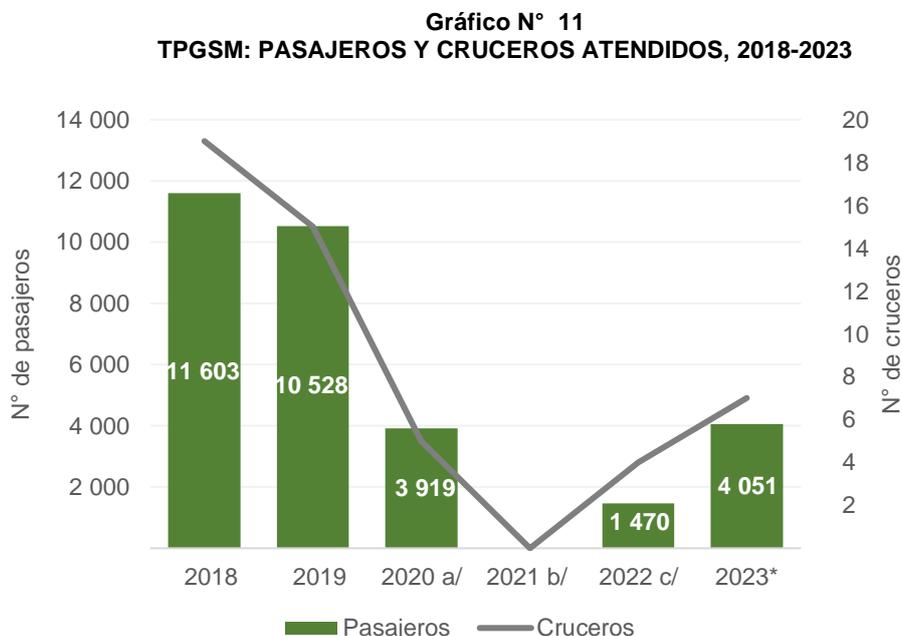
“En el caso de pasajeros, el Servicio Estándar incluye:

- I. servicio de embarque/desembarque de pasajeros garantizando en todo momento un acceso seguro desde la Nave hasta la salida del TP GSM y viceversa, disponiendo de los equipos y recursos necesarios para ello y preparando los ambientes para la recepción del pasajero,*
- II. servicio de control de boarding pass de los pasajeros en el momento de embarque/desembarque*
- III. servicio de control de equipaje de mano a través de rayos X y del pasajero mediante un pórtico detector de metales. Estos controles son independientes de los controles aduaneros que realiza la SUNAT en el ejercicio de la potestad aduanera,*
- IV. servicio de atención médica y/o de emergencias durante 24 horas al pasajero en caso que sea necesario*

⁶² Salvo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje.

En el caso de pasajeros, la Tarifa será cobrada a la agencia marítima.”

101. Durante el periodo 2018-2023, en el TPGSM se atendió un total de 31 571 pasajeros distribuidos entre 50 cruceros. La evolución anual de pasajeros y cruceros atendidos durante ese periodo se puede observar en el siguiente gráfico.



* Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.

Notas:

a/ Los cruceros arribaron al TPGSM en los meses de enero y febrero del 2020, antes del aislamiento social obligatorio establecido por el Gobierno debido al brote de COVID-19 (ver Decreto Supremo N° 044-2020-PCM del 15.03.2020 y sus prórrogas).

b/ Durante el año 2021 no arribaron cruceros al TPGSM.

c/ Los cruceros arribaron al TPGSM entre los meses de octubre-diciembre del 2022.

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Los ingresos estimados por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPGSM oscilaron entre USD 0 y USD 72 mil dólares por año durante el periodo 2018-2023, lo que en promedio representó el 0,24% del total de ingresos de PdP en el mencionado periodo, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9
TPGSM: INGRESOS POR EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS, 2018-2023

Año	Pasajeros atendidos ^{1/}	Tarifa ^{2/}	Ingresos del servicio ^{3/}	Ingresos totales ^{4/}	Participación (En porcentajes)
		(USD por pasajero)	(Miles de USD)		
2018	11 603	6,35	72	12 812	0,56%
2019	10 528	6,46	67	11 848	0,56%
2020	3 919	6,52	25	13 646	0,18%
2021	-	6,87	-	20 430	0,00%
2022	1 470	7,46	11	34 867	0,03%
2023*	4 051	7,69	30	24 650	0,12%

* Para el año 2023, la información corresponde al periodo de enero a septiembre.

Notas:

1/ Cantidad de pasajeros a quienes se brindó el servicio de embarque.

2/ Ver Tarifarios del TPGSM vigentes en el periodo 2018-2023.

3/ Valores estimados que resultan de multiplicar el número de pasajeros atendidos por la respectiva Tarifa.

4/ La información se refiere al ingreso total por la prestación de servicios portuarios en el TPGSM (ver Estados Financieros Auditados del periodo 2018-2022). Para el año 2023, la información de ingresos totales fue aproximada a partir de los ingresos correspondientes a servicios estándar y especiales, remitidos por el

Concesionario mediante declaración estadística del periodo enero-septiembre.
Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. (Estados Financieros Auditados, información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán y Tarifarios).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Cabe adicionar que la Comisión Europea⁶³ considera que los viajes en crucero presentan características propias que los diferencian de otras soluciones vacacionales, como: el atractivo de los itinerarios y secuencia de los destinos, la comodidad de no tener que hacer y deshacer el equipaje, y el servicio “todo incluido” a bordo del barco.
104. Por su parte, la demanda de los cruceristas por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPGSM es una demanda derivada de la demanda final por los atractivos turísticos a los que pueden acceder recalando en el mencionado terminal portuario.
105. Al respecto, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, los principales atractivos turísticos de la región Ica medidos por el flujo de turistas internacionales recibidos durante el periodo 2018-2023 son la Reserva Nacional de Islas, Islotes y Puntas Guaneras; la Reserva Nacional de Paracas, el Mirador de las Líneas de Nazca; el Museo Regional Adolfo Bermúdez Jenkis y el Museo de Sitio Julio Cesar Tello. Cabe destacar que varios de los mencionados atractivos turísticos se encuentran muy cerca del TPGSM, tal como puede observarse en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 10
REGIÓN ICA: PRINCIPALES ATRACTIVOS TURÍSTICOS, TURISTAS INTERNACIONALES Y DISTANCIA DESDE EL TPGSM, 2018-2023

