



HOJA DE TRAMITE

Fecha Reporte: 19/01/2016
 Hora Reporte: 04:45:44 p.m.
 Pagina: 1 de 1

NRO. DE REGISTRO: **1373**



TIPO DCMTO: CARTA
 NRO. DCMTO: 001.2006.GG.APTI
 FECHA: 19/01/2016
 FOLIOS: 1
 TIPO CLASIF: SIN ESPECIFICAR
 CLASIFIC: SIN ESPECIFICAR

REMITENTE: HANS RONDAN TOLENTINO
 CARGO: GERENTE GENERAL
 CLASE: VARIOS
 INSTITUCION: APTI
 DIRIGIDO: CHUQUIHUAYTA ARIAS OBED
 AREA: Gerencia General

REFERENCIA:

ADJUNTOS: SIN ESPECIFICAR

ASUNTO: PRESENTAMOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DE REVISION DE TARIFAS MAXIMAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE SALAVERRY E ILO A CARGO DE ENAPU

NOTAS: ADJ. 1 ANILLADO

ATENDIDO CON:

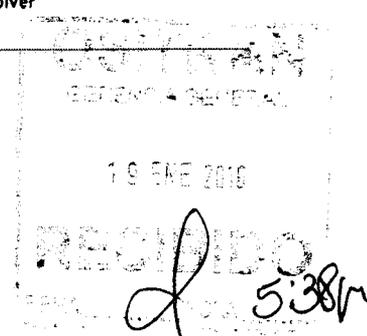
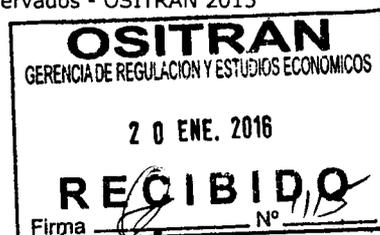
DERIVACIONES DE DOCUMENTO

DERIVAR A (AREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERIV.	VºBº
GG/CHUQUIHUAYTA ARIAS OBED		19/01/2016	
GRU, GAT	17	19/01/16	
R PD			
REYEM / PEPE	19	20/1/16	

OBSERVACIONES:

- | | | |
|-------------------------------|----------------------------|---|
| 1. Archivar | 9. Conocimiento y fines | 17. Proceder según normatividad vigente |
| 2. Atención Urgente | 10. Devolución | 18. Publicar en la Página WEB |
| 3. Acción que corresponda | 11. Difusión | 19. Revisión e informe |
| 4. Atender directamente | 12. Elaborar Presentación | 20. Reformular |
| 5. Agregar a sus antecedentes | 13. Elaborar Ayuda Memoria | 21. Responder directamente |
| 6. Archivo | 14. Opinión | 22. Su cumplimiento |
| 7. Copia Informativa | 15. Por corresponderle | 23. Trámite respectivo |
| 8. Conversemos | 16. Proyectar respuesta | 24. Tomar nota y devolver |

Todos los derechos reservados - OSITRAN 2015





Carta 001.2006.GG.APTI

Miraflores, 20 de enero
de 2016

Señores
OSITRAN
Presente.-

Atención: Obed ChuquiHuayta Arias
Gerente General

Asunto: Presentamos comentarios a la
Propuesta de Revisión de Tarifas
Máximas de los servicios portuarios
de los terminales portuarios de
Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU"

De nuestra consideración,

La presente tiene por finalidad saludarlos cordialmente y a su vez, conforme a lo establecido en el Artículo 4° de la Resolución de Consejo Directivo N° 068-2015-CD-OSITRAN, publicada el 4 de diciembre de 2015, presentamos dentro del plazo otorgado, nuestros comentarios y sugerencias a la Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas de los servicios portuarios de los terminales portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU", que esperamos se sirvan tomar en consideración.

Agradeciendo la atención que le brinde a la presente, quedamos de usted,

Atentamente,

Hans Rondan Tolentino
Gerente General

OSITRA
MESA DE PAR
1323
19 ENE 2016
Firma:
Hora:



Consultoría para el desarrollo

**INFORME DE COMENTARIOS Y
SUGERENCIAS A:**

**PROPUESTA DE “REVISIÓN DE TARIFAS
MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE
LOS TERMINALES PORTUARIOS DE SALAVERRY
ILO A CARGO DE ENAPU”**

**Presentado por:
APTI CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO S.A.C**

Enero de 2016

ÍNDICE

1. OBJETIVO Y PERTINENCIA DE LA REGULACIÓN TARIFARIA	2
1.1 Objetivo	2
1.2 Pertinencia de la regulación tarifaria.....	2
2. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY	3
2.1 Mercado de contenedores	4
2.1.1 Tráfico de carga contenedorizada y contenedores	4
2.1.2 Productos movilizados y principales consignatarios.....	6
2.2 Análisis de condiciones de competencia de uso de muelle de contenedores llenos en el TPS	7
2.2.1 Definición de mercado relevante de uso de muelle	7
2.2.2 Condiciones de competencia	9
2.3 Servicio uso de muelle de contenedores vacíos en el TPS.....	13
3. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO	14
3.1 Mercado de contenedores	14
3.1.1 Tráfico de carga contenedorizada y contenedores	14
3.1.2 Productos movilizados y principales consignatarios.....	15
3.2 Análisis de condiciones de competencia de uso de muelle de contenedores llenos en el TPI.....	16

1. OBJETIVO Y PERTINENCIA DE LA REGULACIÓN TARIFARIA

1.1 Objetivo

El presente documento presenta comentarios, estadísticas y aspectos que consideramos deben ser tomados en cuenta por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte Público (OSITRAN) en su “Estudio Tarifario: Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas de los servicios portuarios de Salaverry e Ilo”, que sustenta la Resolución N° 065-CD-OSITRAN, en adelante “La Propuesta”; con el objetivo principal de que OSITRAN evalúe con una mayor profundidad las condiciones de competencia del mercado de contenedores (llenos y vacíos) de los terminales portuarios de Salaverry e Ilo, que administra la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).

1.2 Pertinencia de la regulación tarifaria

En los Artículos 11 y 13 del Reglamento de Tarifas de OSITRAN (RETA) así como en el apartado I.2.1 del Anexo I del RETA se encuentra claramente establecido que la atribución de OSITRAN para fijar o revisar tarifas se ejerce de manera excepcional cuando no se puede garantizar condiciones de competencia en los servicios portuarios. Así, se señala expresamente lo siguiente:

“Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria

En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.