Atractivo turístico	Turistas internacionales	Distancia ^{1/}	
		Horas y minutos	km
Reserva Nacional Sistemas de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Islas Ballestas	637 141	2 minutos	19,6 km
Reserva Nacional de Paracas	367 885	17 minutos	14,6 km
Mirador de las Líneas de Nasca	152 983	3 horas y 36 minutos	203 km
Museo Regional Adolfo Bermúdez Jenkins	20 526	1 hora y 28 minutos	88,6 km
Museo de Sitio Julio Cesar Tello	7 362	15 min	12,4 km

1/ La información sobre distancia y tiempo de viaje se obtuvo de Google Maps.
Nota: En el año 2020 se registró una disminución de actividades debido a la declaratoria de estado de emergencia nacional mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM a consecuencia del brote de COVID-19.
Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2020). Perú: Compendio de Cifras de Turismo: diciembre 2019. Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/553390/Per%C3%BA_Compndio_Cifras_de_Turismo_diciembre_2019.pdf?v=1583786508 (último acceso: 02.05.2024) y Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2023). Perú: Compendio de Cifras de Turismo: diciembre 2023. Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5774181/4032718-compndio_cifrasturismo-diciembre-2023.pdf?v=1706545488 (último acceso: 06.05.2024).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Cabe señalar que el servicio objeto de análisis es el que se brinda en las instalaciones portuarias, debiéndose descartar otras opciones como algún lugar de la ribera costera (sin infraestructura) como puntos de embarque o desembarque de pasajeros o incluso que el crucero se detenga a una determinada distancia del TPGSM para que los pasajeros desciendan a unos botes o lanchas y luego sean trasladados hacia terminales portuarios más pequeños, y viceversa. Ello debido a múltiples razones: i) no existe un terminal portuario pequeño a donde puedan ser trasladados los pasajeros en lanchas o botes luego de descender de la embarcación y en condiciones similares al TPGSM; ii) probablemente esta alternativa no resulte atractiva para los pasajeros de los cruceros, y iii) es posible que

⁶³ Servicio de Defensa de la Competencia de España (2006) Informe N°06089: ROYAL CARIBBEAN CRUISES / PULLMANTUR. Disponible en: https://www.cnmec.es/sites/default/files/61630_7.pdf (último acceso: 02.05.2024).

la seguridad de los pasajeros se vea comprometida por el tipo de traslado.

107. El comentario anterior se ve reforzado aún más si se considera que la tarifa del Servicio Estándar para pasajeros en el TPGSM no es el factor determinante para que una línea de cruceros deje de usar los terminales portuarios y los reemplace por otras alternativas más económicas como algún lugar de la ribera costera (sin infraestructura) o mediante botes o lanchas manteniéndose a cierta distancia del terminal portuario. En efecto, en el siguiente diagrama, se presenta el caso de un viaje de 17 días en un crucero de la línea de cruceros Holland America Line programado para noviembre de 2024, el cual ofrece un precio a partir de USD 999 por persona e incluye en su itinerario al TPGSM.⁶⁴ La actual tarifa de USD 9,078 (incluido IGV) por pasajero para el embarque y desembarque equivale al 0,9% del precio del viaje en ese crucero; es decir, claramente dicha tarifa portuaria no es el factor determinante del uso de terminales portuarios por parte de los cruceristas.

Diagrama N° 1
ITINERARIO DE HOLLAND AMERICA LINE



Tomado de la página web de la línea de cruceros Holland America Line, disponible en: [<https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise?portsOfCall:\(GSM\)&shipId:\(OS%20OR%20VO\)>](https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise?portsOfCall:(GSM)&shipId:(OS%20OR%20VO)) (último acceso: 02.05.2024)

108. Con base en lo señalado anteriormente, resulta posible indicar que el mercado relevante del servicio es el mercado de embarque y desembarque de pasajeros de los cruceros a través de un terminal portuario, con la respectiva infraestructura y equipamiento, incluyendo servicios complementarios tales como aquellos que forman parte del Servicio Estándar para pasajeros en el TPGSM.
109. En relación con el ámbito geográfico, es importante recordar que la demanda de los cruceristas por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros es una demanda derivada de la demanda final por los atractivos turísticos a los que pueden acceder recalando en un determinado terminal portuario. Al respecto, durante el periodo 2018-2023 las principales líneas de cruceros Holland America Line y Princess Cruises, concentraron el 20% y 16% respectivamente, del total de cruceros atendidos en el TPGSM. Dichas

⁶⁴ La información se obtuvo de la página web de la línea de cruceros Holland America Line [<https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise/s4s17b/o467>](https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise/s4s17b/o467) (último acceso: 02.05.2024)

líneas de cruceros destacan como principales destinos turísticos en la región Ica, la visita a la Reserva Nacional de Paracas, a las Líneas de Nasca, además incentiva a conocer las principales haciendas donde se cultivan diversos productos como espárragos y tangelos, asimismo se fomenta la visita a Tacama, uno de los viñedos más antiguos de América y la Hacienda La Caravedo, la destilaría más antigua de América, en donde los cruceristas podrán aprender sobre el proceso de cultivo del vino y el pisco, el licor más famoso del Perú.⁶⁵

110. Adicionalmente, como se ha visto en el ejemplo anterior, los cruceros suelen tener en su itinerario diversos puertos de modo tal que se incremente la cantidad de atractivos turísticos a los que pueden acceder sus pasajeros, con lo cual a su vez aumenta la demanda por dichos cruceros; no observándose sustitución entre diferentes puertos para los cruceristas sino más bien complementariedad. En el presente caso, según la información remitida por el Concesionario, todos los cruceros que arribaron al TPGSM también han recalado o tuvieron como siguiente puerto de llegada el TPC, con lo cual no son puertos sustitutos para los cruceros, sino más bien complementarios.⁶⁶
111. Bajo ese contexto, se considera que el mercado relevante está acotado solamente al TPGSM porque es la instalación portuaria que será demandada por los pasajeros que quieren acceder a los atractivos turísticos accesibles mediante el mencionado terminal portuario. Otra razón que explica esta delimitación es que probablemente los operadores turísticos de los cruceros prefieran -para mayor comodidad de los turistas- desembarcar en un lugar lo más cercano posible al referido atractivo turístico o con suficientes conexiones hasta dicho atractivo turístico, el cual claramente en este caso es el TPGSM.
112. Es decir, por los motivos indicados anteriormente, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar para pasajeros en el TPGSM.

V.5.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

113. El mercado relevante fue definido como el Servicio Estándar para pasajeros en el TPGSM. Al respecto, no se espera que dicho servicio sea brindado en condiciones de competencia por los siguientes motivos:
 - Dado que el pasajero elige un crucero como medio de desplazamiento para acceder a sus servicios y visitar diversos atractivos turísticos, otro medio de desplazamiento como avión o bus no le resultará atractivo para todo el conjunto de atributos que tiene un crucero (el atractivo de los itinerarios y secuencia de los destinos, la comodidad de no tener que hacer y deshacer el equipaje y el servicio de hospedaje y “todo incluido” a bordo del barco), concebidos actualmente como hoteles flotantes y con tendencia a convertirse en ciudades flotantes, dadas las preferencias por buques de mayo tamaño en la industria de cruceros. Es decir, no existe competencia (o sustitución) intermodal.
 - No se espera que los cruceristas que arriban al TPGSM acudan en su reemplazo a otros terminales relativamente cercanos como el TPC porque: i) emplear otros terminales portuarios no les permitiría acceder a con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TPGSM, y ii) los servicios de embarque y desembarque en otros puertos relativamente cercanos al TPGSM no son sustitutos, sino complementarios. Al respecto, cabe destacar que el 100% de

⁶⁵ Información de la página web de Holland America Line, disponible en <<https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise/s4s17b/0467>> y Princess Cruises, disponible en <<https://www.princess.com/ports-excursions/pisco-general-san-martin-peru-excursions/paracas-national-reserve/?preserveScrollPosition=true>> (ultimo acceso: 02.05.2024).

⁶⁶ Cabe indicar que la tarifa cobrada a los pasajeros en el TPC es casi 1,6 veces la tarifa del TPGSM. Sin embargo, como se indicó antes, el monto de dicha tarifa no es un factor determinante del uso de terminales portuarios por parte de los cruceristas.

cruceros que arribaron al TPGSM durante el periodo 2018-2023 registraron como puerto anterior o posterior al TPC.⁶⁷ Por tanto, no existe competencia interportuaria.

- Como fue indicado en las secciones anteriores, en el TPGSM, el operador portuario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios⁶⁸, por lo que dentro del mencionado terminal portuario no existe un proveedor de servicios alternativo. En consecuencia, no existe competencia intraportuaria o intraterminal.
- Los usuarios del servicio de embarque y desembarque de pasajeros (directamente, los cruceristas e, indirectamente, las líneas de crucero) del TPGSM no tienen poder de compra compensatorio porque:
 - Los ingresos que le generan a dicho operador portuario apenas representaron el 0,24% del total de sus ingresos en promedio durante el periodo 2018-2023.
 - No pueden reemplazar fácilmente dicho puerto por otro, dado el itinerario que deben seguir los cruceros, pues si lo hacen, los pasajeros del crucero no podrían acceder con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TPGSM.
 - No es posible pensar razonablemente que las líneas de cruceros estén interesadas en realizar inversiones en un terminal portuario para brindar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros pues la demanda todavía es de muy baja frecuencia. Además, como se ha demostrado anteriormente la tarifa por dicho servicio no representa una parte importante del costo de prestación del servicio de cruceros.
 - Dado que los ingresos que reporta este servicio al TPGSM son muy reducidos, si los usuarios dejaran de demandar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros no se verán afectados los ingresos totales del mencionado terminal.
- Para los cruceristas que acuden a los atractivos turísticos de la región Ica cercanos al terminal portuario, el TPGSM es una facilidad esencial porque sus pasajeros no tienen otro modo de desembarcar para continuar con sus recorridos elegidos, que no sea a través del puerto, Además como se mencionado anteriormente, los cruceristas no preferirían cambiar un viaje en crucero por un viaje en avión o bus y tampoco tienen poder de compra compensatorio frente al PdP.
- Como en el caso de los otros servicios analizados, se identifica la existencia de barreras de entrada al mercado debido a los elevados niveles de inversión requeridos para la construcción de una infraestructura portuaria dedicada a pasajeros, más aún, considerando que actualmente la demanda del servicio en cuestión es reducida.

Cabe señalar que existe el proyecto “Terminal Crucero Bahía Miraflores”, un terminal portuario exclusivo para cruceros que se ubicaría en la bahía del distrito de Miraflores en Lima, a la altura de la bajada del Cuartel San Martín. Al respecto el 09 de noviembre de 2023, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0083-2023-APN-DIR,⁶⁹ la APN dio su aprobación a la viabilidad técnica temporal

⁶⁷ Información obtenida a partir de la Declaración Estadística mensual remitida por el Concesionario.

⁶⁸ Salvo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje.

⁶⁹ Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0083-2023-APN-DIR disponible en <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5422124/4846082-resolucion-de-acuerdo-de-directorio-n-0083-2023-apn-dir.pdf>> (ultimo acceso: 02.05.2024).

para la iniciativa privada de dicho terminal, con una inversión esperada de USD 130 millones. Sin embargo, actualmente, aún no se ha iniciado la construcción del denominado terminal.

114. Dado que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para pasajeros, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria de dicho servicio.

V.6. RESUMEN DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

115. En conclusión, en el siguiente cuadro se resumen los resultados del análisis de condiciones de competencia de los servicios regulados del TPGSM.

**Cuadro N° 11
RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS
REGULADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN – PISCO**

Categoría de servicios	Mercados relevantes	¿Existen indicios de condiciones de competencia?
Servicios Estándar a la Nave	El conjunto de servicios en función a la nave que incluye como mínimo, el amarre y desamarre, así como el uso del amarradero en el TPGSM.	No
Servicios Estándar a la Carga	Servicio Estándar a la carga sólida a granel en el TPGSM.	No
	Servicio Estándar a la carga fraccionada en el TPGSM.	No
	Servicio Estándar a la carga contenedorizada en el TPGSM.	No
	Servicio Estándar a la carga rodante en el TPGSM y el TPC.	No
	Servicio Estándar a la carga líquida a granel en el TPGSM.	No
	Servicio Estándar para contenedores vacíos y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como el uso del amarradero) en el TPGSM.	No
Servicios Estándar al Pasajero	Servicio Estándar para transbordo y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como el uso del amarradero) en el TPGSM.	No
	Servicio Estándar para pasajeros en el TPGSM	No

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

116. Por lo tanto, el análisis realizado indica que no existen condiciones de competencia en los servicios regulados que se brindan en el TPGSM, razón por la cual corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria e iniciar el respectivo procedimiento de revisión de sus Tarifas Máximas.