Artículo 13.- Libre funcionamiento del mercado

En los casos en que los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público se desarrollen en condiciones de competencia, OSITRAN 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 de OSITRAN.

Anexo I

(...)

I.2.1. Revisión Tarifaria por Precios Tope o Máximos

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

(El subrayado y resaltado es nuestro)

Sobre la base de estos artículos, en diversos procedimientos de fijación o revisión tarifaria, ciertos servicios en los que no existían condiciones de competencia han sido regulados (fijación de una tarifa máxima) y en otros servicios donde sí existían tales condiciones, no fueron regulados o se desregularon las tarifas.

Como plantearíamos en las siguientes secciones, sólidos argumentos indican la existencia de condiciones de competencia en varios mercados de servicios portuarios, a los cuales, sin embargo, se les ha fijado una tarifa máxima.

Cabe precisar que los argumentos que se plantean en este documento se enmarcan en el Decreto Legislativo N° 1034, que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Marco normativo que ha seguido OSITRAN para determinar la existencia o no de condiciones de competencia en la prestación de servicios portuarios en los terminales portuarios de Salaverry e Ilo¹.

Previo al análisis, es importante resaltar que por cada tipo de carga debe existir un mercado relevante lo que significa que cada mercado relevante debe ser analizado en forma independiente respecto de otro mercado. Es decir, el análisis de condiciones de competencia del mercado relevante de carga contenedorizada (servicio de uso de muelle de contenedores llenos) debe analizarse de forma independiente al análisis que se realizó al mercado del servicio de uso de muelle de carga fraccionada o granel sólido.

2. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

En la Propuesta de OSITRAN se evaluó las condiciones de competencia de los siguientes servicios portuarios en el Terminal Portuario de Salaverry (en adelante TPS):

- Servicios a la nave
 - Uso de amarradero
 - Amarre/desamarre
- Servicios a la carga
 - Uso de muelle a la carga
 - Carga fraccionada
 - Carga granel sólida
 - Carga granel líquida
 - Carga rodante
 - Contenedores llenos y vacíos (20 y 40 pies)
- Servicio a pasajeros
 - Uso de muelle de pasajeros

La conclusión a la que llegó OSITRAN fue que todos estos servicios, a excepción del servicio de amarre/desamarre, se brindaban en mercados relevantes en los que no existen condiciones de competencia por lo que determinó que existe la necesidad de regulación tarifaria.

No obstante, tal como se verá en los apartados siguientes en el caso de contenedores llenos existen fuentes de aprovisionamiento reales y efectivos para los consignatarios de carga contenedorizada que pertenecen al área de influencia del TPS.

¹ En el numeral 31 y 32 de La Propuesta se indica que siguen lo dispuesto en el DL 1034 para definir el mercado relevante.

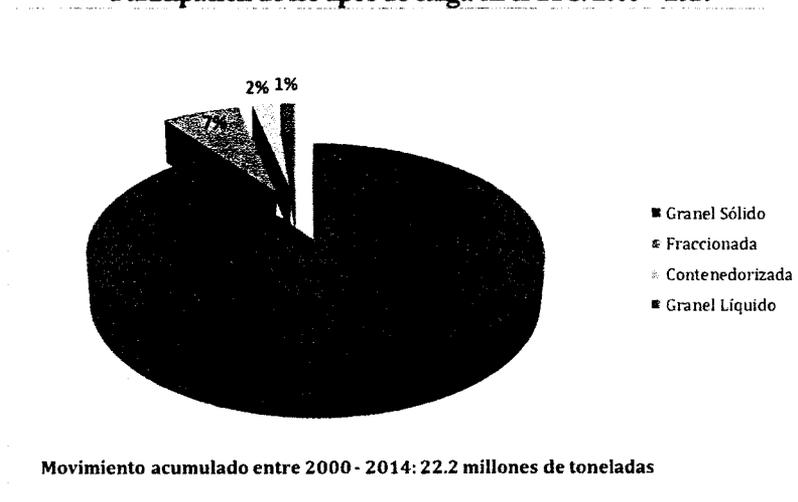
2.1 Mercado de contenedores

El horizonte de análisis del presente documento para el caso del TPS abarca, por fines explicativos, el período 2000-2014 (últimos 15 años) lo cual significa una ampliación considerable respecto al período de análisis considerado en La Propuesta².

2.1.1 Tráfico de carga contenedorizada y contenedores

En el período 2000 – 2014 se ha movilizado por el TPS un total de 22.2 millones de toneladas. Destaca la carga a granel sólido con una participación del 90%, seguido muy de lejos por la carga fraccionada, carga contenedorizada y carga a granel líquido con participaciones del 7%, 2% y 1%, respectivamente.

Gráfico N° 1
Participación de los tipos de carga en el TPS: 2000 - 2014



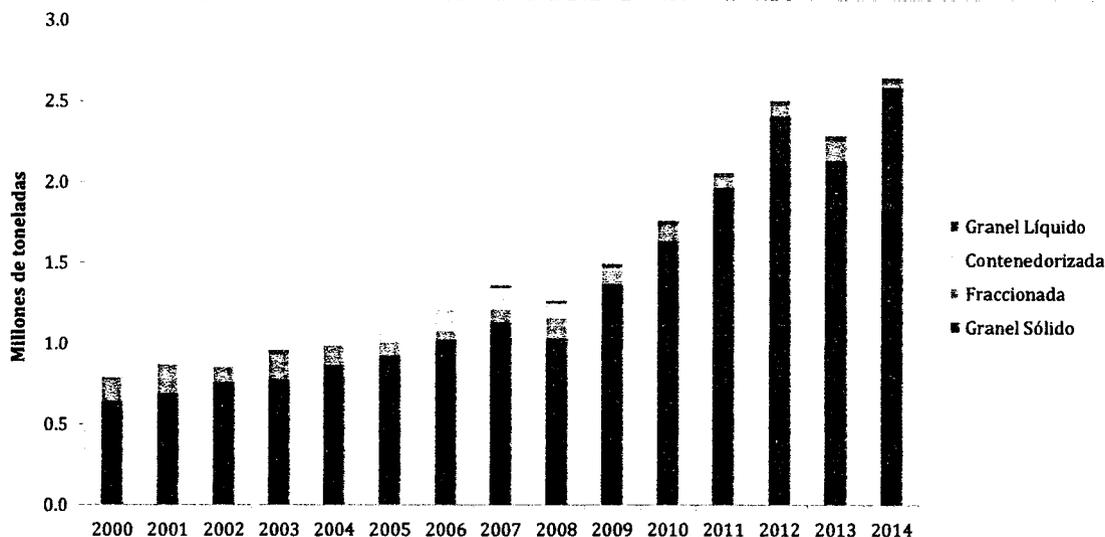
Fuentes: ENAPU, APN, OSITRAN y SUNAT.
 Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

El movimiento de carga contenedorizada durante el período 2000-2014 fue de 432.5 mil toneladas, el cual como se ha mencionado, representa el 2% de la carga total movilizada por el TPS.