VI FACTOR DE PRODUCTIVIDAD

117. En línea con lo dispuesto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, la revisión de las Tarifas Máximas de los servicios regulados en el TPGSM se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio RPI – X, donde el primer componente (RPI) es la variación

anual promedio del Índice de Precios al Consumidor (CPI) de los Estados Unidos de América, mientras que el segundo es el factor de productividad (X).

118. Al respecto, el mecanismo regulatorio RPI – X o *price cap* provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen gradualmente al usuario por medio de las tarifas (Vogelsang, 2002)⁷⁰. Ello debido a que, una vez determinado el factor de productividad, este mantiene su vigencia durante el siguiente periodo regulatorio, con el fin de inducir a la Entidad Prestadora a alcanzar un mayor grado de eficiencia respecto del escenario tope fijado por el Regulador.
119. Cabe señalar que, de acuerdo con la referida Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el factor de productividad (X) está definido como las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario. Ello se encuentra en línea con lo establecido en el Anexo II del RETA, el cual señala que el factor de productividad (X) mide los cambios en productividad del concesionario o la industria, aplicando el enfoque americano de diferenciales de productividad y precios de insumos, cuya fórmula fue propuesta por Bernstein y Sappington (1999)⁷¹ y se detalla a continuación:

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

Donde:

ΔW^e : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de los Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF^e : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de los Factores de la economía.

120. Sobre el particular, el Anexo II del RETA lista diversas metodologías de estimación de la productividad de la industria o de la Entidad Prestadora⁷², sin estipular un orden de prelación. Sin embargo, dicho reglamento establece que, en caso el Regulador escoja la metodología de número índices (análisis discreto), deberá utilizarse el Índice de Fisher para la agregación de servicios e insumos. Cabe indicar además que la estimación de los cuatro (4) componentes que intervienen en la fórmula del cálculo del factor de productividad (X) son independientes entre sí y se obtienen a partir de la información histórica disponible de la empresa y de la economía.
121. En el presente procedimiento, de manera similar a los recientes procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán⁷³, se utilizará la metodología de números índices

⁷⁰ VOGELSANG, I. (2002). "Incentive regulation and competition in public utility markets: A 20-year perspective". Journal of Regulatory Economics, 22(1), pp. 5-27.

⁷¹ BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans. Journal of Regulatory Economics. Volume 16, Issue 1, pp 5–26.

⁷² Como, por ejemplo: Análisis discreto (metodología de números índice), Análisis de la Envolvente de Datos (DEA, por sus siglas en inglés), Análisis de la Frontera Estocástica (FSA, por sus siglas en inglés), entre otras.

⁷³ Tales como la segunda revisión tarifaria del Terminal Muelle Sur del Terminal portuario del Callao (en adelante, segunda revisión tarifaria del TMS) concluida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CDOSITRAN del 08 de enero de 2021 y la segunda revisión tarifaria del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, segunda revisión tarifaria del TNM) concluida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN del 09 de junio de 2021).

para el cálculo de la productividad de la Entidad Prestadora. Para ello, se empleará el Índice de Fisher establecido en el Anexo II del RETA y definido de la siguiente forma:

Índices	Producto	Insumos
Fisher	$F^q = (L^q * P^q)^{1/2}$	$F^v = (L^v * P^v)^{1/2}$
Paasche	$P^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i0}}$	$P^q = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j0}}$
Laspeyres	$L^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i0}}$	$L^q = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j0}}$

Fuente: Anexo II del RETA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

122. De esta manera, la Productividad Total de los Factores (en adelante, PTF) de la Entidad Prestadora estimada a partir del Índice de Fisher queda definida como:

$$PTF = \text{Productividad total de los Factores} = \frac{F^q(p_0, p_1, q_0, q_1)}{F^v(w_0, w_1, v_0, v_1)}$$

Donde:

F^q y F^v : Índice de Fisher de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.

P^q y P^v : Índice de Paasche de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.

L^q y L^v : Índice de Laspeyres de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.

p_1 y w_1 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.

p_0 y w_0 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.

q_1 y v_1 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.

q_0 y v_0 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.

123. Así, teniendo en cuenta la mencionada metodología de números índices y siguiendo los criterios utilizados en los recientes procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán⁷⁴, los criterios señalados en el RETA y en los Lineamientos, a continuación, se presentan diversos aspectos a tomarse en cuenta en el cálculo del factor de productividad del TPGSM, con base en la información disponible en esta etapa inicial del procedimiento. Dichos criterios podrán ser revisados y/o complementados considerando la información más reciente que se recopile en el marco de la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador y sin perjuicio de lo que prevea la normativa aplicable para las siguientes etapas del procedimiento.

Aspectos generales

⁷⁴ Criterios utilizados en los procedimientos como: la primera revisión tarifaria del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, primera revisión tarifaria del TECM) concluida con Resolución de Consejo Directivo N° 046-2019-CD-OSITRAN del 02 de octubre de 2019, segunda revisión tarifaria del TMS y la segunda revisión tarifaria del TNM.

- **Periodo de análisis:** Para calcular el factor de productividad aplicable al TPGSM, en el presente procedimiento y en concordancia con los recientes procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán, se aplicará el enfoque retrospectivo o no bayesiano, el cual supone que la mejor predicción de la evolución de la productividad futura del Concesionario es la evolución de su productividad pasada. Así, considerando la información disponible hasta esta etapa del procedimiento, a fin de estimar el factor de productividad, se considerará el periodo 2014⁷⁵ – 2023 para las series de información utilizadas en el cálculo de las variables de la empresa y de la economía. Ello implica que el periodo de análisis comprende un total de 10 años (9 variaciones porcentuales).
- **Fuentes de información:** Tal como se prevé en el RETA y en los Lineamientos, se tendrá en consideración, entre otros, la información consignada en los Estados Financieros Auditados de PdP, Estados Financieros Regulatorios y balances de comprobación de los Estados Financieros Auditados, así como, en los requerimientos de información *ad hoc* efectuados por el Regulador durante el presente procedimiento de revisión tarifaria. Asimismo, el Regulador podrá emplear otras fuentes de información y/o documentación de carácter externo.
- **Tratamiento de información:** La información empleada para el cálculo del factor de productividad será de periodicidad anual (desde el 1 de enero al 31 de diciembre), debido a que se busca medir los cambios anuales de productividad en el TPGSM.

En aquellos casos en los que la información proporcionada por el Concesionario no tenga la periodicidad anual, el Regulador podrá estimar el dato anual, empleando, entre otras, la herramienta metodológica de extrapolación de datos (sujeto a la información de la que se disponga en el procedimiento).

Por otra parte, respecto de las variables utilizadas para la estimación del factor de productividad, debe indicarse que, en caso la información de dichas variables para dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, el Regulador podrá emplear herramientas metodológicas que brinden consistencia y validez a la información empleada para el cálculo de la productividad de la empresa y aseguren la comparabilidad de la misma, año a año, en concordancia con lo establecido en los Lineamientos.

- **Enfoque de Caja Única (*Single Till*):** Para la determinación del factor de productividad se utilizará el enfoque de caja única (*Single Till*), el cual es empleado cuando la estimación de la productividad alcanzada por la empresa se realiza considerando el producto y los insumos que intervienen en la prestación de los servicios regulados y no regulados en el terminal portuario.
- **Enfoque restringido:** Se aplicará el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en utilizar solamente aquellos insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el TPGSM, excluyendo con ello el aporte de los socios *de facto*⁷⁶.

Criterios específicos

Criterios referidos a las variables de la empresa

124. Para el caso de las variables de la empresa se considerará:

⁷⁵ Cabe mencionar que el Concesionario inició la explotación del TPGSM el 21 de agosto de 2014.

⁷⁶ Se excluirán del cálculo del factor de productividad la Retribución al Estado y el Aporte por Regulación. Cabe mencionar que este criterio ha sido utilizado en recientes procedimientos tarifarios como la segunda revisión tarifaria del TMS y la segunda revisión tarifaria del TNM.

- **Medición de la Productividad Total de los Factores (PTF de la empresa):** Para estimar la PTF se utilizará el enfoque “primal”. De acuerdo con lo establecido en los Lineamientos, bajo el enfoque primal la medición de la PTF se basa en la función de producción de la empresa, considerando que el volumen de servicios prestados por esta se obtiene a partir de la combinación de todos los insumos empleados, ponderados por el aporte relativo (participación) de cada insumo sobre la producción total. La medición de la PTF permitiría cuantificar la productividad física de los factores a partir de la relación entre el volumen físico del producto de la empresa y el volumen físico de los insumos utilizados en su obtención, siendo que, para efectos del cálculo se utilizará información histórica de la empresa.
- **Medición de la variación en la PTF y en los Precios de los Insumos de la empresa:** Para la medición de la variación de la PTF y de los precios de los insumos de la empresa, resulta apropiado emplear la tasa logarítmica aplicada sobre el Índice de Fisher de cantidades y precios de productos e insumos (mano de obra, productos intermedios y capital) estimados para cada año, según corresponda.

125. Bajo ese contexto, los criterios para el cálculo de los índices de producto e insumos relacionados con las variables de la empresa son los siguientes:

- **Cálculo del índice de producto:** Para el cálculo del índice de producto se empleará información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado, Aporte por Regulación, Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Promoción Municipal. La unidad de medida de las cantidades de servicios deberá corresponder con la unidad de cobro de las tarifas.
- **Cálculo del índice de cantidades de Insumo:** Para efectos del cálculo del factor de productividad se considerarán tres tipos de insumos: Mano de obra, Productos Intermedios (Materiales) y Capital.
 - a. **Mano de obra:** El insumo mano de obra comprende la fuerza laboral de PdP para la prestación de los servicios en el TPGSM. No obstante, no se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario⁷⁷.

Las cantidades de mano de obra empleadas por la empresa deberán expresarse en horas-hombre. Por su parte, el precio implícito del insumo mano de obra se obtendrá dividiendo el gasto laboral entre el número de horas-hombre.

- b. **Productos Intermedios:** Este insumo comprende los bienes y servicios que el Concesionario adquiere para la provisión de servicios en el TPGSM, y que no son considerados como parte del insumo de mano de obra o del insumo de capital.

De esta forma, para obtener las cantidades del insumo productos intermedios, dada su heterogeneidad, se empleará el enfoque indirecto, es decir, la serie de cantidades se obtendrá deflactando la serie de gasto en materiales del

⁷⁷ De acuerdo con lo señalado en los Lineamientos, en el presente procedimiento tarifario se considerará como un gasto del insumo mano de obra a la participación de los trabajadores. Dicho concepto resulta ser un gasto en mano de obra, en tanto que representa el pago efectuado por la empresa por las participaciones sobre las utilidades percibidas por los trabajadores durante cada año. Dicho criterio resulta consistente con lo señalado en la “Norma Técnica de Contabilidad 19: beneficios a empleados” aplicable a partir del año 2011, en la cual se define al pago por la participación de los trabajadores como un gasto, por lo que las empresas lo consideran como parte de los gastos de personal en el Estado de Ganancias y Pérdidas. Cabe mencionar que este criterio ha sido utilizado en recientes procedimientos tarifarios como la segunda revisión tarifaria del TMS y la segunda revisión tarifaria del TNM.

Concesionario. Bajo ese contexto, en la medida que las partidas presenten información agregada de los diferentes gastos efectuados por la empresa, resultará necesario la exclusión de aquellos conceptos de gasto que no forman parte de los recursos empleados por la empresa en la prestación de los servicios⁷⁸.

Asimismo, para efectos del cálculo de los índices de cantidades y precios, se empleará el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, ajustado por tipo de cambio, como variable *proxy* del precio del insumo Productos Intermedios.

c. Capital: Para estimar el *stock* de capital se considerará:

- (i) *Stock* de las inversiones en Obras Iniciales, Obras en Función a la Demanda, Obras de Inversión Complementaria y Obras de Inversión Discrecional, realizadas por el Concesionario que, al 31 de diciembre de 2023, hayan sido recibidas por la APN y que se encuentren operativas en los términos establecidos en el Contrato de Concesión⁷⁹. Para obtener el valor de dichas inversiones se considerarán los informes de liquidación de dichas obras.
- (ii) *Stock* de otros activos considerados en los Estados Financieros de PdP, los cuales deberán representar un insumo para la provisión de servicios en el TPGSM, y
- (iii) *Stock* de activos entregados por el Estado al momento de la concesión del TPGSM que representen insumos para la prestación de servicios por parte del Concesionario. Para ello, se considerará la tasación de los activos entregados por el Concedente para uso del Concesionario.

Cabe señalar que, a efectos de medir el *stock* de capital, de acuerdo con los Lineamientos, se podrá utilizar el método de anualidades de las inversiones⁸⁰.