Cabe destacar, que la importancia de la carga contenedorizada fue mayor en el período 2005 – 2009 donde representó, según movimiento de toneladas, la segunda carga en importancia con 8.4% de participación. En este período y para ENAPU Salaverry, el movimiento de contenedores generó el mayor flujo de ingresos incluso por encima de los que generó la carga sólida a granel.

² La Propuesta tuvo como horizonte de análisis el período 2010 – 2014.

Gráfico N° 2
Evolución del tráfico de carga según tipo: 2000 - 2014



Notas:

- (1) La información sobre el movimiento de carga contenedorizada de exportación correspondiente al año 2009 ha sido corregida ya que según ENAPU (y APN) se movilizaron 58 mil toneladas, cuando en realidad fueron solo 11 mil toneladas, según información que se ha obtenido de la SUNAT.
 Al respecto, según la misma información de ENAPU en cuanto a contenedores se describe que entre agosto y diciembre de 2009 no se movilizaron contenedores, sin embargo, describen que durante diciembre de 2009 se exportaron 46.8 miles de toneladas de carga contenedorizada, lo cual presenta una clara contradicción. Al revisar la información de SUNAT encontramos que en el mes de diciembre de 2009 no se movilizó carga contenedorizada por el TPS.
- (2) Hemos corregido el movimiento de carga suelta y granel sólido. En el mes de febrero del 2010 se movilizaron 28.8 miles de toneladas de azúcar. ENAPU lo había asignado como carga fraccionada cuando en realidad fue carga a granel.
- (3) El movimiento de carga contenedorizada del 2013 que se describe en el gráfico es el reportado por ENAPU (128 toneladas). Sin embargo, según la SUNAT el movimiento de carga contenedorizada supero las 12 mil toneladas.

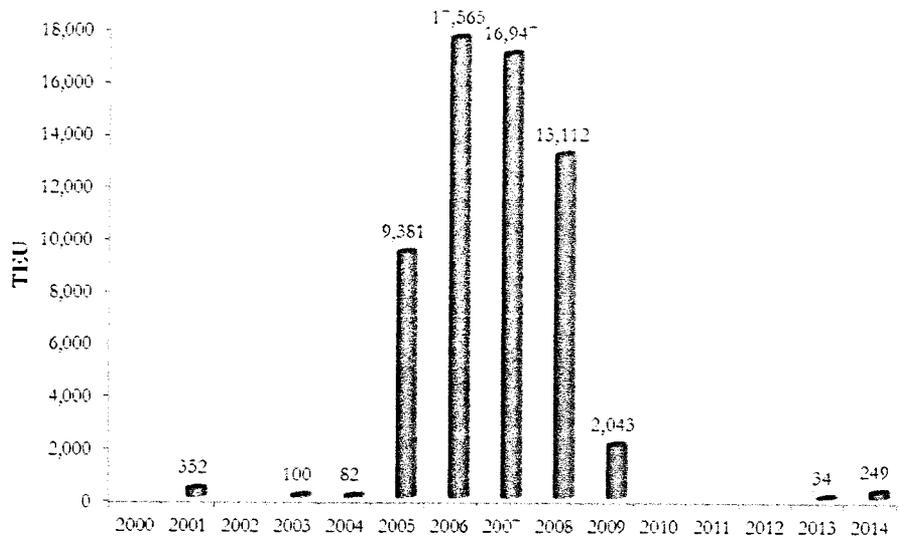
Fuentes: ENAPU, APN, OSITRAN y SUNAT.

Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

En cuanto a número de contenedores movilizadas por el TPS se registra un comportamiento altamente variable. Este movimiento variable de contenedores se puede explicar como sigue:

- El primer registro de movimiento de contenedores data del año 2001. No obstante, entre el 2001 y 2004 se movilizó menos de 600 TEU.
- Entre febrero del 2005 y agosto del 2009, se registró en términos relativos un importante movimiento de contenedores. Este movimiento tuvo su origen en la apertura de arribo con itinerario regular de naves de la línea naviera Maersk. Este itinerario regular se mantuvo hasta agosto del 2009.
- Desde setiembre del 2009 y hasta diciembre del 2014 el movimiento de contenedores ha sido apenas de 289 TEU. Cabe señalar que entre mayo y junio del 2014 la empresa Consorcio Naviero Peruano (CNP) inició el servicio de cabotaje desde el TPS con destino a los terminales portuarios de Paita y Callao. Sin embargo, este servicio no prosperó por diversas circunstancias.

Gráfico N° 3
Evolución del tráfico de contenedores según TEU: 2000 - 2014



Fuente: ENAPU, APN y SUNAT
Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

2.1.2 Productos movilizados y principales consignatarios

Los productos que se movilizaron en contenedores durante el 2005 – 2009 fueron principalmente de exportación. Los productos exportados se concentraron en mercancías de agroexportación (esparrago, alcachofa, pimiento piquillo, palta, mango, cebolla, arvejas, vainitas, café, entre otros), harina de pescado, pota y calamar, alimento balanceado para el sector acuícola, además de pequeños volúmenes de carbón. En el caso de importación destacan equipos mineros, fertilizantes y otros.

Las empresas que movilizaron contenedores por el TPS se encuentran en diversos sectores pero principalmente en el sector agrario (exportador), el sector pesquero y el sector acuícola. Entre las empresas exportadoras que destacan según el sector productivo son las siguientes³:

- Sector acuícola: El principal producto exportado en este sector es el alimento balanceado (principalmente para camarones) el cual es producido por la empresa Alicorp que posee su planta de producción en la ciudad de Trujillo (La Libertad)⁴.
- Sector agroexportador: Entre las empresas exportadoras de productos agrarios destacan Danper Trujillo, Sociedad Agrícola Virú, Agroindustrias Josymar, Camposol, Green Perú, Consorcio agroexportador del Perú y otros. Cabe señalar que los productos de agroexportación proceden principalmente del cultivo y producción que se realiza en las tierras que conforma el Proyecto especial Chavimochic y en menor medida de empresas ubicadas en el norte de Ancash y sur de Lambayeque.
- Sector pesquero: entre los productos embarcados destacan la harina de pescado, pota, calamar y pescado congelado. Entre las empresas exportadoras se encuentran Pesquera Hayduk, Corporación Pesquera Inca, Corporación del Mar, Pesquera Exalmar, Tecnológica de

³ Entre las empresas que importaron mercancías a través de contenedores se encuentra Yanacocha, Minera Barrick, Corporación Misti, Farmex y otros.

⁴ Alicorp tiene otra planta de producción de alimento balanceado para el sector acuícola pero este se ubica en el Ecuador, provincia de Guayas.

Alimentos (TASA) y otras. Cabe señalar que los productos de exportación de este sector proceden en gran parte de la zona de extracción de anchoveta ubicada en Pacasmayo.

Las anteriores características mencionadas demuestran que un importante número de empresas exportadoras de la región La Libertad y zonas aledañas (de Lambayeque, Ancash y Cajamarca) utilizaron como puerto de embarque al TPS.

Por lo mencionado anteriormente, el área de influencia del TPS para carga contenedorizada se concentra en la región La Libertad y zonas aledañas de las regiones Ancash, Lambayeque y Cajamarca. Este es un aspecto relevante que se tendrá en cuenta a fin de definir el mercado relevante y las condiciones de competencia de este mercado.

2.2 Análisis de condiciones de competencia de uso de muelle de contenedores llenos en el TPS

Como bien se indica en los numerales 67 y 68 de la Propuesta, para determinar si la regulación tarifaria es necesaria se deben analizar las condiciones de oferta y demanda de los servicios incluidos en la revisión tarifaria y para llevar a cabo dicho análisis primero se debe definir el mercado relevante de cada servicio sujeto a revisión tarifaria para luego analizar las condiciones de competencia de cada mercado.

El análisis que se realiza en esta sección se refiere al servicio de uso de muelle a la carga contenedorizada (contenedores llenos) ya que para este servicio consideramos que existen condiciones de competencia.

La primera parte de esta sección define el mercado relevante mientras que en la segunda sección se realiza el análisis de condiciones de competencia.

2.2.1 Definición de mercado relevante de uso de muelle

El Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas, DL N° 1034, menciona que el mercado relevante está integrado por el mercado de producto (o servicio) relevante y el mercado geográfico relevante. Al respecto, los numerales 6.1 y 6.2 del DL 1034 definen o identifican ambos mercados como sigue:

- Mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de la competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos, así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.
- Mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.

a. **Mercado de servicio relevante**

En La Propuesta se señala, que el usuario del servicio de uso de muelle es el consignatario de la carga y que existen distintos servicios que pueden cumplir con la necesidad de los consignatarios de la carga como lo hace el servicio de uso de muelle. Sin perjuicio de ello, es importante precisar que el consignatario de la carga no es el usuario del servicio de uso de muelle para los contenedores vacíos. Consideramos que esto debe ser tomado en cuenta por OSITRAN.

El servicio que puede cumplir con la misma necesidad que el servicio de uso de muelle a los contenedores llenos es el servicio estándar; este último está conformado por una serie de servicios o actividades entre los que se encuentra el servicio de uso de muelle a contenedores llenos. En otras palabras el servicio estándar (u otro que incluya otorgar facilidad portuaria para el embarque o descarga) representa un sustituto del servicio de uso de muelle a la carga contenedorizada (contenedores llenos).

Por tanto, consideramos que el mercado relevante está representando por los servicios de uso de muelle y servicio estándar, que demandan los consignatarios de contenedores llenos y que se brindan dentro de un Terminal Portuario (en adelante, el servicio relevante).⁵

b. **Mercado geográfico relevante**

Para definir el mercado geográfico relevante, y tal como lo establece el numeral 6.2 del DL 1034, corresponde determinar si existen fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante (uso de muelle de carga contenedorizada) que brinda el TPS.

Para determinar las fuentes alternativas de aprovisionamiento es importante considerar en qué lugares se ubican los consignatarios que son o podrían ser atendidos por el TPS; en otras palabras se debe identificar previamente el área de influencia del TPS. Luego de identificar sobre qué área de producción de carga contenedorizada tiene influencia el citado terminal, se determina si los productores de esta área de influencia tienen como fuentes alternativas de aprovisionamiento a otros terminales portuarios.

Según el Cuadro N° 1 de La Propuesta, se menciona que el área de influencia del TPS está conformada por las regiones La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y Lima. Esta definición es cierta si se considera todos los tipos de carga que en los últimos años se ha atendido por el TPS; por ejemplo, se ha atendido azúcar a granel producida en el norte de Lima y en Ancash, minerales de la región Cajamarca, productos de agroexportación del norte de Lambayeque y evidentemente una gran diversidad de mercancías que son producidas en la región La Libertad o insumos para las fábricas ubicadas en esta última región (tales como etanol, harina de pescado, productos de agroexportación, calzado, carbón, cereales, fertilizantes, entre otros).

Para el caso específico del servicio relevante que se analiza, que se relaciona con los contenedores llenos, se puede mencionar que el área de influencia del TPS se encuentra principalmente en la región La Libertad y en menor proporción en zonas aledañas ubicadas en las regiones Ancash, Lambayeque y Cajamarca, tal como se explicó en la sección 2.1.2.

En la sección 2.1.2 se hemos indicado algunas empresas del área de influencia del TPS que exportan e importan productos en contenedores. Las citadas empresas pertenecen al área de influencia del TPS

⁵ Esta definición del mercado de servicio relevante se encuentra también acorde a lo establecido en los numerales 93 y 94 de La Propuesta.

siendo usuarias durante el período 2005 – 2009. Sin embargo, existen otras empresas que estando ubicadas en el área de influencia del TPS, no utilizaron dicho terminal durante el período 2005-2009.