El *stock* de capital para cada categoría de capital se obtendrá mediante la siguiente expresión:

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

⁷⁸ Se excluirán de este rubro aquellos insumos que no representan un recurso empleado por la empresa para la provisión de servicios. Según se aprecia en los Lineamientos, en los procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán, se excluyeron los conceptos de Retribución al Estado, Aporte por Regulación, tributos, gastos relacionados a responsabilidad social, donaciones, suscripciones a publicaciones, estimación por cuentas de cobranza dudosa, depreciación (asociadas al insumo de capital) y las partidas de gasto de personal (asociadas al insumo mano de obra), así como todos aquellos conceptos que no representan un insumo empleado para la provisión de servicios.

⁷⁹ Se consideran aquellas inversiones que se encuentren en explotación en la medida que estas representan insumos de capital relacionados de manera directa con la prestación de servicios en el TPGSM. Por ejemplo, no se considerará para el cálculo del factor de productividad a las obras en curso, maquinarias y equipos por recibir ni las construcciones por recibir.

⁸⁰ De acuerdo con los Lineamientos, la aplicación del método de la anualidad sobre la inversión de una empresa permite representar dicha inversión a través de una serie uniforme de *stock* de activo de capital durante su vida útil, considerando para ello una tasa de descuento constante determinada por el Regulador. Según se señala en los Lineamientos, este método guarda relación con el concepto de Factor de Recuperación de Capital mediante el cual una inversión, en valor presente, puede ser recuperada en el tiempo a través de un flujo uniforme de pagos durante un periodo de tiempo dado.

Dicho método fue utilizado en la primera y segunda revisión tarifaria del TMS culminadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0059-2015-CD-OSITRAN y N° 0002-2021-CD-OSITRAN respectivamente y en la primera revisión tarifaria del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao culminada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2019-CD-OSITRAN. En dichos procedimientos se aplicó la referida anualidad debido a los altos niveles de inversión inicial ejecutados de manera previa al inicio de explotación de la infraestructura.

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 considerando ajustes contables.
 $D_{m,t}$: Depreciación económica correspondiente al activo m durante el año t . Se estimará mediante el método lineal.

Por otra parte, para efectos del cálculo del precio del capital, se empleará como variable *proxy* para cada categoría de activo, el valor resultante de aplicar la fórmula del precio de alquiler del capital, propuesta por Christensen y Jorgenson (1969)⁸¹, la cual se define de la siguiente forma:

$$\widehat{W}_{m,t}^K = \frac{r_t * \rho_{m,t-1} + \bar{\delta}_m * \rho_{m,t} - (\rho_{m,t} - \rho_{m,t-1})}{1 - u_t}$$

Donde:

- $\widehat{W}_{m,t}^K$: Precio del capital correspondiente al activo m en el año t .
 r_t : Costo del capital de la empresa en el año t .
 $\bar{\delta}_m$: Tasa de depreciación correspondiente al activo m .
 $\rho_{m,t}$: Precio representativo del activo m en el año t .
 $\rho_{m,t-1}$: Precio representativo del activo m en el año $t - 1$.
 u_t : Tasa impositiva de la empresa en el año t .

Así, para las diversas variables que componen la fórmula citada anteriormente, se considerará:

- **Estimación del costo de capital:** En el caso del costo de capital de la empresa, este será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital de la empresa (WACC, por sus siglas en inglés), para lo cual se deberá tomar en consideración:
 - **Tasa Libre de Riesgo:** Se empleará el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América (*t-bonds*) a diez (10) años, para el período comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - **Tasa de retorno del mercado:** Se empleará la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice Standard & Poor's 500 (S&P 500) y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a diez (10) años, ambos considerando el período comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - **Tasa de Riesgo País:** Se empleará el promedio mensual del indicador *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, publicado por el Banco Central de Reserva del Perú, correspondiente al año para el cual se realizará el cálculo del WACC.

⁸¹ CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). The Measurement of Real Capital Input, 1929- 1967. Review of Income and Wealth. Vol. 15, No. 4 (Dec. 1969), pp. 293-380.

- **Beta desapalancada promedio:** Se considera el promedio de las betas (*adjusted beta*⁸²) desapalancadas de una muestra representativa de empresas portuarias, obtenidas del sistema de información financiera *Bloomberg*, utilizando como índice de referencia al índice de la bolsa *S&P 500*⁸³, con cotizaciones en dólares, y con periodicidad semanal. Asimismo, el intervalo de tiempo considerado para la obtención de las betas de cada año para el cual se realizará el cálculo del WACC será de 24 meses. La muestra representativa de empresas portuarias será seleccionada considerando: i) el tipo de propiedad, y ii) las características operativas de la empresa.

Para desapalancar las betas de las empresas comparables se empleará la razón Deuda sobre Capital y tasa efectiva de impuestos de la empresa respectiva, la cual será obtenida del sistema *Bloomberg*.

- **Estructura Deuda-Capital (D/E):** Se empleará la razón Deuda Financiera sobre Patrimonio, correspondiente al año para el cual se realiza el cálculo del WACC. La utilización de dicha razón es que permite evitar que se generen distorsiones en el cálculo del WACC debido a los diferentes niveles de liquidez que pueda haber enfrentado la empresa durante el periodo de análisis.
- **Tasa de impuestos:** Se empleará la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del WACC.
- **Costo de la deuda:** En el caso de que la empresa cuente con una sola fuente de financiamiento, el costo de deuda se estimará a partir del costo efectivo de la deuda⁸⁴. En el caso de que cuente con más de una fuente de financiamiento, el costo de deuda del Concesionario resultará del promedio ponderado del costo de deuda estimado para cada una de las fuentes, considerando como ponderador a la deuda financiera de cada fuente específica dentro de la Deuda Financiera de la empresa (ya sea al 31 de diciembre o al momento de cancelación de la deuda, de ser el caso).

Por otro lado, a la tasa del costo efectivo de la deuda se adicionarán, en caso corresponda, el costo de emisión de deuda, el cual resultará de dividir los costos de financiamiento (o de transacción) de la deuda entre el valor del préstamo o crédito otorgado.

- **Precio representativo del activo:** Se empleará como variables *proxy* al precio representativo de los activos, el Índice de Precios de Materiales

⁸² Los *adjusted beta* (o Adj Beta) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula: $Adj\ Beta = 0,67(Raw\ Beta) + 0,33$.

⁸³ De manera similar a lo empleado en las recientes revisiones tarifarias llevadas a cabo por el Ositrán, como la segunda revisión tarifaria del TMS y la segunda revisión tarifaria del TNM.