Así, las empresas ubicadas en el área de influencia del TPS que comercializan sus productos en contenedores han tenido que utilizar puertos alternativos antes del 2005 y luego de agosto del 2009. Al respecto, los puertos más cercanos al TPS que movilizan contenedores son el puerto del Callao y el Puerto de Paita⁶.

En atención a ello, consideramos que el mercado geográfico relevante debe incluir también los terminales portuarios de Paita y Callao.

En ese sentido, el mercado relevante está representado por los servicios uso de muelle y servicio estándar que demandan los consignatarios de la carga contenedorizada (mercado de servicio) que se brindan en el TPS y los terminales portuarios de Paita y Callao (mercado geográfico).

2.2.2 Condiciones de competencia

Considerando el mercado relevante previamente definido, corresponde analizar si existen condiciones de competencia en dicho mercado.

Al respecto, quizá el criterio más relevante para analizar si existen condiciones de competencia se refiere a la evolución en la participación que poseen las posibles fuentes de aprovisionamiento en la prestación del servicio relevante. Este es un criterio que INDECOPI ha utilizado en diversos informes que analizan las condiciones de competencia de varios servicios especiales en el Terminal Norte y por OSITRAN al momento de desregular el servicio de uso de muelle de carga boliviana y contenedores en el Terminal Portuario de Matarani.

En este contexto lo que correspondería identificar es la participación de los terminales portuarios de Salaverry, Paita y Callao en la demanda del servicio relevante que se origina por el volumen exportable/importable de carga contenedorizada (sea en contenedores o toneladas) que proviene (o va hacia) de la región la Libertad y zonas aledañas ubicadas en las regiones Cajamarca, Lambayeque y Ancash.

Si bien no contamos con estadísticas de la demanda (en contenedores o toneladas de carga contenedorizada) que se origina en las regiones y zonas anteriormente mencionadas, existen aproximaciones válidas de la participación del TPS y de los terminales portuarios de Paita y Callao.

a. Aproximaciones de participación del TPS en el movimiento de carga contenedorizada de la región La Libertad

Primera aproximación: Alimento balanceado para el sector acuícola

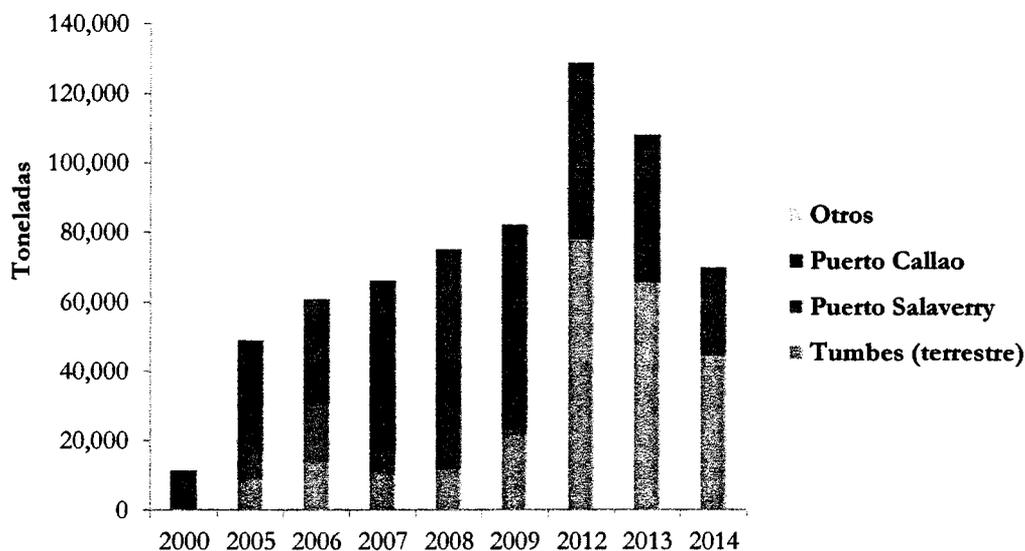
El alimento balanceado es una de los principales productos exportables de la región La Libertad. Anteriormente se señaló que la empresa Alicorp a través de su línea Nicovita es la empresa que produce alimento balanceado para el sector acuícola en su planta ubicada en la ciudad de Trujillo. La evolución de exportación de este producto por parte de esta empresa ha sido creciente ya que en el año 2000

⁶ No se considera al puerto de Chimbote ya que en varios años ha registrado un movimiento nulo de contenedores.

apenas se exportó 11 mil toneladas mientras que en el año 2012 se exportó 129 mil toneladas; aunque en el 2014 fue de 70 mil toneladas. Cabe señalar que la exportación de este producto por los puertos se ha realizado únicamente en contenedores.

Esta empresa decidió utilizar por varios años (2005, 2006, 2007 y 2009) al TPS como uno de sus puertos de embarque. En el gráfico siguiente se puede observar qué puertos fueron utilizados para el embarque de este producto. La participación del TPS entre estos años varió entre el 3% (el 2009) y el 28% (el 2006). En los últimos años la exportación de este producto se ha realizado exclusivamente por el Puerto del Callao.

Gráfico N° 4
Exportación en contenedores de alimento balanceado de la empresa Nicovita (Alicorp) según puerto de embarque:
2000 - 2014



Fuente: SUNAT
Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

Lo anterior demuestra que esta empresa, que se encuentra a unos cuantos minutos de distancia del TPS, ha utilizado no sólo el TPS sino preferentemente el Puerto del Callao. Incluso en el período 2005-2009 en el que se registró una frecuencia regular de transporte marítimo en el TPS, el principal puerto elegido para el embarque de este producto fue el Puerto del Callao.

Entonces es claro que para este consignatario de la carga ubicado en Trujillo existen condiciones de competencia. Esto demuestra que ENAPU-Salaverry (TPS) no posee poder de mercado.

Segunda aproximación: Harina de pescado

La harina de pescado es otro de los productos más importantes que se exportan desde la región La Libertad.

La evolución de exportación de este producto en el periodo 2000 – 2014 ha sido bastante variable lo cual se ha debido a que en los últimos años el porcentaje de extracción de anchoveta dedicada al mercado nacional y al consumo humano directo ha aumentado pero sobre todo a los niveles de cuota de extracción que anualmente han variado según el análisis que IMARPE ha realizado. En los últimos seis años el volumen exportable se ha mantenido estable en 112 mil toneladas.

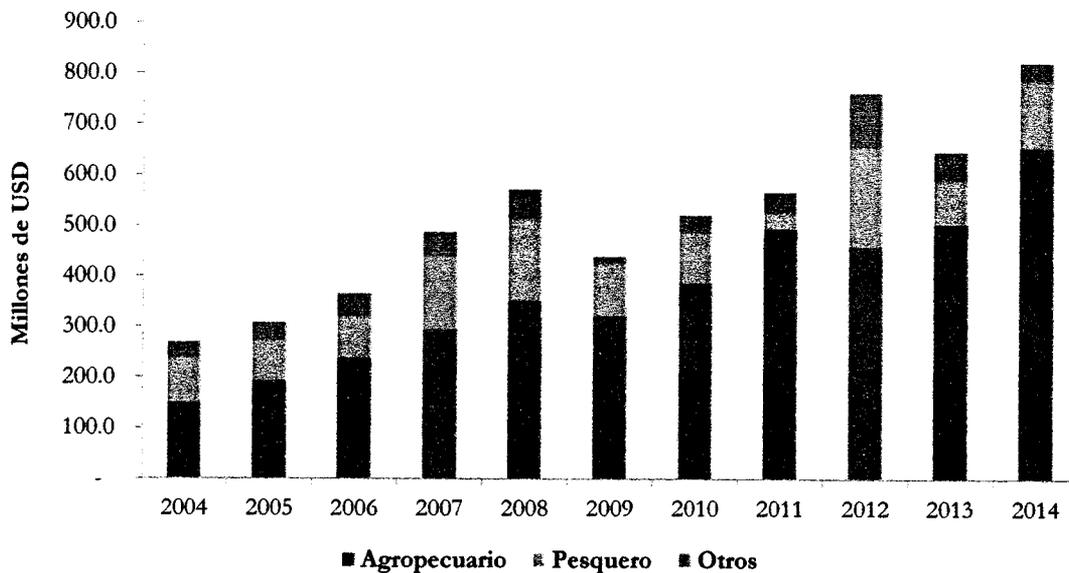
Tercera aproximación: Valores FOB

Esta tercera aproximación en realidad aborda indirectamente la participación de los puertos utilizados por los consignatarios de carga contenedorizada de la región La Libertad ya que no toma en cuenta las toneladas sino el valor FOB de las mercancías.

Al respecto, el movimiento de carga potencialmente contenedorizada de la región La Libertad, que es la región donde se encuentra el TPS, muestra una tendencia de crecimiento desde hace más de 10 años. En el 2004 se exportó carga contenedorizada potencial por un valor FOB de USD 270 millones mientras que el 2014 alcanzó los USD 823 millones.

Gráfico N° 6

Evolución de carga potencialmente contenedorizable de exportación de la región La Libertad: 2000 - 2014



Fuente: BCRP - publicaciones mensuales de Síntesis de Actividad Económica

Notas:

- (1) El gráfico sólo considera carga de exportación potencialmente contenedorizable que se ha producido en la Región La Libertad. No se considera mercancías como concentrados de mineral, azúcar, alcohol, aceite de pescado y productos químicos que se viene exportando a granel (sólido o líquido) y en forma de carga fraccionada.
- (2) Se considera como carga de exportación potencialmente contenedorizable a varias mercancías que sólo es posible sea exportada en contenedores o que por razones comerciales desde hace varios años se exporta casi en exclusiva en contenedores. Estas mercancías se han agrupado en tres grupos:
 - a. Productos agropecuarios no tradicionales: espárrago, alcachofa, mango, palta, piminetto, entre otros. Estos productos sólo se pueden exportar en contenedores.
 - b. Pesquero: harina de pescado del sector tradicional. Este producto a nivel nacional y desde hace algunos años se exporta en más del 95% en contenedores.
 - c. Otros: productos que pertenecen al sector no tradicional en el que destaca el alimento para el sector acuicola (específicamente la producida por Alicorp bajo su línea Nocovita), textiles y cuero, entre otros menores. Según lo registrado en los puertos nacionales estos productos se han embarcado únicamente en contenedores.

Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

El gráfico anterior muestra un sostenido crecimiento de la carga contenedorizada que se exporta desde la región La Libertad, lo cual difiere con lo que se muestra en los gráficos N° 2 y 3 en donde se puede observar que en la práctica, por el TPS sólo se ha movilizado carga contenedorizada entre los años 2005 – 2009. Entonces, el gran volumen de carga contenedorizada exportable de la región La Libertad, desde antes del 2005 pero principalmente luego del 2009, ha sido embarcada por otros puertos.

Estos otros puertos fueron: Paita y principalmente Callao⁷. El Puerto de Chimbote también fue utilizado para el embarque de harina de pescado pero en un nivel poco significativo.

Lo anterior demuestra, que las principales características señaladas en cuanto a la participación y poder del mercado del TPS, que se ha observado para dos mercancías importantes (alimento balanceado y harina de pescado), son también aplicables al resto de mercancías contenedorizables que se producen en la región La Libertad.

b. Resumen de análisis de condiciones de competencia

Las principales características al analizar las condiciones de competencia del mercado relevante analizado son:

- Antes del 2005, la carga contenedorizada de la región La Libertad era movilizada por puertos distintos al TPS, principalmente por el Puerto del Callao ya que este ofrecía línea regulares de transporte marítimo.
- En el periodo 2005 – 2009, se registró el arribo al TPS de una línea regular de transporte marítimo. Por este motivo, por el TPS se movilizó un porcentaje importante de la carga contenedorizada de la región La Libertad. Aunque otro gran porcentaje se siguió movilizandando por otros puertos como Paita y el Callao.
- En años posteriores al 2009, la carga contenedorizada de la región La Libertad se movilizó por el Puerto de Paita pero principalmente por el Puerto del Callao.

Por lo tanto, se puede concluir que actualmente el TPS no posee poder de mercado y que existen condiciones de competencia en la prestación del servicio relevante.

En el futuro se espera que las condiciones de competencia se mantengan, incluso o más aún si el TPS es modernizado y es atractivo para el atraque de líneas navieras.

2.3 Servicio uso de muelle de contenedores vacíos en el TPS

Los comentarios sobre este servicio son los siguientes:

- Los usuarios de este servicio son las líneas navieras y no los consignatarios de la carga como al parecer se indica en La Propuesta.
- El análisis de condiciones de competencia del servicio de uso de muelle a los contenedores vacíos debe ser diferenciado del de los contenedores llenos.