⁸⁴ El costo efectivo de la deuda resulta de dividir el interés pagado durante un año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo de su Deuda Financiera al 31 de diciembre del año bajo análisis. En caso de que la deuda resulte cero al 31 de diciembre del año bajo análisis debido a que durante dicho año la empresa haya cancelado su deuda, el costo efectivo de la deuda será el resultado de dividir el interés pagado durante el periodo que mantuvo la deuda en el año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo amortizado por la empresa para la cancelación la deuda. Cabe precisar que, en el caso de que se cancele la deuda antes del 31 de diciembre debido a un refinanciamiento de la misma (en parte o su totalidad), el costo efectivo de la deuda se estimará en función al saldo de las respectivas Deudas Financieras y el periodo en el que se mantienen las deudas durante el año en análisis.

y Equipo (IPME)⁸⁵ y el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC)⁸⁶, ajustados por tipo de cambio, según la naturaleza del activo. Cabe indicar que estas mismas variables *proxy* serán empleadas para deflactar la serie de stock de capital para efectos de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital⁸⁷.

- **Tasa de depreciación:** Para estimar la depreciación económica se empleará el método de depreciación lineal, de modo que, para cada categoría de activo, se tendrá una tasa de depreciación constante, la cual será equivalente a la inversa del número de años de su vida útil respectiva.
- **Tasa impositiva de la empresa:** Corresponde a la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del precio de alquiler de capital.

Finalmente, para efectos del cálculo de la cantidad de capital empleada durante el año t , se empleará como proxy de dicha variable, el promedio de la cantidad de capital calculada al finalizar los periodos t y $t - 1$. De este modo, la cantidad de capital correspondiente al año t resultará de la aplicación de la siguiente expresión:

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

Donde:

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

$\hat{S}_{m,t}$: Cantidad de capital correspondiente al activo m al cierre del año t .

$\hat{S}_{m,t-1}$: Cantidad de capital correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.

Cabe señalar que, en caso de que el stock de capital del periodo $t - 1$ sea igual a 0 (y, por consiguiente, $\hat{S}_{m,t-1} = 0$), en el periodo t se considerará que la cantidad de capital durante el año t es equivalente a la cantidad de capital al cierre del año, esto es $\hat{v}_{m,t}^K = \hat{S}_{m,t}$.

Criterios referidos a las variables de la economía

- **Determinación de la PTF de la economía:** La variación porcentual anual de la PTF de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles de una entidad especializada de alto prestigio e independiente. Para

⁸⁵ El IPME es un indicador que sirve como deflactor en las series de la Formación Bruta de Capital en las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactar activos relacionados a maquinarias y equipos de la empresa en general y, en particular, sobre el equipamiento portuario empleado en el TPGSM.

⁸⁶ El IPMC es un indicador usado principalmente como deflactor de la serie de Producto Bruto Interno del sector construcción de las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactar activos relacionados a materiales de construcción en general y, en particular, la infraestructura portuaria del TPGSM.

⁸⁷ Los activos que forman parte del TPGSM pueden clasificarse por su naturaleza en obras civiles y equipamiento. Considerando ello y con la finalidad de que el precio representativo del activo se encuentre acorde con su naturaleza, el precio representativo de los activos que representen obras civiles (por ejemplo, muelle, edificios, entre otros) será aproximado mediante el IPMC, en tanto este índice comprende precios de materiales de construcción en general. Por otra parte, en el caso de los activos referidos a equipamiento, se utilizará como precio representativo al IPME, ya que este índice incorpora precios de maquinarias y equipos en general. Se debe destacar que la serie del valor de los activos se encuentra expresada en dólares, por lo que ambas series (IPMC e IPME) estarán ajustadas por tipo de cambio. Cabe precisar que este criterio ha sido utilizado en recientes procedimientos tarifarios como la segunda revisión tarifaria del TMS y la segunda revisión tarifaria del TNM.

efectos de seleccionar la fuente de información, se tomará en cuenta aquella que estime de manera más precisa la PTF de la economía⁸⁸. Para aquellos periodos en que dicha información no se encuentre disponible, el Regulador efectuará la estimación respectiva.

- **Determinación del Precio de Insumos de la economía:** El Regulador considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el Instituto Nacional de Estadística e Informática y/o el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos de la economía como capital y trabajo. En caso de que entidades como las mencionadas no proporcionen dicha información, el Regulador realizará las estimaciones correspondientes para calcularla.

VII JUSTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

126. De conformidad con el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por Ley N° 27332, la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito.
127. El literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público atribuye al Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que pueda contener.
128. En esa línea, el artículo 16 del REGO, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual. Adicionalmente, el artículo 17 del REGO (en concordancia con lo que establece el artículo 2 del Decreto Supremo N° 042-2005-PCM, Reglamento de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos) establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución.
129. Al respecto, cabe señalar que, desde el 23 de octubre del 2023⁸⁹, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para sesionar, conforme al artículo 6⁹⁰ del ROF.

⁸⁸ Cabe señalar que, en los recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador, se ha empleado como fuente para la PTF de la economía las estimaciones efectuadas por *The Conference Board*.

⁸⁹ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Diaz Guevara, lo que imposibilita contar con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros.

Es preciso indicar que, dicha situación fue oportunamente comunicada a la Presidencia del Consejo de Ministros, mediante el Oficio N° 00349-2023-PD-OSITRAN de fecha 26 de setiembre de 2023, a fin de que convoque al respectivo Concurso Público para designar a los miembros faltantes del Consejo Directivo.

Así, el 12 de febrero de 2024, concluyó la Etapa de Evaluación del Concurso Público para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo del Ositrán. No obstante, a la fecha de emisión del presente informe, el Consejo Directivo sigue sin contar con el quorum requerido.