⁷ Según información del BCRP, en el 2014, por el Puerto del Callao se habría exportado aproximadamente 233 mil toneladas de carga en contenedores proveniente de la región La Libertad mientras que por el Puerto de Paita se habría exportado 12 mil toneladas de carga en contenedores de esta misma región.

3. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO

En La Propuesta se evaluó las condiciones de competencia de los siguientes servicios portuarios en el Terminal Portuario de Ilo (TPI):

- Servicios a la nave
 - Uso de amarradero
 - Amarre/desamarre
- Servicios a la carga
 - Uso de muelle a la carga
 - Carga fraccionada
 - Carga granel sólida
 - Carga granel líquida
 - Carga rodante
 - Contenedores llenos y vacíos (20 y 40 pies)
- Servicio a pasajeros
 - Uso de muelle de pasajeros

La conclusión a la que llegó OSITRAN fue que todos estos servicios se brindaban en mercado relevantes en las que no existían condiciones de competencia por lo que determinó que existe la necesidad de regulación tarifaria.

No obstante, se considera necesario que se revise el análisis de condiciones de competencia del servicio de uso de muelle de contenedores llenos que brinda ENAPU-Ilo. Al respecto, se espera que los usuarios que se encuentran dentro del área de influencia del TPI posean fuentes de aprovisionamiento reales y efectivas en el mercado de este servicio ya que se observarían características o condiciones similares al que se describió para el caso del servicio de uso de muelle de carga contenedorizada en el Terminal Portuario de Salaverry.

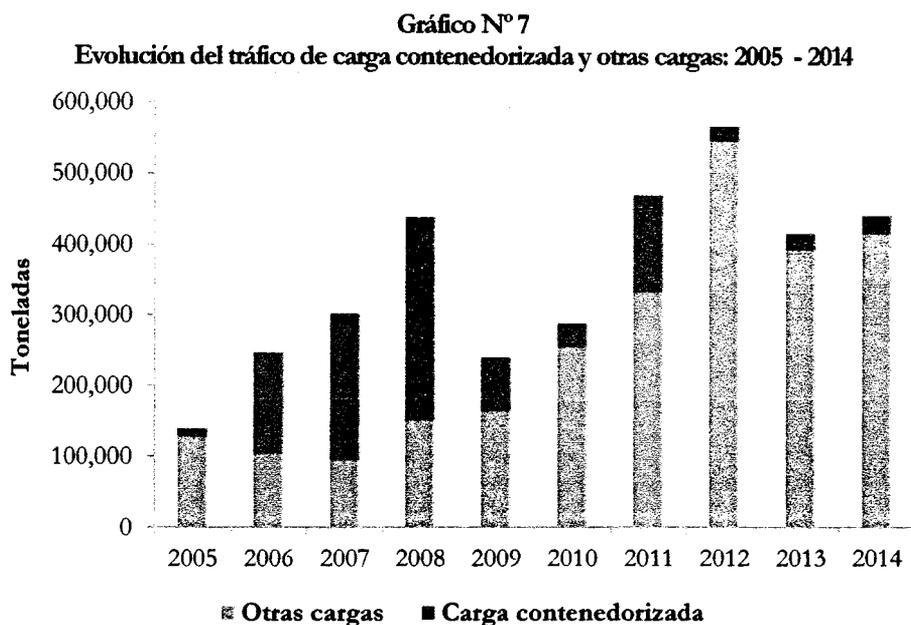
A continuación, se plantea una serie de argumentos que llevarían a concluir que existen condiciones de competencia en el servicio de uso de muelle de contenedores llenos.

3.1 Mercado de contenedores

3.1.1 Tráfico de carga contenedorizada y contenedores

En el período 2005 – 2014 se ha movilizado por el TPI un total de 3.5 millones de toneladas. Durante este periodo la carga contenedorizada ha sumado las 968 mil toneladas lo que representa una participación del 27%.

Aunque, el movimiento anual de carga contenedorizada durante el período anterior ha sido bastante variable tanto en toneladas como en participación respecto al total de carga. Al respecto, se observa en el 2007 y 2008 movimiento de entre 207 mil y 287 mil toneladas de carga contenedorizada mientras que en entre los años 2012 y 2014 el movimiento de este tipo de carga no ha superado las 30 mil toneladas. En cuanto a la participación de la carga contenedorizada éste ha variado entre 4% y 69%; ver gráfico siguiente.



Fuentes: ENAFU, APN, OSITRAN y SUNAT.
Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

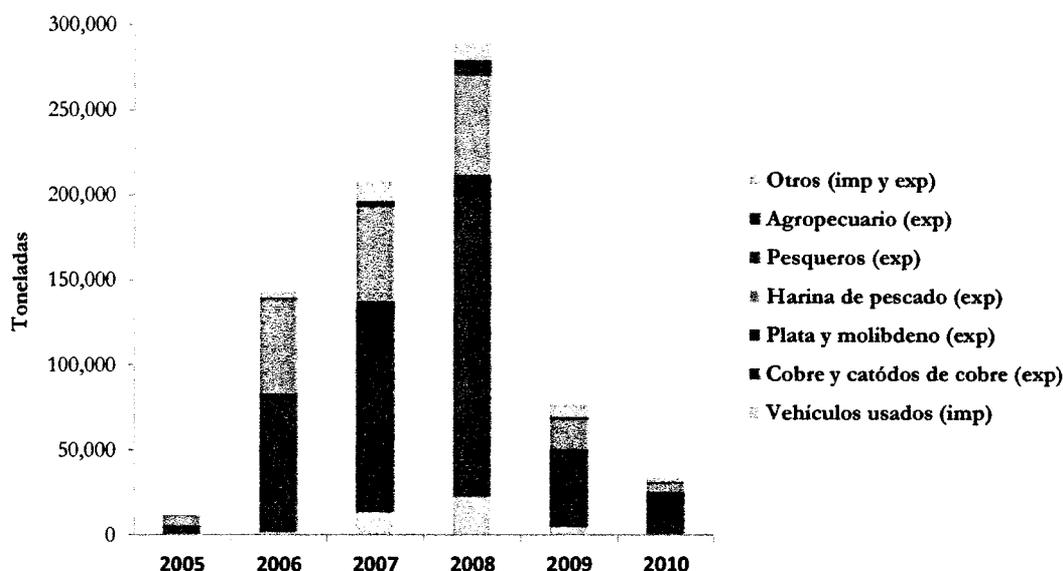
La gran variabilidad de la carga contenedorizada (contenedores llenos) representan un indicio de que los consignatarios de la carga que hicieron uso en determinados momentos del TPI también utilizaron y siguen utilizando otros puertos para el embarque/desembarque de sus mercancías.

3.1.2 Productos movilizados y principales consignatarios

Durante el 2005 – 2014, los productos que se movilizaron en contenedores fueron de importación pero principalmente de exportación; en los últimos años los contenedores llenos fueron casi en exclusiva de exportación.

El período 2005 – 2010 fue donde se registró el mayor movimiento de carga contenedorizada. Durante este periodo, los principales productos de carga contenedorizada se concentraron en productos mineros (principalmente cátodos de cobre), en harina de pescado, en productos pesqueros (calamar, pulpo y otros), vehículos usados (que fue de importación) y en productos de agropecuarios (principalmente aceituna, orégano, pimienta y alcachofa). Ver gráfico siguiente.

Gráfico N° 8
Principales productos de carga contenedorizada: 2005 - 2010



Nota: La denominación "exp" se refiere a exportación mientras que la denominación "imp" a importación.

Fuentes: ENAPU y SUNAT.

Elaboración: APTI Consultoría para el Desarrollo SAC

Los productos mineros (cátodos de cobre, plata, molibdeno y eventualmente un volumen pequeño de concentrado de oro), que representaron en promedio el 60% de la carga contenedorizada durante el periodo 2005 – 2010, fueron exportados casi en exclusiva por la empresa Southern Perú. En los últimos años los productos mineros han aumentado en participación (76.5% en el año 2014). Lo anterior, refleja que el principal cliente o usuario del TPI en carga contenedorizada ha sido la empresa Southern Perú.

La harina de pescado ha sido exportada por empresas como Austral, Pesquera Hayduk, TASA, Pesquera Rubi, entre otros. Los productos pesqueros han sido exportados por empresas como Procesadora de Productos Marinos, Seafrost, Copersa, entre otros.

Los productos de agropecuarios fueron exportados por una gran diversidad de empresas, tales como Eco Halcón Sur, Agroindustrias Horeb, Truffa Corporation, Jaipa, Agroindustrias Nobex, entre otros.

Es importante, mencionar que todas empresas se encuentran dentro del área de influencia del TPI, es decir, en localidades ubicadas en las regiones de Moquegua, Tacna y Arequipa.

3.2 Análisis de condiciones de competencia de uso de muelle de contenedores llenos en el TPI

Como sabemos para el análisis de condiciones de competencia de cualquier servicio primero se debe definir el mercado relevante, el cual a su vez requiere de definir el servicio relevante y el mercado geográfico relevante.

En cuanto al servicio relevante se mantiene la definición realizada en La Propuesta. No obstante, en la definición del mercado geográfico es donde se plantean diferencias.

El mercado geográfico debe incluir no sólo al TPI, como se indica en La Propuesta, sino también al Terminal Portuario de Southern, al Terminal Portuario de Matarani e inclusive al Terminal Portuario del Callao (Muelle Sur y Terminal Norte).

Debe incluir al Terminal Portuario de Southern ya que este terminal sirve para atender la carga en contenedores de esta empresa. Es decir, la empresa Southern Perú puede usar el terminal portuario que posee o Terminal Portuario de Ilo. Si se observa, el gráfico N° 8, se puede observar que en los años 2006 al 2008, Southern movilizó por el TPI anualmente entre 81 mil y 180 mil toneladas mientras que en el año 2010 y en los últimos años (2012 al 2014) Southern Perú ha movilizado menos de 30 mil toneladas, a pesar del crecimiento de producción en su planta de Cuajone, tal como se indica en La Propuesta.

En el caso de la harina de pescado, se observa que la exportación que sale del área de influencia del TPI supera largamente el movimiento de exportación que se ha registrado por el TPI. Lo anterior, indica que las empresas que producen harina de pescado en las plantas de procesamiento ubicadas en Ilo utilizan otros terminales portuarios para el embarque de su mercancía. Entre estos puertos se encuentran Matarani y el Callao.

En el caso de los productos pesqueros y agropecuarios se puede indicar lo mismo que para el caso de harina de pescado. Es decir, que las mercancías pesqueras y agropecuarias que se producen en el área de influencia del TPI superan largamente los volúmenes de exportación que se han registrado en el TPI. Lo anterior indica que las empresas exportadoras ubicadas en Moquegua y zonas cercas ubicadas en las regiones de Arequipa y Tacna utilizan otros puertos como Matarani y el Callao.

De acuerdo con lo anterior, se puede mencionar que el mercado geográfico relevante debería incluir al TPI y a los terminales portuarios de Matarani y Callao⁸.

Por tanto, se considera que el mercado relevante está representando por los servicios uso de muelle y servicio estándar que demandan los consignatarios de la carga contenedorizada (mercado de servicio) que se brindan en el TPI y los terminales portuarios de Matarani y Callao (mercado geográfico).

Si se considera que un pequeño porcentaje de la carga exportada por empresas ubicadas en Moquegua y zonas aledañas ubicadas en las regiones de Arequipa y Tacna han utilizado al TPI como puerto de embarque, entonces es claro que estas empresas tienen alternativas de aprovisionamiento reales al TPI.

Asimismo, se puede afirmar que el TPI no cuenta con poder de mercado ya que si eso fuera se registraría una correspondencia entre el aumento de la carga exportable contenedorizable que se produce en Moquegua y zonas aledañas ubicadas en las regiones de Arequipa y Tacna y el movimiento de carga contenedorizada en el TPI. Al contrario, lo que se observa es una disminución notable en la carga contenedorizada movilizada por el TPI, a pesar, que se ha registrado un aumento de de la carga exportable contenedorizable que se produce en Moquegua y zonas aledañas ubicadas en las regiones de Arequipa y Tacna.

Por lo expuesto, se puede indicar que en el mercado relevante existen condiciones de competencia en la prestación del mercado relevante.

⁸ No se ha incluido a puertos de Chile ya que no se ha podido corroborar dicha información.