⁹⁰ ROF:
"Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)"

130. Considerando dicho escenario, el numeral 10 del artículo 9 del ROF establece que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
131. Con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Diaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.
132. Considerando la falta de *quorum* requerido para que se lleven las sesiones del Consejo Directivo, a la fecha, no se ha aprobado el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas. Sobre ello, es preciso tener en cuenta que, dada la reciente renuncia de otro miembro del Consejo Directivo, es probable que se requiera más tiempo para que el Consejo Directivo cuente con el *quorum* exigido para que pueda sesionar y decidir sobre el particular, sin que se tenga certeza de cuánto pueda demorar ello.
133. Siendo ello así, a continuación estas Gerencias analizan si la aprobación del presente Informe Conjunto y, consecuentemente, la aprobación del inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados brindados en el TPGSM, amerita que la Presidenta Ejecutiva proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
134. Al respecto, debe señalarse que, de conformidad con lo establecido en el artículo 29 del RETA, el presente Informe Conjunto que sustenta el inicio de la revisión tarifaria de los servicios regulados del TPGSM debe ser remitido a la Gerencia General del Ositrán, a fin de que esta última lo remita al Consejo Directivo del Ositrán. El Consejo Directivo tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para aprobar la resolución que declara el inicio del procedimiento tarifario y, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 del TUO de la LPAG, tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para notificar el acto administrativo.
135. Según el artículo 30 del RETA, una vez notificada la resolución que declara el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, la Entidad Prestadora tendrá un plazo de treinta (30) días hábiles para presentar su propuesta tarifaria. Este plazo puede ser prorrogado por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
136. Posteriormente, en virtud al artículo 31 del RETA, una vez recibida la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto. En aplicación del artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir la propuesta tarifaria y sus adjuntos al Consejo Directivo del Ositrán, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, dispondrá la publicación correspondiente.

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

137. En ese punto del procedimiento, en virtud del artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concederá un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor a treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la mencionada propuesta para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma.
138. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener observaciones, el Consejo Directivo emitirá la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.
139. Como se puede observar, los plazos previstos para llevar a cabo las etapas del procedimiento de revisión suman aproximadamente ciento noventa (190) días hábiles (sin considerar prórrogas para las actividades a cargo de Regulador). Sobre ello, debe tenerse en cuenta que, la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión dispone que a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1 - el cual se cumplirá el 17 de enero de 2025-, el Regulador realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X".
140. Al respecto, como se indicó previamente, a la fecha, no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo del Ositrán; por lo que, dados los plazos de tramitación antes mencionados, en caso de que no exista un pronto pronunciamiento por parte de este Regulador que disponga el inicio del procedimiento de revisión tarifaria correspondiente, no se podrá cumplir oportunamente con la aprobación del factor de productividad que deberá aplicarse a los servicios regulados que se brindarán en el TPGSM a partir del 17 de enero de 2025, lo cual conllevará a que el terminal se encuentre imposibilitado de cobrar tarifas por los servicios prestados a partir de la mencionada fecha.
141. En virtud de lo anteriormente expuesto, y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo por falta de quorum, lo que conlleva a una situación de emergencia identificada en el presente Informe Conjunto, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del inicio de revisión tarifaria de los servicios brindados en el TPGSM y su correspondiente publicación; en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

VIII CONCLUSIONES

142. El artículo 10 del REGO establece que el Ositrán ejerce las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios; precisándose en los numerales 5.5 y 5.6 de su artículo 5 que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares. Así, el artículo 16 del mismo reglamento señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la ITUP.
143. El Contrato de Concesión del TPGSM establece que a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las obras de la Etapa 1, el Regulador realizará la primera revisión tarifaria, mediante el mecanismo regulatorio RPI-X. Dicho contrato

prevé que para propósito del cálculo del factor X, será de aplicación lo dispuesto en el RETA, de acuerdo a este último, en cada oportunidad en que corresponda en que el Regulador revise las Tarifas Máximas, se deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados.

144. Luego de realizar el análisis de condiciones de competencia de los servicios regulados del TPGSM, se verificó que para los Servicios Estándar a la Nave, Servicios Estándar a la Carga (Contenedorizada, Fraccionada, Solida a Granel, Líquida a Granel y Rodante) y Servicios Estándar al Pasajero, el análisis realizado indica que no existen condiciones de competencia. Por tanto, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión y el RETA, es de opinión de estas Gerencias que corresponde mantener la regulación e iniciar el procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario General San Martín, bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 17 de enero de 2025 y el 16 de enero de 2030, respecto de los siguientes servicios regulados:

- **Servicio Estándar a la Nave por metro eslora – hora (o fracción de hora)**
- **Servicio Estándar de Embarque o Descarga internacional**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies llenos
 - Contenedores de 40 pies llenos
 - Contenedores de 20 pies vacíos
 - Contenedores de 40 pies vacíos
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel
 - Pasajeros
- **Servicio Estándar de Transbordo**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies llenos
 - Contenedores de 40 pies llenos
 - Contenedores de 20 pies vacíos
 - Contenedores de 40 pies vacíos
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
- **Servicio de Cabotaje**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies llenos
 - Contenedores de 40 pies llenos
 - Contenedores de 20 pies vacíos
 - Contenedores de 40 pies vacíos
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel

145. La aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X a las Tarifas Máximas o tope del TPGSM se realiza mediante la determinación del factor de productividad, conforme a lo estipulado en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión y en el RETA.

146. De aprobarse el presente inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, el Concesionario podrá presentar su propuesta tarifaria en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de ser notificado con la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud del Concesionario, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 30 del RETA.
147. Debido a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo por falta de quorum y que además no se tenga certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido, aunado al hecho de que dados los plazos necesarios para la tramitación del procedimiento de revisión tarifaria, en caso que no se disponga el pronto inicio del mencionado procedimiento, el Concesionario no podrá contar con tarifas para cobrar en el periodo regulatorio que inicia el 17 de enero de 2025, se ha generado una situación de emergencia que faculta a la Presidencia Ejecutiva a pronunciarse en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán.

IX RECOMENDACIÓN

148. Se recomienda aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicable a las Tarifas Máximas de los siguientes servicios regulados brindados en el Terminal Portuario General San Martín:

- **Servicio Estándar a la Nave por metro eslora – hora (o fracción de hora)**
- **Servicio Estándar de Embarque o Descarga internacional**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies llenos
 - Contenedores de 40 pies llenos
 - Contenedores de 20 pies vacíos
 - Contenedores de 40 pies vacíos
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel
 - Pasajeros
- **Servicio Estándar de Transbordo**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies llenos
 - Contenedores de 40 pies llenos
 - Contenedores de 20 pies vacíos
 - Contenedores de 40 pies vacíos
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
- **Servicio de Cabotaje**
 - Carga Contenedorizada
 - Contenedores de 20 pies llenos
 - Contenedores de 40 pies llenos
 - Contenedores de 20 pies vacíos
 - Contenedores de 40 pies vacíos
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel

- Carga Líquida a Granel

Atentamente,

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

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

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ROBERTO DAGA LÁZARO
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
JOSUÉ ZAVALATA MEDINA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
GERALDINE ORDOÑEZ BENDEZU
Asistente de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
GABRIELA PINCHI CACERES
Asistente Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JOSÉ ZEGARRA ROMERO
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Número de Trámite: 2024064482

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia