



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 14 de noviembre de 2018

Nº 033-2018-CD-OSITRAN

VISTO:

El Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados con el procedimiento tarifario; y

CONSIDERANDO:

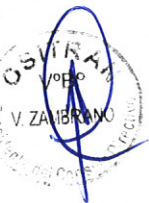
Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

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

Que, de otro lado, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, dispone que cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora de OSITRAN implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener;

Que, por su parte, los numerales 5.5 y 5.6 del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, precisan que le corresponde a OSITRAN velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares; mientras que el artículo 16 del mencionado dispositivo legal señala que en ejercicio de su 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;

Que, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, cuyos artículos 9, 12 y 24 señalan que la regulación tarifaria que establezca OSITRAN no deberá oponerse a que las disposiciones y criterios tarifarios que se establezcan en los contratos de concesión bajo competencia de OSITRAN; que cuando los contratos de concesión establezcan tarifas, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, o incluso procedimientos y condiciones para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas, corresponderá a OSITRAN velar que las reglas recogidas en su Reglamento General de Tarifas se





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

apliquen de manera supletoria a lo establecido en los contratos; y que en estos casos la fijación o revisión tarifaria se iniciará siempre de oficio, mediante aprobación del Consejo Directivo del OSITRAN;

Que, a mayor abundamiento, dichas disposiciones del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN están alineadas con lo previsto en el Reglamento de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por el Decreto Supremo N°003-2004-MTC, de cuyo inciso d) del artículo 59 se colige que en los casos en que el Estado haya suscrito contratos o compromisos contractuales para la entrega en administración de la infraestructura portuaria de uso público a través, entre otros, de un contrato de concesión, las tarifas se determinarán conforme con lo acordado contractualmente;

Que, el 17 de agosto del 1999, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR, suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani -TPM, con una vigencia de 30 años prorrogable hasta un máximo de 60 años;

Que, conforme con lo previsto en el indicado Contrato de Concesión, las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados que se brindan en el Terminal Portuario de Matarani - TPM deben revisarse cada cinco años, mediante el mecanismo de RPI-X; por lo que habiéndose realizado la última revisión de dichas tarifas para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2014 y el 16 de agosto de 2019 mediante las Resoluciones N° 035-2014-CD-OSITRAN y N° 012-2014-CD-OSITRAN, OSITRAN está obligado a iniciar el procedimiento de revisión tarifaria conforme con lo previsto en el Contrato de Concesión;

Que, mediante el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN de fecha 09 de noviembre de 2018, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se analizó la procedencia del inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria, mediante el mecanismo RPI-X, aplicable a las tarifas topes o máximas de los servicios regulados que se prestan en el Terminal Portuario de Matarani, concluyéndose lo siguiente:

1. El Reglamento General de OSITRAN lo faculta a desempeñar la función reguladora, lo que implica la determinación de tarifas, principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables. Adicionalmente, el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN establece que el OSITRAN puede llevar a cabo procedimientos de fijación o revisión tarifaria, ya sea de oficio o a instancia de parte. De la misma manera, establece las condiciones que deben cumplir los mercados en los que se transan los servicios sujetos a regulación tarifaria, así como las disposiciones que eventualmente podría aplicar el Regulador. Dicha norma, en concordancia con el marco normativo que regula la actividad de OSITRAN, prevé su aplicación supletoria cuando los contratos de concesión no han regulado, total o parcialmente, el régimen tarifario aplicable al contrato.
2. El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani establece la obligación de revisar cada cinco años las tarifas máximas de los servicios que son regulados mediante el mecanismo RPI-X. Dicho Contrato también prevé que en cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las tarifas máximas, éste deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados correspondiendo continuar la regulación solo en casos donde no existan condiciones de competencia; y que las propuestas de revisión tarifarias serán realizadas

únicamente por la sociedad concesionaria y el OSITRAN y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establecen las normas que regulan dicha participación.

3. Luego de realizar el análisis de condiciones de competencia de los servicios regulados del Terminal Portuario de Matarani se verificó que no existen condiciones de competencia en la prestación de dichos servicios regulados. Por tanto, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, la regulación tarifaria de esos servicios regulados debe mantenerse.
4. En cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión corresponde iniciar de oficio el procedimiento de revisión del factor de productividad aplicable a los siguientes servicios del Terminal Portuario de Matarani durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024:

- Amarre y desamarre.
- Uso de amarradero.
- Uso de muelle para carga sólida a granel.
- Uso de muelle para carga sólida a granel - concentrados.
- Uso de muelle para carga sólida a granel - cereales.
- Uso de muelle para carga fraccionada.
- Uso de muelle para carga líquida a granel.
- Uso de muelle para carga rodante.
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al día 20.¹
- Embarque/desembarque de pasajeros.

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el informe de vistos, el cual lo hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución, formando parte de su sustento y motivación, de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de sus funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 653-2018-CD-OSITRAN, de fecha 14 de noviembre de 2018 y sobre la base del Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los siguientes servicios del Terminal Portuario de Matarani (TPM) durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024:

¹ Según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, la tarifa del servicio de almacenamiento de cereales en silos durante los primeros 10 días es USD 0,00.

- Amarre y desamarre.
- Uso de amarradero.
- Uso de muelle para carga sólida a granel.
- Uso de muelle para carga sólida a granel - concentrados.
- Uso de muelle para carga sólida a granel - cereales.
- Uso de muelle para carga fraccionada.
- Uso de muelle para carga líquida a granel.
- Uso de muelle para carga rodante.
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al día 20.²
- Embarque/desembarque de pasajeros.

Artículo 2º.- La revisión de las tarifas máximas de los servicios señalados en el párrafo precedente se realizará siguiendo los lineamientos metodológicos, reglas y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión y, supletoriamente, el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, según corresponda.

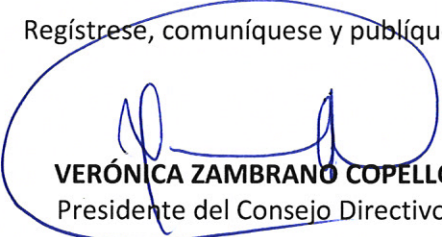
Artículo 3º.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad al artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4º.- El plazo establecido en el artículo precedente podrá ser prorrogado a solicitud de Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad a las condiciones establecidas en el artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 5º.- Notificar la presente resolución, así como el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano" y en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese


VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal CD N° 42741-18

² Ídem.

INFORME Nº 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN

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

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

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Asunto: Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024

Fecha: 9 de noviembre de 2018



I. ANTECEDENTES

1. El 17 de agosto del 1999, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), en representación del Estado Peruano, y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, el Contrato de Concesión). La vigencia del Contrato de Concesión es de 30 años (hasta 2029), pero se puede prorrogar hasta un máximo de 60 años¹.
2. Posteriormente, el Contrato de Concesión fue modificado parcialmente mediante:
 - la Adenda Nº 1 del 26 de julio de 2001, a través de la cual se cambiaron los plazos en los cronogramas de mejoras obligatorias y mejoras eventuales;
 - la Adenda Nº 2 del 24 de julio de 2006, que estableció, entre otros, las reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas, tanto para la determinación del factor de productividad como para el reajuste tarifario anual;
 - la Adenda Nº 3 del 28 de octubre de 2013, que tuvo por objeto incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación, ubicada en la Bahía de Islay con una extensión de 200 718,92 m² y la Retribución Especial derivada de la inclusión de la citada área acuática en el Contrato de Concesión, y
 - la Adenda Nº 4 del 5 de octubre de 2016, que modificó el Contrato de Fideicomiso Irrevocable (ver anexo E del Contrato de Concesión).
3. Las revisiones tarifarias de los servicios portuarios regulados que se brindan en el Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) se realizan bajo el mecanismo RPI – X, habiéndose



¹ La cláusula 3.2 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión. En ningún caso el plazo de la Concesión sumado al plazo de cualquier prórroga podrá exceder un máximo de 60 años.

llevado a cabo un total de tres revisiones tarifarias hasta la fecha, tal como se describe a continuación:

Revisión tarifaria	Resolución del Consejo Directivo	Fecha	Factor de productividad	Periodo de aplicación
Primera	Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN	23 de julio de 2004	4,16%	2004-2009
Segunda	Resolución N° 029-2009-CD/OSITRAN	12 de agosto de 2009	6,93%	2009-2014
Tercera	Resolución N° 035-2014-CD-OSITRAN	24 de julio de 2014	0,56%	2014-2019

Nota: No aplica para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM, cuya tarifa máxima vigente hasta el 16 de agosto de 2009 se aprobó mediante Resolución N° 063-2005-CD-OSITRAN, y renovó sucesivamente a través de la Resolución N° 027-2009-CD-OSITRAN aplicable del 17 de agosto de 2009 al 16 de agosto de 2013, y por intermedio de la Resolución N° 012-2014-CD-OSITRAN vigente en esta ocasión del 17 de agosto de 2013 al 16 de agosto de 2019.

II. OBJETIVO

- El objetivo del presente informe es sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio del TPM, mediante el mecanismo RPI-X, aplicable a las tarifas topes o máximas de los servicios regulados durante el periodo 2019-2024.

III. MARCO NORMATIVO

III.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRAN

- 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 mediante Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
- Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión de OSITRAN 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.
- Por su parte, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público dispone que cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora de OSITRAN implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.
- En esa línea, el artículo 10 del Reglamento General del OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, establece que la institución se 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 5 que le corresponde a OSITRAN velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares.



9. De otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo legal señala que en ejercicio de su 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. 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. En ese sentido, el REGO precisa que dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
10. En dicho contexto normativo, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), cuyo artículo 9 dispone que las disposiciones y criterios tarifarios que se establezcan en los contratos de concesión, son aplicables a las Entidades Prestadoras titulares de los mismos y, que la regulación tarifaria que establezca OSITRAN no deberá oponerse a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.
11. Concordante con ello, el artículo 12 del RETA señala:

"Artículo 12. Tarifas Contractuales

En los casos que los Contratos de Concesión de la Infraestructura de Transporte de Uso Público bajo competencia de OSITRAN, establezcan tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá a OSITRAN velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos. Las reglas del presente Reglamento se aplicarán de manera supletoria a lo establecido en los contratos de concesión.

[El subrayado es nuestro.]

12. Por su parte, el artículo 24 del RETA dispone que el RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo contrato de concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora; o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el contrato de concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos. Asimismo, señala que en estos casos la fijación o revisión tarifaria se iniciará siempre de oficio, mediante aprobación del Consejo Directivo del OSITRAN.
13. A mayor abundamiento, lo señalado en el RETA respecto a la aplicación supletoria de la normativa tarifaria en relación a lo establecido en el contrato de concesión, está alineado con lo previsto en el Reglamento de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, de cuyo inciso d) del artículo 59 se colige que en los casos en que el Estado haya suscrito contratos o compromisos contractuales para la entrega en administración de la infraestructura portuaria de uso



público a través, por ejemplo, de un contrato de concesión, las tarifas se determinarán conforme con lo acordado contractualmente².

14. En ese sentido, a fin de determinar las reglas aplicables para la revisión de la tarifa, así como el procedimiento y las condiciones necesarias para su revisión, corresponde analizar lo que sobre el particular establece el Contrato de Concesión.

III.2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TPM

15. En la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, modificada mediante Adenda N° 2, se establece lo siguiente:

"(...)

En el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo denominado RPI – X (Inflación menos Factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el presente anexo y en las disposiciones de OSITRAN.

(...)

Las tarifas determinadas por el CONCESIONARIO sin exceder las Tarifas Máximas o tope de la canasta, deberán ser adecuadamente difundidas por el CONCESIONARIO de acuerdo a las reglas y procedimientos establecidos por OSITRAN. Las Tarifas máximas durante los primeros cinco (5) años del periodo de Vigencia de la Concesión no serán modificados.

Luego de transcurridos los mencionados cinco (5) años; esto es, a partir del 17 de agosto de 2004, las Tarifas Máximas se revisarán cada cinco (años), mediante el mecanismo de RPI-X, cuya aplicación será mediante ajustes anuales, conforme a las siguientes reglas:

a. Para el siguiente periodo quinquenal OSITRAN iniciará un procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas vigentes por el mecanismo establecido, el que deberá culminar, aplicando el principio de eficiencia económica, con la aprobación por parte de OSITRAN del factor de

² El texto vigente del citado artículo señala lo siguiente:

"Artículo 59.- En relación a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley, se aplican las siguientes disposiciones:

(...)

d. En los casos en los que la Autoridad Portuaria Nacional suscriba contratos y compromisos contractuales con base al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, las tarifas se establecerán conforme al literal e) del artículo 12 de la Ley".

Por su parte, el literal e) del artículo 12 de la Ley N° 27943, Ley General de Puertos, dispone lo siguiente:

"Artículo 12.- Requisitos mínimos de los contratos y compromisos portuarios

Los compromisos contractuales portuarios suscritos con base al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, contienen las siguientes disposiciones o cláusulas generales:

(...)

e) Que establezcan programas de inversiones, tarifas y servicios permitidos. (...)"

(subrayado agregado)

Aun cuando esta disposición condiciona su aplicación a los compromisos contractuales portuarios suscritos con base al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, tal condición no podría ser exigible a los contratos de concesión que ya estaban suscritos antes de la entrada en vigencia de esta Ley, como es el caso del Contrato de Concesión del TPM, pues ello equivaldría darle un efecto retroactivo a la norma. Sin embargo, la misma sí sería aplicable en el extremo que dispone que las previsiones contractuales en materia de regulación tarifaria prevalecen sobre las disposiciones normativas generales, en los casos en los que existen contratos donde el Estado entrega infraestructura portuaria de uso público bajo alguna de las modalidades legalmente permitidas para su explotación, como ocurre en el caso del TPM.



Productividad que estará vigente para el siguiente periodo quinquenal.

b. La revisión de Tarifas Máximas indicada en el literal anterior se efectuará aplicando, la metodología de "RPI-X", mediante las reglas establecidas en el Anexo 6.1 y las disposiciones de OSITRAN.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

16. Asimismo, mediante la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión, se estableció en el Anexo 6.1 que:

"(...)

Revisión de Tarifas mediante mecanismo "RPI – X":

El mecanismo RPI – X implica establecer una tarifa tope que se ajusta de acuerdo al incremento de los costos de la economía (inflación representada en el factor RPI) y los cambios señalados en productividad (factor X).

El RPI está definido como:

RPI: Factor que recoge el incremento de los costos de la economía. La inflación (RPI) a considerar deberá corresponder a la inflación doméstica. En este caso, se empleará como estimador la variación promedio de los Índices de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (IPC) en Nuevos Soles publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) cuando menos para los últimos cinco (5) años, cuyo último registro corresponda al 31 de diciembre del año anterior.

El factor X está definido como:

X: Es el factor que recoge los cambios en la productividad, aplicando la siguiente ecuación:

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

Donde:

ΔW^* = 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 portuaria.

ΔPTF = Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria portuaria.

ΔPTF^* = Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la Economía.

(...)"

17. Por otro lado, en el indicado anexo también se señala lo siguiente:

"(...)

Ajuste Anual mediante el mecanismo RPI – X:

Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 17 de agosto del año en curso al 16 de agosto del año siguiente. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (RPI ó IPC) de los últimos doce (12) meses para los cuales se cuenta con información publicada por la entidad competente y será corregida por la variación registrada, para el mismo periodo, por la depreciación o



apreciación cambiaria, estimada en base al comportamiento del tipo de cambio publicado por la entidad competente. Este ajuste obedece a que las tarifas del TPM están nominadas en US\$ Dólares Americanos En este sentido, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente:

RPI ajustado por Tipo de Cambio – Factor X

Los plazos para la entrada en vigencia de las nuevas tarifas y/o canastas de servicios se regularán por lo establecido en las Disposiciones de OSITRAN.

De esta forma, para el ajuste anual de tarifas del periodo Agosto t – Agosto t+1 se utilizará la inflación y depreciación del periodo Julio t-1 – Junio t, siendo t el año de cálculo.

La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio. En cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Sin perjuicio de ello, el CONCESIONARIO podrá solicitar la desregulación de las Tarifas Máximas en el momento que considere que existe competencia efectiva respecto de alguno de los servicios comprendidos por las Tarifas Máximas.

Salvo por los ajustes anuales, las Tarifas Máximas o el Factor X no podrán ser modificadas dentro de cada periodo quinquenal.

Las propuestas de revisión tarifarias serán realizadas únicamente por la Sociedad Concesionaria y el OSITRAN y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establece las normas que regulan dicha participación."

[El subrayado es nuestro]

18. Conforme con el Contrato de Concesión, la determinación del factor de productividad (X) en este procedimiento de revisión tarifaria tendrá vigencia durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto del año 2019 al 16 de agosto del año 2024 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión), teniendo en cuenta que el factor de productividad aprobado por la Resolución N° 035-2014-CD-OSITRAN es aplicable para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2014 y el 16 de agosto de 2019. Por consiguiente, lo dispuesto en las referidas cláusulas del Contrato de Concesión generan la obligación por parte de OSITRAN de iniciar el procedimiento de revisión tarifaria.
19. De otro lado, conforme con las reglas contractuales, en cada oportunidad que corresponda que el Regulador revise las tarifas máximas deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Asimismo, de acuerdo con dichas reglas, las propuestas de revisión tarifaria serán realizadas únicamente por la sociedad concesionaria y el OSITRAN, contando con la participación de los usuarios conforme las normas que regulan dicha participación.
20. Por tanto, el Regulador, luego de verificar la inexistencia de condiciones de competencia, deberá proceder a revisar el régimen tarifario respectivo; aplicando, supletoriamente, las disposiciones del RETA.
21. De esta manera, a fin de evaluar las condiciones de competencia resulta aplicable supletoriamente lo previsto en el artículo 53 del RETA, que establece que el Consejo Directivo del OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio (sobre la base de un informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios



Económicos), para aquellos servicios que cumplan con los siguientes criterios, establecidos en el artículo 11:

- sean mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
 - sean mercados en los que no existe competencia efectiva o ésta no sea posible.
22. Por ello, en virtud del marco contractual y la normativa aplicable supletoriamente, como cuestión previa a la determinación de las tarifas propiamente dicha (fijación o revisión), corresponde que el Regulador realice un análisis de las condiciones de competencia en los mercados donde se ofertan y demandan los servicios incluidos en la revisión o fijación tarifaria. Es decir, como parte de la revisión tarifaria, el OSITRAN deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios que serán sometidos a revisión tarifaria. En el caso de no existir condiciones de competencia, se debe aplicar el mecanismo de revisión RPI-X establecido en el Contrato de Concesión.
23. Finalmente, también es necesario tener en cuenta que el RETA establece en su artículo 18 que el OSITRAN velará porque los sistemas tarifarios sean predecibles y consistentes para cada tipo de infraestructura.

IV. CARACTERÍSTICAS DEL TPM³

24. El TPM es un puerto multipropósito de uso público que está ubicado en el distrito y provincia de Islay, en la región de Arequipa (a 120 km. de la ciudad de Arequipa).
25. Su ubicación geográfica es estratégica para la atención de las cargas de la Macro Región Sur del Perú (Arequipa, Cusco, Puno y Tacna), así como de Bolivia y Brasil. Se encuentra conectado a tres carreteras (Panamericana Sur, Interoceánica Sur y Costanera) y al Ferrocarril del Sur (que ofrece el servicio de transporte de carga hacia las ciudades de Arequipa, Puno y Cuzco, cercanas a las fronteras con Bolivia y Brasil), lo que le permite una amplia cobertura interregional y binacional, tal como se muestra en el Diagrama N° 1.



³ Esta sección se basa en OSITRAN (2018) *Informe de Desempeño: Concesión del Terminal Portuario de Matarani 2017*. Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN. Pág. 5-9. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/ID2017_TISUR.pdf>.

Diagrama N° 1
ÁREA DE INFLUENCIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



Tomado de: Macroconsult (2014) *Propuesta Tercera Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani*. Elaborado para TISUR. Macroconsult S.A. Febrero 2014. Pág. 10.

26. La atención de naves es permanente en el TPM, durante las 24 horas del día y los 365 días del año.⁴ Para ello, el TPM cuenta con una infraestructura compuesta principalmente por: un muelle longitudinal de 583 m. de largo, con calado de 10 m. y capacidad para atender naves de 235 m. de eslora y simultáneamente hasta tres naves (en los amarraderos A, B y C de dicho muelle) y dos rompeolas de 650 y 145 m.
27. Adicionalmente, desde 2016, el TPM cuenta con un muelle especializado en el embarque de minerales con 280 metros de largo y 18 metros de calado, capacidad para recibir naves tipo Handysize y Handymax, y un sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (dos en proa y dos en popa) y un sistema de vitas en muelle (Muelle F).⁵
28. En el Anexo N° 1 se presenta mayor detalle sobre la infraestructura del TPM y su uso según el tipo de servicio portuario.

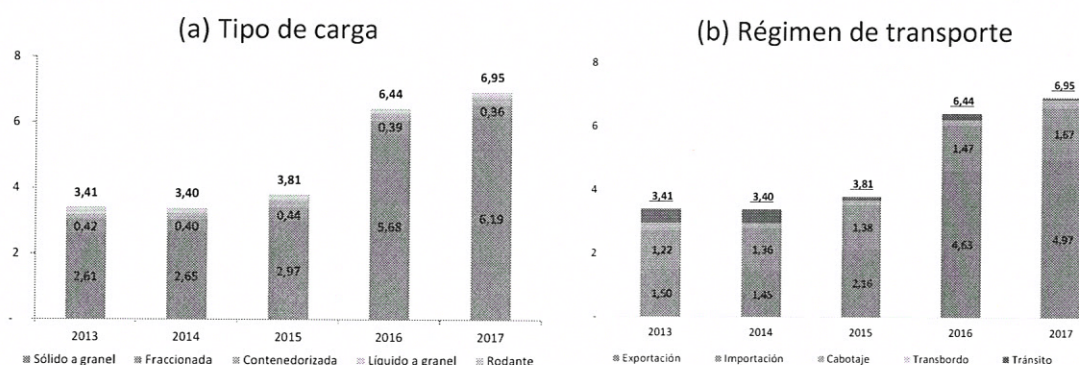


⁴ TISUR (2017) Informe Ambiental ECOPORTS - PERS. Arequipa – Perú. Pág. 3. Fecha de consulta: 21 de septiembre de 2018. Disponible en: <<http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/informe-pers-es.pdf>>.

⁵ TISUR (2016) Reporte de Sostenibilidad 2015-2016. Pág. 20-21. Fecha de consulta: 16 de agosto de 2018. Disponible en: <<http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reportesostenibilidad2015-2016.pdf>>.

29. La evolución del volumen de carga movilizada por el TPM muestra un aumento significativo a partir del 2016. En efecto, mientras que en el periodo 2013-2015, el volumen de carga movilizada por el TPM osciló entre 3,40 y 3,81 millones de TM por año, en los años 2016 y 2017 ascendió a 6,44 y 6,95 millones de TM anuales, respectivamente (Gráfico N° 1).
30. El referido aumento del volumen de carga movilizada por el TPM corresponde principalmente al incremento de la carga sólida a granel y al régimen de exportación. Por ejemplo: según el tipo de carga, la carga sólida a granel representó el 89,08% del volumen total de carga movilizada por el TPM en el 2017, y, de acuerdo al tipo de régimen de transporte, el régimen de exportación fue equivalente al 61,26% del volumen total de carga movilizada por el TPM en ese mismo año.

Gráfico N° 1
CARGA MOVILIZADA EN EL TPM, SEGÚN TIPO DE CARGA Y RÉGIMEN DE TRANSPORTE, 2013 – 2017
(millones de TM)

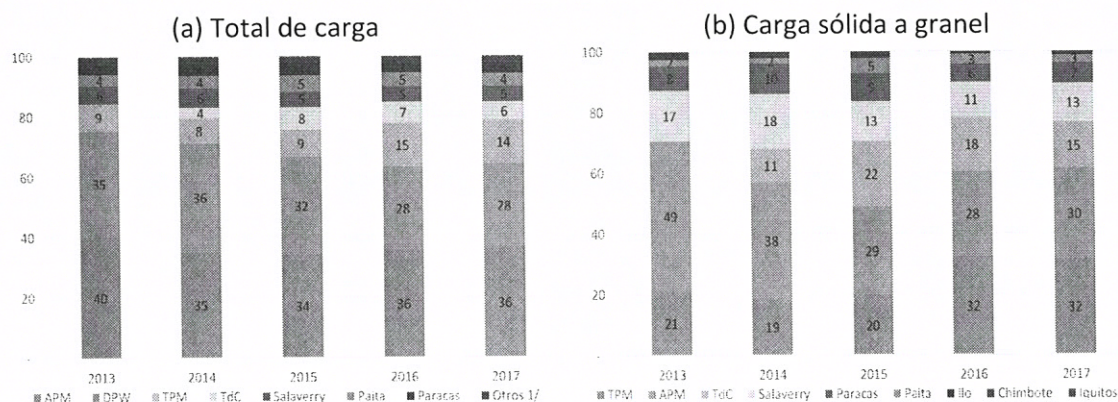


Fuente: TISUR (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del OSITRAN).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

31. Por otro lado, el volumen de carga movilizada por el TPM representó entre el 8% y 15% del total nacional de carga movilizada en los puertos de uso público durante el periodo 2013-2017, ocupando el tercer lugar cada año dentro del ranking nacional (Gráfico N° 2a).
32. Si se considera únicamente la carga sólida a granel, el TPM ocupó el segundo lugar en movilización de dicho tipo de carga entre los terminales portuarios de uso público en el periodo 2013-2015 con entre 19% y 21%, alcanzando el primer lugar del ranking nacional de carga sólida a granel durante los años 2016 y 2017 con 32% del total nacional (Gráfico N° 2b).



Gráfico N° 2
RANKING DE CARGA MOVILIZADA EN PUERTOS DE USO PÚBLICO A NIVEL NACIONAL, SEGÚN
TERMINAL PORTUARIO, 2013 – 2017
 (porcentaje)



1/ Incluye otros terminales portuarios como Iquitos, Ilo, Pucallpa, etc., que representaron individualmente 1% o menos del total de carga movilizada por todos los terminales portuarios de uso público.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional. Disponible en:

<<http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2018/02/xlsx/G6YRFIRK0QP35VNSLUOOXHWVB7WYLPJTJEX1.xlsx>> y

<<http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2018/02/xlsx/CEDKR4XKFWIE9WLQTPG056VLIFCNQ8D7M2HZ.xlsx>> (último acceso 29 de agosto de 2018).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

V. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS REGULADOS

33. Las tarifas que están sujetas a revisión son las que corresponden a los servicios regulados, cuyas definiciones se presentan en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1
DEFINICIÓN DE LOS SERVICIOS REGULADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Servicios o categoría de servicios	Definición
Servicios a la nave	
Amarre/desamarre	Es el servicio que se presta a las naves para situar las amarras en las instalaciones correspondientes, cambiarlas de un punto de amarre u otro y largarlas de los mismos, acción que puede ser realizada por el Concesionario o el Operador. Este servicio es de carácter obligatorio para todas las naves.
Uso de amarradero	Utilización de los amarraderos del Terminal durante el tiempo que la nave permanezca en éstos. Facilidad que el Concesionario brinda a una nave. Es de carácter obligatorio para todas las naves.
Servicios a la carga	
Uso de muelle ^{1/}	Operación constituida por el uso de infraestructura del Terminal Portuario para el traslado de la carga desde el costado de la nave hasta la puerta de salida del Terminal Portuario o viceversa.
Carga sólida a granel	El uso de muelle incluye la permanencia de la carga por tiempo limitado en la zona de Operaciones, entendiéndose por esta el espacio destinado a la colocación de la carga para facilitar las operaciones de embarque y



Servicios o categoría de servicios	Definición
Carga fraccionada	desembarque. Incluye el servicio de pesaje conforme a las disposiciones vigentes. Esta operación es de cargo del Concesionario o el Operador Principal. Dentro del "Uso de muelle" se considera las siguientes clases de carga:
Carga líquida a granel	a) Fraccionada. Carga sólida movilizada envasada, embalada o en piezas sueltas. b) Rodante. Vehículos y equipos móviles en general. c) Sólida a granel. Productos sólidos movilizados a través de tuberías o mangueras. ^{2/} d) Líquida a granel. Líquidos movilizados a través de tuberías o mangueras.
Carga rodante	
Servicios de almacenamiento	
Almacenaje de cereales en silos ^{3/}	Operación constituida por el depósito y permanencia en condiciones adecuadas de conservación y seguridad de las diferentes clases de carga, áreas y locales ubicados dentro del Terminal Portuario. Servicio proporcionado por el Concesionario, el Operador o un Tercero Calificado. ^{4/}
Servicios a los pasajeros	
Embarque y desembarque de pasajeros ^{5/}	Comprende el desembarque y embarque de pasajeros una o más veces, mientras la nave se encuentre en el TPM, tránsito de pasajeros por las instalaciones portuarias, seguridad adicional, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones.

Nota: En el caso de los servicios a la nave (amarre/desamarre y uso de amarradero) y a la carga (granel sólido, fraccionada, granel líquido y rodante), la regulación solo aplica para los regímenes de transporte de importación, exportación, cabotaje y transbordo, tal como se indica en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.

1/ El servicio de uso de muelle para carga en contenedores no se encuentra regulado. La desregulación de este servicio fue realizada a través de la Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN porque era brindado bajo condiciones de competencia en razón principalmente a las presiones competitivas provenientes de los puertos del Callao y Arica, por las cuales el TPM debió implementar, en ese entonces, algunas estrategias comerciales como, por ejemplo, la reducción de tarifas en los servicios de amarre / desamarre y uso de amarradero para líneas navieras de transporte de contenedores.

2/ Incluye, entre otros tipos de carga sólida a granel, la carga de concentrados de minerales (en regímenes de embarque mayores y menores a 1 000 toneladas por hora) y la carga de cereales (en regímenes de embarque mayores y menores a 400 toneladas por hora).

3/ La regulación aplica hasta el día 20, tal como se indica en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.

4/ La definición corresponde al servicio de almacenamiento en general.

5/ La regulación de este servicio se implementó mediante Resolución N° 063-2005-CD-OSITRAN.

Fuente: Contrato de Concesión (Anexos C y 6.1). Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en:

<https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/Texto20Actualizado_TISUR1.pdf>; Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN del 23 de julio de 2004. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en:

<<https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/836bb4dc544680675867283c52f73212f6872496.pdf>>;

y Resolución N° 063-2005-CD-OSITRAN del 30 de septiembre de 2005 (Cuadro N° 2 de la Exposición de Motivos). Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en:

<<https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/77da0ea68df1a84579f34722433a20791c1e11af.pdf>>.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



34. Cabe precisar que no se encuentran regulados los servicios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de auto proveerse dichos servicios, que gozan de poder de negociación y que hayan firmado o firmen contratos de largo plazo con TISUR para la prestación de servicios portuarios en el TPM. La desregulación se implementó mediante la Resolución N° 029-2009-CD/OSITRAN⁶.
35. Un ejemplo es el caso de los servicios que TISUR viene brindando en el TPM a las empresas mineras Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. (en adelante, SMCV), Minera Las Bambas S.A. (en adelante, Las Bambas) y Compañía Minera Antapaccay S.A. (en adelante, Antapaccay), con quienes ha firmado contratos hasta el fin del periodo de concesión (es decir, 2029) para el embarque de sus productos mineros mediante el mencionado Muelle F⁷.

VI. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

36. Como se indicó previamente, al normar las Tarifas Máximas el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión dispone que en cada oportunidad que el Regulador las revise, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados y que, de comprobarse que existe competencia en dichos servicios la regulación tarifaria sobre los mismos, será dejada sin efecto. Para determinar si existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios sujetos a revisión tarifaria, es necesario definir de manera previa los mercados relevantes de cada uno de los servicios regulados listados anteriormente en el Cuadro N° 1. Por ello, esta sección ha sido estructurada en dos partes: la primera referida al marco teórico sobre mercado relevante y análisis de condiciones de competencia, y la segunda a la aplicación de dicho marco teórico en el caso específico de los servicios regulados del TPM.



6

Ver Resolución N° 029-2009-CD/OSITRAN. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible desde: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/07f1fe005ed63c0f4857c5892b9f317a7de63f3d.pdf>.

7

Información proporcionada por TISUR en consulta telefónica del 4 de octubre de 2018.

VI.1. MARCO TEÓRICO

A. Mercado relevante

37. Existe un amplio consenso entre profesionales y académicos vinculados al análisis de competencia respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante, los que han sido recogidos en los marcos normativos de las agencias de competencia de diversas jurisdicciones internacionales, tales como los Estados Unidos de América (EUA)⁸ y la Unión Europea.⁹
38. En el caso del Perú, tal consenso está expresado en el artículo 6 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1034:

"Artículo 6.- El mercado relevante.-

6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

6.2. El 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 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.

6.3. El 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."

39. Es decir, el mercado relevante está compuesto de dos dimensiones: mercado de producto y mercado geográfico. Dado que los puertos por lo general brindan servicios en vez de productos, resulta válido emplear de manera indistinta los términos "mercado de producto" o "mercado de servicio"¹⁰. En el presente documento se prefiere el uso de los términos "mercado de servicio".
40. En el caso de los servicios portuarios, los criterios metodológicos para definir el mercado de servicio y el mercado geográfico son:



8

US DoJ y FTC (2010) *The Horizontal Merger Guidelines*. Department of Justice y Federal Trade Commission. Fecha de consulta 26 de julio de 2018. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>.



9

Comisión Europea (1997) Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia. Fecha de consulta 26 de julio de 2018. Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN)

10

OECD (2011) *Competition in Ports and Port Services*. Policy Roundtables. Organisation for Economic Co-operation and Development. DAF/COMP (2011) 14. 19-Dec-2011. Pag. 160. Fecha de consulta 6 de agosto de 2018. Disponible en: <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>.

- La identificación del servicio también implica evaluar si los servicios bajo análisis forman o no parte de un paquete de servicios, es decir, si efectivamente son demandados de manera conjunta por los usuarios, ya sea por razones técnicas de operatividad portuaria o por motivos comerciales. De acuerdo con CRA (2004, p. 14),¹¹ se puede considerar como criterio de agrupación aquellos servicios portuarios que enfrentan similares restricciones de competencia. Según OECD (2011, p. 161), el empaquetamiento de servicios suele ser común en la industria portuaria.

Para identificar el mercado de servicio se suele aplicar un razonamiento conocido como Test del Monopolista Hipotético o *SSNIP*¹² Test cuando se aplica en función del precio del servicio. Así, de producirse un incremento pequeño, pero significativo (usualmente de entre 5% y 10%) y no transitorio, en el precio del servicio seleccionado como relevante, sin que esto provoque que los consumidores opten por servicios de otros potenciales proveedores, el mercado de servicio estará adecuadamente definido.¹³

- En el caso del mercado geográfico se busca identificar el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento de los servicios relevantes previamente definidos.

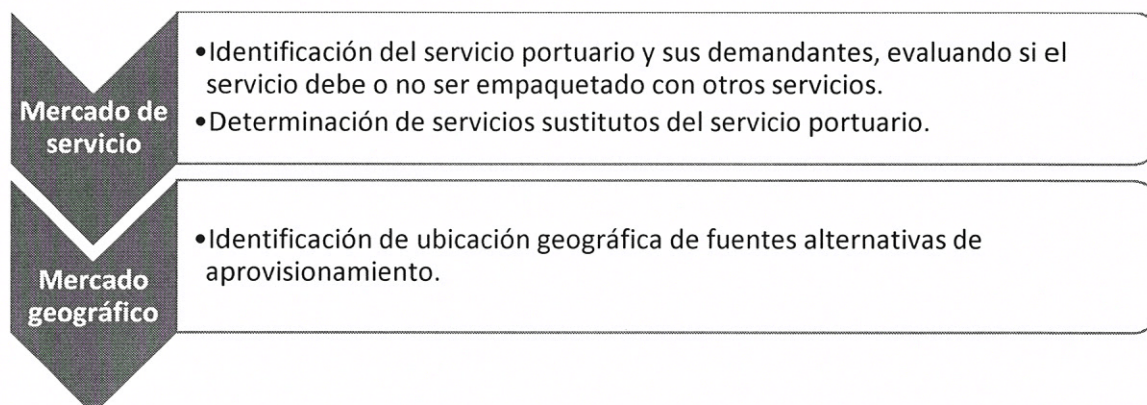


- OSITRAN
V°B°
R. QUESADA
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

¹² SSNIP hace referencia a *Small but Significant Non-transitory Increase in Prices*.

Página 14 de 46

Diagrama N° 2
METODOLOGÍA APLICABLE PARA DETERMINAR EL MERCADO RELEVANTE DE LOS SERVICIOS REGULADOS DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



Fuente: Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y OECD (2011).
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

B. Condiciones de Competencia

42. Una vez definidos los mercados relevantes para los servicios regulados, se evalúan las condiciones de competencia en dichos mercados.
43. En el caso de los servicios portuarios, los estudios y la casuística han determinado que las presiones competitivas pueden provenir principalmente de: otros modos de transporte distintos al transporte marítimo, tales como transporte aéreo, terrestre, etc. (competencia intermodal), otros puertos (competencia interportuaria), otros proveedores dentro del mismo puerto o del mismo terminal (competencia intraportuaria y competencia intraterminal), del poder de compra de los usuarios de los servicios portuarios que compense el poder de mercado del proveedor del servicio portuario bajo análisis, y la existencia de facilidades esenciales.
44. Por ello, esos aspectos deben ser incorporados en los análisis de condiciones de competencia de los servicios portuarios de modo tal que se logre identificar si existen o no fuentes de presión competitiva. En el Cuadro N° 2 se presenta un resumen descriptivo de los criterios para evaluar las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TPM.

Cuadro N° 2
CRITERIOS PARA EVALUAR LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS REGULADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Criterio	Descripción
Competencia (o sustitución) intermodal	La demanda por servicios portuarios es una demanda derivada dado que depende de la demanda por transporte en general. A su vez, la demanda por transporte puede ser atendida mediante diferentes modalidades que pueden competir entre sí por satisfacer la necesidad de transporte de pasajeros y mercaderías. Así por ejemplo, si aumenta el precio de uno o más servicios portuarios, los



Criterio	Descripción
	transportistas podrían cambiar a otro modo de transporte como carreteras o vías férreas.
Competencia interportuaria entre diferentes puertos	La competencia interportuaria ocurre cuando dos o más puertos o sus terminales están compitiendo por el mismo mercado. Por ejemplo, si se incrementa el precio de los servicios del puerto bajo análisis, sus usuarios clientes podrían cambiar a otro u otros puertos.
Competencia intraportuaria o intraterminal	La competencia intraportuaria se refiere a una situación donde dos o más operadores de terminales diferentes dentro del mismo puerto están compitiendo por los mismos mercados, y la competencia intraterminal se refiere a compañías compitiendo para proveer los mismos servicios dentro del mismo terminal portuario.
Poder de compra compensatorio	En la medida que los clientes de los puertos tienen la capacidad para cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse, ellos pueden ejercer su poder de compra compensatorio para mantener bajos los precios de los servicios portuarios.
Facilidad esencial	En casos donde no es posible cambiar a otros modos de transporte, y los clientes no tienen poder de compra compensatorio, los puertos podrían ser considerados como una facilidad esencial.

Fuente: Oxera (2011) *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Pag. 1-2. Fecha de consulta: 18 de junio de 2018. Disponible en: https://www.oxera.com/Oxera/media/Oxera/downloads/Agenda/Ports-and-port-services_1.pdf?ext=.pdf y World Bank (2007) *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*. En Port Reform Toolkit. Module 6. Second Edition. Pag. 270. Fecha de consulta: 2 de octubre de 2018. Disponible en: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/06_TOOLKIT_Module6.pdf

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

45. El periodo de análisis de las condiciones de competencia abarca los últimos cinco años, es decir, el periodo 2013-2017, porque corresponde identificar si dichas condiciones de competencia han cambiado respecto al periodo quinquenal previo 2009 – 2013 en el que fueron evaluadas anteriormente con ocasión de la Tercera Revisión Tarifaria.

A. Servicios a la nave

a. Mercado relevante

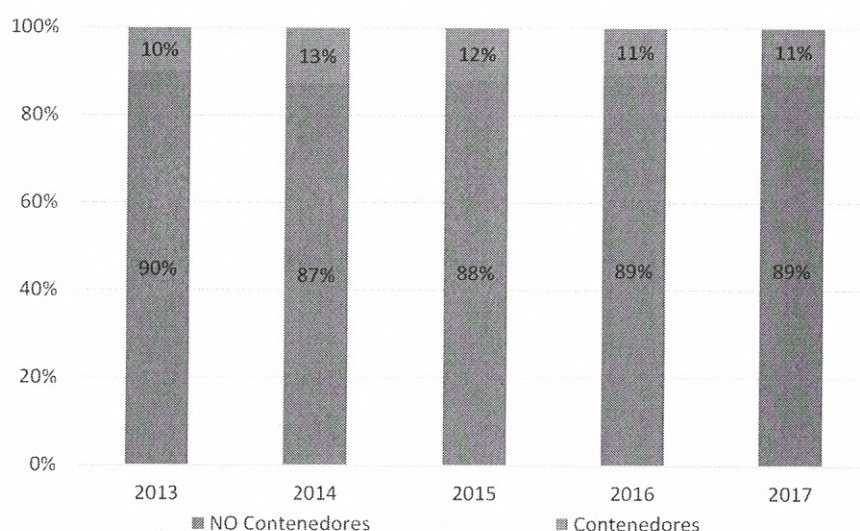
46. Los servicios regulados en esta categoría son amarre/desamarre y uso de amarradero:

- El servicio de amarre/desamarre se presta a las naves y consiste en situar las amarras en las instalaciones correspondientes, cambiarlas de un punto de amarre u otro y largarlas de los mismos.
- El servicio de uso de amarradero consiste en la utilización de los amarraderos del TPM durante el tiempo que la nave permanezca en dichos amarraderos.



47. Ambos servicios (amarre/desamarre y uso de amarradero) son actividades necesarias para que las naves atraquen en los terminales portuarios y, posteriormente, realizar las actividades de carga y descarga de la mercancía. Según el Anexo C del Contrato de Concesión, la prestación de ambos servicios es obligatoria para todas las naves que son atendidas en el TPM.
48. Considerando lo anterior, los usuarios directos de ambos servicios a la nave son las propias líneas navieras, quienes los demandan de manera conjunta (junto con otros servicios a la nave como practica y remolcaje) cuando sus naves son atendidas en el TPM para el posterior embarque o desembarque de mercaderías o pasajeros.
49. La información estadística respecto a las naves atendidas en el TPM muestra que la gran mayoría de ellas transportan carga no contenedorizada: entre 83% y 89% del total de recaladas de naves durante el periodo 2013-2017 (Gráfico N° 3).

Gráfico N° 3
ATENCIÓN DE NAVES EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI, SEGÚN TIPO DE NAVE,
2013 – 2017
 (porcentaje)



Nota: La información sobre la cual se han calculado los porcentajes de distribución se refieren a la cantidad de recaladas de naves.

Fuente: TISUR (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del OSITRAN).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



50. Considerando lo anterior, es posible afirmar que el transporte marítimo que arriba y parte del TPM se encuentra principalmente bajo un régimen de fletamento donde los dueños o consignatarios de la carga determinan el puerto de origen y destino donde se va a realizar el embarque y desembarque de las mercancías.¹⁴ En consecuencia, las preferencias de las líneas navieras no son determinantes para la elección de contratar dichos servicios, pues la demanda se deriva de la necesidad de embarcar o desembarcar mercaderías o pasajeros, dado el objetivo de atender los requerimientos de transporte de parte de los consignatarios o dueños de la mercadería.
51. Es decir, los servicios a la nave de amarre/desamarre y uso de amarradero no tienen sustitutos, siendo además TISUR el encargado directo de su provisión (mediante Resolución N° 080-2006-CD-OSITRAN del 20 de diciembre de 2006,¹⁵ el Consejo Directivo de OSITRAN prohibió que dicho operador portuario sub-contrate la provisión de ambos servicios a la nave).
52. Por otro lado, en relación al mercado geográfico, es decir, la ubicación de las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero, los usuarios (líneas navieras) deben recalar en el TPM dado que los consignatarios o dueños de la carga son quienes determinan el puerto de origen y destino de las mercaderías, descartándose de ese modo otras instalaciones. Es decir, el ámbito geográfico relevante queda limitado al propio TPM donde existe la infraestructura y tecnología adecuadas para la prestación de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero.
53. Debido a ello, el mercado relevante debe ser definido como el conjunto de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros.

b. Condiciones de competencia

54. Considerando el mercado relevante previamente definido, se observa que no existen condiciones de competencia por los motivos siguientes:
- Dado que los dueños o consignatarios de la carga son los que determinan su origen y destino, implícitamente también determinan la modalidad de transporte, por lo que las líneas navieras no tienen otra alternativa que usar la vía marítima para entregar o recoger la mercadería en los puntos indicados por los mencionados dueños o consignatarios de la carga. 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.



14

Mincetur (2015) *Guía de Orientación al Usuario del Transporte Acuático*. Volumen I. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Pág. 13. Fecha de consulta: 3 de agosto de 2018. Disponible en: https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Acuatico_13072015.pdf.



15

Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/8df8da29467043defbfe68405e661d962d84bde4.pdf>.

- De manera similar, tampoco es posible que los usuarios de los servicios a la nave opten por otro puerto distinto pues deben emplear el TPM para poder satisfacer los requerimientos de transporte de los consignatarios o dueños de la carga, es decir, no existe competencia interportuaria.
- La competencia intraportuaria o intraterminal tampoco es posible pues dentro del TPM solo existe un único proveedor de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero, es decir, TISUR. Además, dicho operador portuario es el encargado directo de su provisión, pues OSITRAN prohibió la posibilidad de sub-contratación para proveer ambos servicios a la nave.
- Se ha visto que los usuarios de los servicios a la nave no pueden cambiar el TPM por otro alternativo debido a que los consignatarios o dueños de la carga que se moviliza a través de ese terminal portuario son quienes fijan los puertos de destino y origen de las mercaderías. Por tal motivo, independientemente de la cantidad de embarcaciones de cada línea naviera y del volumen de mercadería que moviliza a través del TPM, no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio en la determinación del precio de los referidos servicios a la nave.
- Debido a que para los usuarios de los servicios 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 TPM puede ser considerado como una facilidad esencial en este caso.

B. Servicios a la carga

a. Mercados relevantes

55. El servicio de uso de muelle es un servicio a la carga que consiste en la prestación de facilidades portuarias (infraestructura y equipamiento) para el traslado de la carga desde el costado de la nave hasta la puerta de salida del TPM en el caso de desembarque, o desde la puerta de entrada del TPM hasta el costado de la nave, en el caso de embarque.
56. En ese sentido, corresponde identificar qué agente es el responsable de las operaciones portuarias a partir de que la carga se encuentra al costado de la nave en el caso de desembarque, y de trasladarlas hasta el costado del buque en caso de embarque.
57. Al respecto, el transporte marítimo es brindado en dos modalidades, línea regular y fletamento. Para el caso bajo análisis, por el tipo de carga que se suele movilizar a través del TPM (fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante), el transporte marítimo se hace a través del régimen de fletamento; por lo que adquiere gran relevancia la definición de a quién le corresponde la demanda de algunos servicios portuarios toda vez que pueden ser incluidos dentro del flete. Los términos de entrega más importantes bajo esta modalidad de transporte marítimo son:
 - Términos de línea (*Liner Terms*): la carga y la descarga corre por cuenta de la línea naviera y dichos gastos están incluidos en el flete.
 - *F.I.L.O. (free in liner out)*: los gastos de carga y estiba en el puerto de embarque correrán por cuenta del embarcador o comprador y/o, en su defecto, por el fletador, según lo



que se acuerde; mientras que la desestiba y descarga en el puerto de destino corren por cuenta del buque.

- *L.I.F.O. (liner in, free out)*: los gastos de carga/estiba correrán por la línea naviera en el puerto de carga y los costos de descarga/desestiba correrán por el comprador, o en su defecto, por el fletador o por parte del receptor, según lo que se acuerde o proceda.
 - *F.I.O. (free in and out)*: el valor del flete cotizado comprende el servicio de transporte y los de estiba y desestiba dentro del buque, pero no involucra los gastos de la carga en el puerto de embarque ni tampoco la descarga en el puerto de destino.
 - *F.I.O.S. (free in and out stowed)*: como en el caso de F.I.O., pero en este término el valor del flete no incluye los gastos por estiba y desestiba, los cuales correrán por cuenta del fletador.
58. De lo anterior, se desprende que, en cualquiera de los casos, el costo por el servicio de uso de muelle corresponde al consignatario de la carga. En consecuencia, el servicio de uso de muelle es demandado por los consignatarios o dueños de la carga toda vez que serían ellos los responsables del traslado de la carga desde el costado de la nave hacia su local, o hacia la zona de almacenamiento del TPM, o hacia un terminal extraportuario.
59. A continuación, se debe analizar cuáles pueden ser los servicios o conjunto de servicios que para el consignatario de la carga (el usuario) representan servicios sustitutos al servicio de uso de muelle, ya sea por sus características, precios o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.
60. Considerando solamente la carga sujeta al régimen de regulación tarifaria, es decir, excluyendo principalmente los embarques de minerales de las empresas mineras SMCV, Las Bambas y Antapaccay, con quienes TISUR firmó contratos de largo plazo para el embarque de sus minerales, se tiene que la principal carga movilizada a través del TPM durante el periodo 2013 – 2017 se relaciona con los siguientes regímenes de transporte: en el caso de carga sólida a granel, la carga movilizada bajo el régimen de importación representó el 69% del total de ese tipo de carga; en el caso de carga fraccionada, lo movilizado como importación fue el 81% del total de ese tipo de carga; en el caso de carga líquida a granel, el cabotaje representó el 67% del total de ese tipo de carga; y en el caso de carga rodante, las importaciones fueron el 97% de ese tipo de carga.
61. En el Cuadro Nº 3 se presenta el tráfico comercial del TPM según tipo de carga y régimen de transporte para el periodo acumulado 2013 - 2017.



Cuadro N° 3
TPM: TRÁFICO COMERCIAL, SEGÚN TIPO DE CARGA Y RÉGIMEN DE TRANSPORTE, 2013 – 2017

Tipo de carga	Régimen de transporte				Total
	Importación	Exportación	Cabotaje	Transbordo	
Sólida a granel	69%	30%	2%	-	100%
Fraccionada	81%	3%	16%	0%	100%
Líquida a granel	32%	0%	67%	-	100%
Rodante	97%	3%	-	-	100%

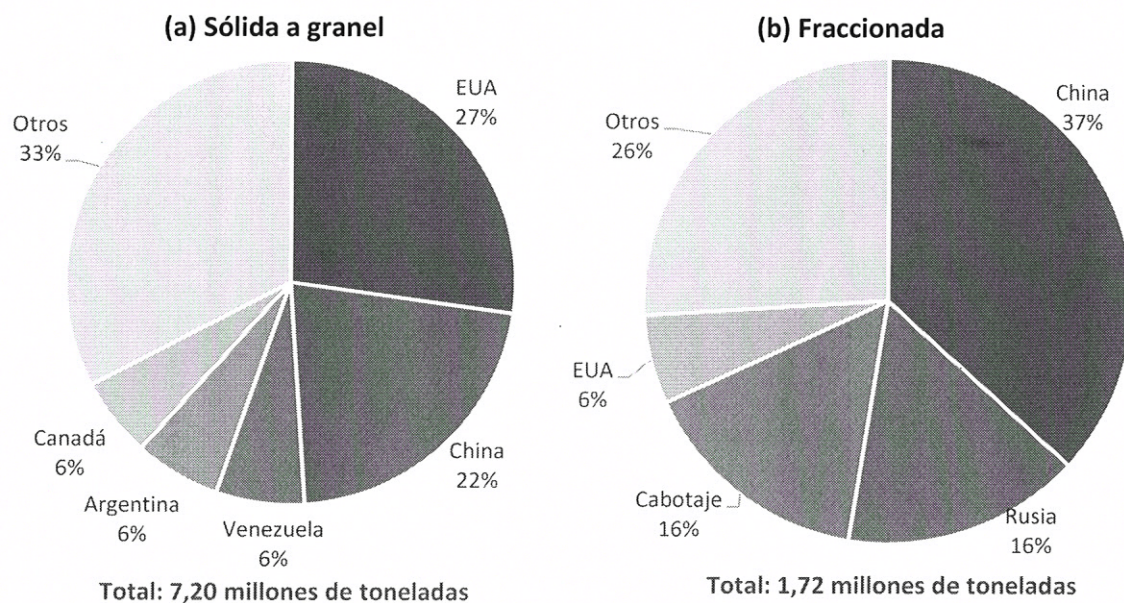
Nota: Se ha excluido todo tipo de carga movilizada bajo el régimen de tránsito, toda carga movilizada en contenedores, y todas las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

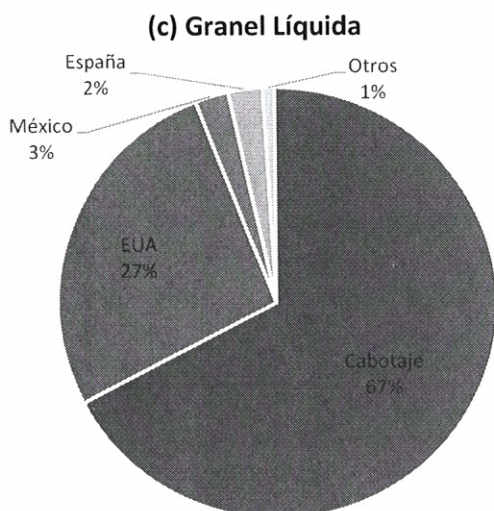
Fuente: TISUR (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del OSITRAN).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

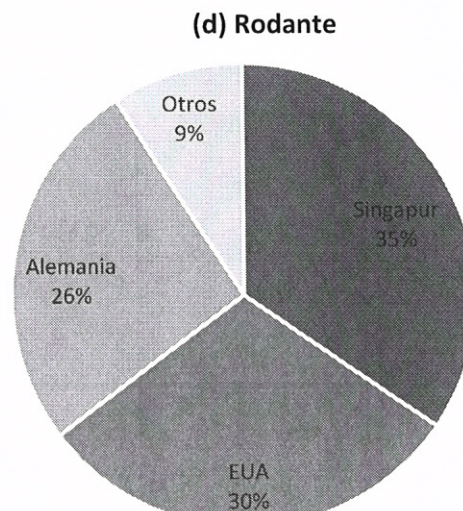
62. En el Gráfico N° 4 se presentan los orígenes y destino de los productos para los principales regímenes de transporte en cada tipo de carga movilizada por el TPM durante el periodo acumulado 2013 - 2017.

Gráfico N° 4
TPM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES ORIGENES Y DESTINOS DE LOS PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2013 – 2017





Total: 0,77 millones de toneladas



Total: 12 mil toneladas

EUA = Estados Unidos de América.

Nota: Se ha excluido todo tipo de carga movilizada bajo el régimen de tránsito, toda carga movilizada en contenedores, y todas las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

Fuente: TISUR (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del OSITRAN).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

63. De lo anterior se desprende que, en los casos de carga sólida a granel, carga fraccionada y carga rodante, existe una participación significativa de los usuarios del servicio de uso de muelle que demandan dicho servicio para poder transportar su mercancía desde y hacia zonas geográficas donde el traslado vía marítima es el medio de transporte recomendable, como Estados Unidos de América (EUA), China, Singapur, Alemania, entre otros.
64. En el caso de la carga líquida a granel movilizada en el TPM se observa que existe una participación significativa de la carga transportada bajo régimen de cabotaje. Según Mincetur (2015, p. 59), el cabotaje es una operación de transporte de carga de origen nacional para destino nacional, que se realiza entre puertos de un mismo país. Es decir, en principio, la carga movilizada mediante cabotaje (vía marítima) podría ser transportada mediante otras modalidades de transporte (como, por ejemplo, las vías terrestres).
65. Sin embargo, la carga líquida a granel movilizada en el TPM se refiere en su totalidad a ácido sulfúrico adquirido por SMCV a Southern Peru Copper Corporation (en adelante, SPCC)¹⁶ y, en este caso, la opción de transporte terrestre no es una alternativa disponible en un corto plazo por razones de volumen, especialización y costo del transporte. En efecto:



16

El ácido sulfúrico es empleado por las empresas mineras en la explotación del cobre, en especial en los procesos de lixiviación (Manco, 2008).

Manco, J. (2008). *La gran minería demanda más ácido sulfúrico. Chile y Perú: a más comercio más (inter) dependencia*. Fecha de consulta: 12 de octubre de 2018. Disponible en:

<<https://www.connuestroperu.com/economia/2853-la-gran-mineria-demanda-mas-acido-sulfurico>>.

- El transporte del ácido sulfúrico vía marítima tiene un menor costo dado que, tanto quien compra,¹⁷ como el que vende el producto, tienen una infraestructura especializada para dicho fin en los respectivos puntos de origen y destino del producto.
 - Por un lado, SPCC, quien vende el producto, tiene un amarradero especializado en el embarque de ácido sulfúrico en el puerto de origen, el Terminal Portuario Tablones SPCC-Ilo, destinado a la exportación y venta interna.¹⁸ Esta inversión en infraestructura dedicada al embarque de ácido sulfúrico puede explicarse, entre otros, por la ubicación de los centros de producción pues las plantas de producción de ácido sulfúrico de SPCC están localizadas en el mismo Ilo.¹⁹
 - Por otro lado, SMCV, quien compra el producto también tiene su propia infraestructura en el punto de destino, compuesta por un receptor y almacenaje de ácido sulfúrico cerca al TPM,²⁰ y una vía terrestre (por la Garita San José) de uso exclusivo de SMCV por donde se transporta el ácido sulfúrico luego de desembarcarlo en el TPM.²¹
- El transporte de ácido sulfúrico debe ser realizado bajo estrictas condiciones de seguridad porque se trata de un producto químico que es altamente corrosivo cuando entra en contacto con otras sustancias,²² por lo que se deben emplear naves (buques cisterna) especializadas en el transporte de sustancias químicas.²³

¹⁷ Información proporcionada por TISUR en consulta telefónica del 15 de octubre de 2018.

¹⁸ Fecha de consulta: 12 de octubre de 2018. Disponible en (pág. 3):
http://www.cdi.org.pe/pdf/Reconocimientos/experiencias_2012/Southern_Peru_Copper_Corporation.pdf
 y <http://www.rumbominero.com/noticias/mineria/puertos-de-southern-peru-ahora-tienen-rango-de-alcance-nacional/>.

¹⁹ Fecha de consulta: 12 de octubre de 2018. Disponible en (pág. 7):
<https://www.bvl.com.pe/eeff/B20027/20170418173201/MEB200272016AIA01.PDF>.

²⁰ Garate, F. (2015). *Preparación del plan de contingencia y respuesta a emergencia para casos de desastres naturales para minimizar pérdidas CBI Peruana S.A.C., Sociedad Minera Cerro Verde*. Tesis presentada para optar el Título Profesional de Ingeniero de Minas. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. Pág. 25-26. Fecha de consulta: 17 de octubre de 2018. Disponible en:
<http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/169/B2-M-18285.pdf?sequence=1>.

²¹ Lucano, W. (2014). *Mejoramiento del cálculo de consumo de combustible en acarreo en las operaciones mina de Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.* Informe de suficiencia para optar el Título Profesional de Ingeniero de Minas. Universidad Nacional de Ingeniería. Pág. 33-34. Fecha de consulta: 17 de octubre de 2018. Disponible en: http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/6645/1/lucano_cw.pdf.

²² Fecha de consulta: 17 de octubre de 2018. Disponible en:
<http://automundo.pe/transporte-de-acido-sulfurico-un-nuevo-reto-para-un-experto-del-sector/>.

²³ Fecha de consulta: 17 de octubre de 2018. Disponible en (pág. 48):
<https://www.amchamchile.cl/sites/default/files/EI%20Mercado%20Del%20Acido%20Sulfurico%20en%20Chile.pdf>.



66. En el caso de carga fraccionada se aprecia un flujo significativo de carga movilizada a través del régimen de cabotaje (16%). Se trata principalmente de fierros de construcción transportados desde la unidad de producción de Siderperú ubicada en Chimbote hasta un punto de distribución de la misma empresa en Arequipa donde se realizan ventas para constructoras, empresas industriales, empresas mineras, y empresas distribuidoras y ferreteras.²⁴ Según Siderperú, el motivo por el cual se prefiere la vía marítima y no otras alternativas como, por ejemplo, el transporte terrestre, es porque, desde el punto de vista económico, debido al volumen movilizado de fierros de construcción, la vía marítima resulta más rentable que la vía terrestre.²⁵
67. En tal sentido, un posible servicio o conjunto de servicios sustitutos para el uso de muelle podría ser la sustitución de toda la cadena logística de transporte marítimo (sustitución del modo de transporte). Esto es, reemplazar el transporte por vía marítima, y por tanto las necesidades o demanda por los servicios portuarios, por el transporte de mercancías vía aérea o terrestre.
68. Sin embargo, un servicio sustituto desde el punto de vista de la definición del servicio relevante debe ser un servicio sustituible por sus características, precio o usos. Al respecto, el volumen y valor unitario de los productos condicionan decisivamente el tipo de transporte.^{26,27} Por tal motivo, algunos bienes suelen ser transportados mediante ciertos modos de transporte, siendo un ejemplo extremo el caso del carbón que es improbable que resulte económicamente rentable transportarlo vía aérea, sino que se le suele transportar por vía marítima, ríos o lagos, según sea el caso (OECD, 2011, p.29).
69. En el caso del TPM, los productos por los que los dueños o consignatarios de la carga demandan el transporte marítimo y por tanto el servicio de uso de muelle, tienen la característica de ser de gran volumen y de poco valor unitario. En efecto, en el Gráfico N° 5 se muestran las significativas participaciones de: concentrados de cobre (28%), maíz (21%) y carbón (15%) en el caso de carga sólida a granel; nitrato de amonio - ANFO (29%), barras de acero (17%) y tuberías (15%) en el caso de carga fraccionada; ácido sulfúrico (72%) y sulfhidrato de sodio - NaSH (27%) en el caso de carga líquida a granel; y maquinaria y equipos (99%) en el caso de carga rodante.



²⁴ Fecha de consulta: 19 de octubre de 2018. Disponible en:
<<http://www.sider.com.pe/contenidos/detalle/45/unidades-en-peru>>.

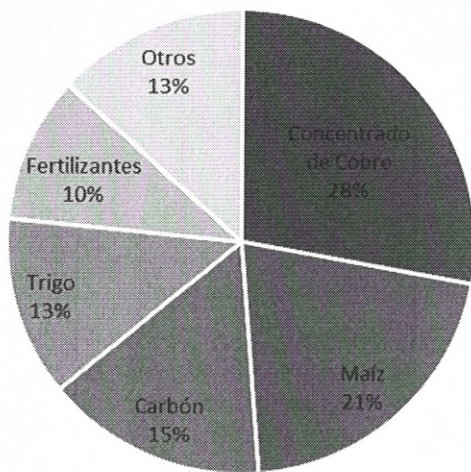
²⁵ Información proporcionada por Siderperu en consulta telefónica del 19 de octubre de 2018.

²⁶ De Rus, G.; Campos, J. y G. Nombela (2003). *Economía del transporte*. Antoni Bosch, editor. España. Pág. 52.

²⁷ Oxera (2011, p. 2).

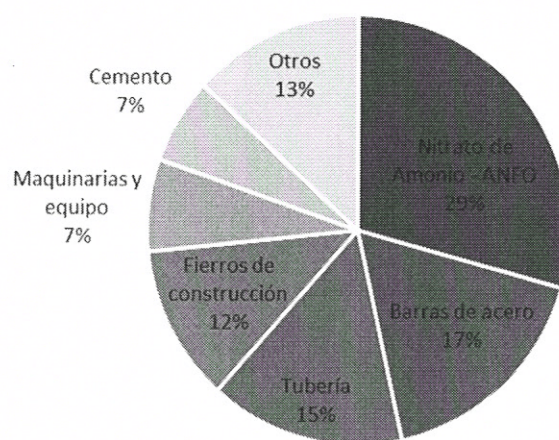
Gráfico Nº 5
TPM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2013 – 2017

(a) Sólida a granel



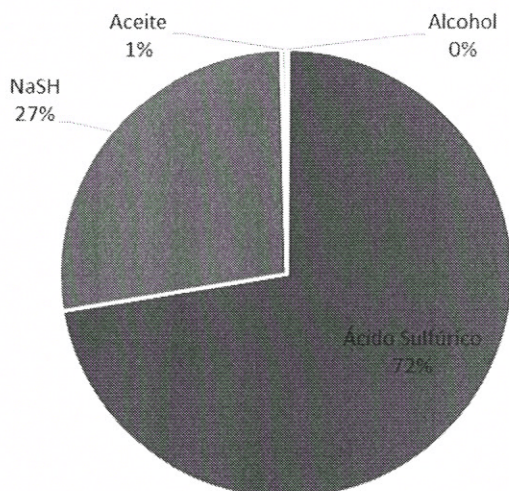
Total: 7,20 millones de toneladas

(b) Fraccionada



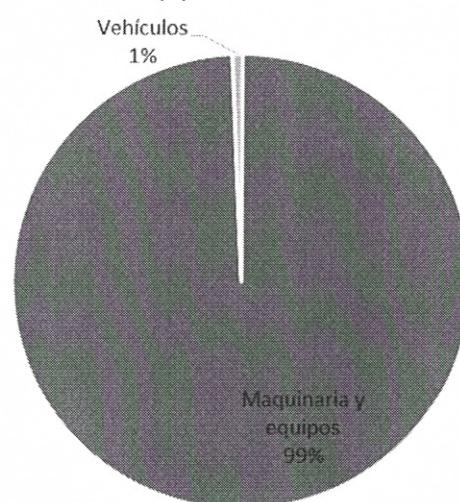
Total: 1,72 millones de toneladas

(c) Granel Líquida



Total: 0,77 millones de toneladas

(d) Rodante



Total: 12 mil toneladas

Nota: Se ha excluido todo tipo de carga movilizada bajo el régimen de tránsito, toda carga movilizada en contenedores, y todas las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

Fuente: TISUR (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del OSITRAN).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

70. Es decir, dada la naturaleza de los productos que se transportan a través del TPM, el transporte por vía aérea no es un sustituto idóneo para los consignatarios o dueños de la carga.

71. Además, por la propia naturaleza de la prestación del servicio de uso de muelle, el servicio relevante debe ser separado según tipo de carga. En efecto, la infraestructura y el equipamiento para la prestación del servicio de uso de muelle son distintos según tipo de carga, tal como se muestra en el Anexo Nº 1. Por tal motivo, dichos servicios entre sí mismos no son sustitutos y a cada tipo de carga le corresponde un servicio relevante diferente.



72. En consecuencia, los servicios relevantes identificados son: servicio de uso de muelle para carga sólida a granel, servicio de uso de muelle para carga fraccionada, servicio de uso de muelle para carga líquida a granel, y servicio de uso de muelle para carga rodante.
73. Por otro lado, tal como se ha señalado anteriormente, el análisis del mercado relevante consiste en identificar las fuentes alternativas de aprovisionamiento para los demandantes del servicio bajo análisis, las cuales son consideradas como alternativas viables para un número significativo de usuarios.
74. Al respecto, es posible que las fuentes alternativas de provisión para los consignatarios o dueños de la carga pueda ser cualquier terminal portuario suficientemente cercano al TPM donde se pueda descargar o embarcar los diferentes tipos de carga. Sin embargo, se debe analizar si dichas alternativas son factibles para el demandante del servicio, esto es, si una cantidad significativa de consignatarios o dueños de la carga puede acudir a dichas alternativas bajo las mismas o similares condiciones de mercado que cuando lo hace en el TPM en caso ocurriera un aumento pequeño pero significativo y no transitorio en la tarifa del servicio de uso del muelle.
75. Adicionalmente, en la definición de mercados geográficos relevantes en el sector portuario, cuando el usuario de los servicios portuarios es el que produce o compra los bienes que se transportan, se debe tener en cuenta la existencia de posibles 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 portuarios²⁸.
76. Con relación a los dos puntos anteriores, en el caso del TPM se evidencia que existen mercados cautivos respecto al servicio de uso de muelle para los diferentes tipos de carga porque los principales usuarios del TPM que demandan servicios con tarifa regulada, son empresas cuyos puntos de producción, distribución o almacenamiento se ubican en la región de Arequipa o alguna zona del sur del país, relativamente cercanos a dicho terminal²⁹.
77. En efecto, tal como se muestra en el Gráfico N° 6, los principales clientes del TPM en el periodo 2013 – 2017 fueron:

- En el caso de movilización de carga sólida a granel: Hudbay Perú S.A.C., que opera la mina de cobre Constancia, ubicada en Cusco,³⁰ movilizó alrededor del 19% de este tipo



²⁸ US DoJ y FTC (2011) *Competition Concerns in Ports and Port Services*. DAF/COMP/WP2/WD (2011) 34. 27 June 2011. Pag. 4-5. Fecha de consulta: 06 de agosto de 2018. Disponible en: <http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/1106usroundtable.pdf>.

²⁹ En los procedimientos previos de revisión de tarifas máximas en el TPM también se había identificado la existencia de mercados cautivos para los consignatarios o los dueños de la carga que demandan el servicio relevante de uso de muelle. Ver: OSITRAN (2004) *Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani*. Versión 3.0.; OSITRAN (2009) *Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani y Desregulación de sus Servicios Prestados en Régimen de Competencia Efectiva*. Versión 2.0. y OSITRAN (2014) *Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani, 2014-2019*. Versión 2.0.

³⁰ Fecha de consulta: 15 de octubre de 2018. Disponible en: <http://www.hudbayminerals.com/Spanish/Nuestras-operaciones-comerciales/Perues/default.aspx>.

de carga; Yura S.A., una empresa dedicada a la producción y comercialización de cemento, ubicada en la misma Región Arequipa,³¹ movilizó 13%; y Contilatin del Perú S.A., una empresa comercializadora de granos para la industria avícola,³² movilizó el 11% de la carga sólida a granel, incluso tiene un almacén en el propio TPM.³³

- En el caso de la movilización de carga fraccionada: Orica Mining Services Perú S.A., una empresa proveedora de explosivos para la industria minera, que movilizó el 19% de este tipo de carga, tiene una planta en Arequipa;³⁴ y Moly Cop Adesur S.A., que es una empresa dedicada a la fabricación de bolas de acero y cuya planta se encuentra en Arequipa³⁵, movilizó el 18%.
- En los casos de carga líquida a granel y carga rodante, SMCV, también ubicada en Arequipa, movilizó el 80% del total de carga líquida a granel y el 60% del total de carga rodante en el periodo 2013 – 2017.³⁶

³¹ Fecha de consulta: 18 de octubre de 2018. Disponible en:
<<http://www.yura.com.pe/empresa.html>> y <<http://www.yura.com.pe/plantas.html>>.

³² Fecha de consulta: 9 de octubre de 2018. Disponible en: <<http://www.contilatinperu.com/>>.

³³ Fecha de consulta: 9 de octubre de 2018. Disponible en: <<http://www.contilatinperu.com/contilatin-inaugura-almacen-matarani/>>.

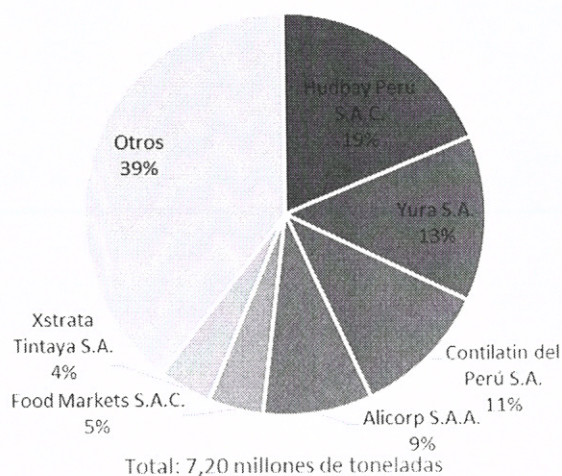
³⁴ Fecha de consulta: 9 de octubre de 2018. Disponible en: <<https://www.canadaperu.org/noticia/orica-moderniza-su-planta-explosivos-arequipa>>.

³⁵ Fecha de consulta 15 de octubre de 2018. Disponible en: <<http://www.adepia.com.pe/autor/moly/>>.

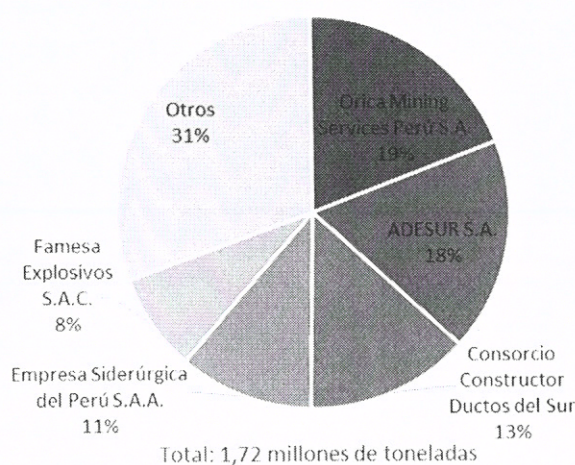
³⁶ La existencia de mercados cautivos al parecer ocurre incluso cuando se trata de un cliente grande (como SMCV) pero respecto a tipos de carga donde no tiene poder de compra compensatorio como la carga líquida a granel y carga rodante, mas no en el caso de carga sólida a granel donde tiene poder de compra compensatorio debido a su volumen de producción. Según lo indicado por TISUR mediante consulta telefónica del 4 de octubre de 2018, los contratos firmados con SMCV son únicamente para el embarque de minerales, no incluyendo movilización de otros tipos de carga como carga líquida a granel y carga rodante.

Gráfico Nº 6
TPM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES CLIENTES, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2013 – 2017

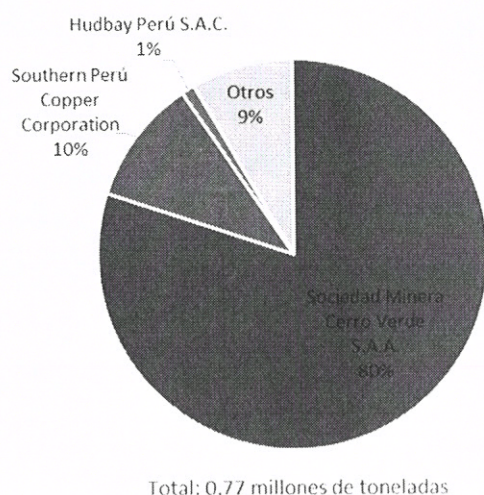
(a) Sólida a granel



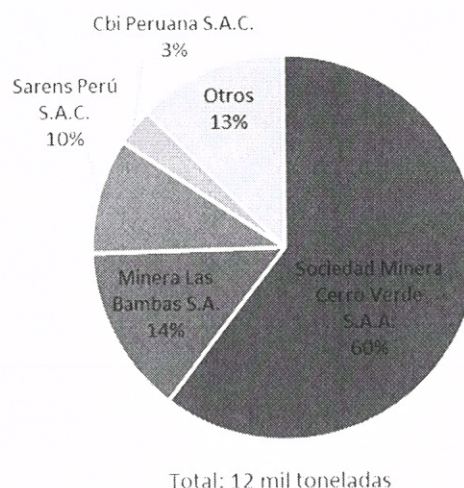
(b) Fraccionada



(c) Granel Líquida



(d) Rodante



Nota: Se ha excluido todo tipo de carga movilizada bajo el régimen de tránsito, toda carga movilizada en contenedores, y todas las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

Fuente: TISUR (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del OSITRAN).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



78. Debido justamente a la existencia de mercados cautivos en el servicio de uso de muelle resultaría razonable que, en cada tipo de carga, a pesar de un aumento pequeño pero significativo y no transitorio en la tarifa de dicho servicio, la mayoría de consignatarios o dueños de carga no dejen de demandarlo en el TPM. Por tal motivo, el alcance geográfico queda limitado a dicho terminal portuario.

79. Según US DoJ y FTC (2011, p. 6), en casos donde un puerto se constituye en la única alternativa económica para que los dueños o consignatarios de la carga puedan movilizar sus productos, el puerto en sí mismo se constituye como un mercado.³⁷
80. En consecuencia, el alcance geográfico queda definido por el TPM. Así, respecto a los servicios regulados a la carga,³⁸ los mercados relevantes donde opera el TPM son:
- el mercado relevante de uso de muelle para carga sólida a granel en el TPM,³⁹
 - el mercado relevante de uso de muelle para carga fraccionada en el TPM,
 - el mercado relevante de uso de muelle para carga líquida a granel en el TPM, y
 - el mercado relevante de uso de muelle para carga rodante en el TPM.

b. Condiciones de competencia

81. Para evaluar las condiciones de competencia en cada uno de los mercados relevantes de los servicios a la carga se aplicará el enfoque presentado en el marco teórico, es decir, se analizarán la competencia intermodal, competencia interportuaria, competencia intraportuaria o intraterminal, el poder de compra compensatorio y facilidad esencial.
- En el TPM, los usuarios del servicio de uso de muelle lo emplean principalmente porque requieren movilizar grandes cantidades de carga y a largas distancias. En efecto, según Rodrigue *et al* (2017),⁴⁰ no existe otra alternativa efectiva para el transporte de grandes cantidades de carga y a largas distancias que el transporte marítimo. Por tal motivo, no existe posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte, es decir, no hay competencia intermodal.
 - De manera similar, tampoco es posible que los dueños o consignatarios de la carga opten por otro puerto distinto pues deben emplear el TPM para poder satisfacer su requerimiento de transporte marítimo por lo que no existe competencia interportuaria.

 37 US DoJ y FTC (2011) *Competition Concerns in Ports and Port Services*. US Department of Justice y Federal Trade Commission. DAF/COMP/WP2/WD (2011) 34. 27 June 2011. Pag. 4-5. Fecha de consulta: 06 de agosto de 2018. Disponible en: <<http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/1106usroundtable.pdf>>.

38 Las definiciones de mercado están acotadas únicamente a los servicios regulados. El mercado o los mercados relevantes donde opera el TPM (incluyendo tanto servicios regulados como no regulados) podrían ser definidos de manera distinta a lo que se presenta en este documento.

 39 Incluye, entre otros tipos de carga sólida a granel, la carga de concentrados de minerales (en regímenes de embarque mayores y menores a 1 000 toneladas por hora) y la carga de cereales (en regímenes de embarque mayores y menores a 400 toneladas por hora).

40 Rodrigue, J.; Comtois, C. y Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems*. Fourth Edition. New York: Routledge. Fecha de consulta: 12 de octubre de 2018. Disponible en: <https://transportgeography.org/?page_id=1762>.

- La competencia intraportuaria o intraterminal tampoco es posible pues dentro del TPM solo existe TISUR como único proveedor del servicio de uso de muelle, incluso dicho operador portuario es el encargado directo de su provisión, pues mediante Resolución N° 080-2006-CD-OSITRAN, OSITRAN prohibió la posibilidad de sub-contratación para la operación de uso de muelle.
- En razón principalmente de la cercanía al TPM de sus principales clientes, no es de esperar que tengan un poder de compra compensatorio significativo, principalmente por razones de costos de transporte a puertos alternativos. En efecto, los centros de producción o distribución de los principales clientes del TPM se encuentran ubicados relativamente cerca a dicho terminal portuario. Por ello, independientemente de la cantidad de carga movilizada no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio en la determinación del precio de los referidos servicios de uso de muelle.
- Debido a que para los usuarios del servicio de uso de muelle no resulta posible cambiar a otro modo de transporte de la carga, y no tienen un significativo poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el TPM puede ser considerado como una facilidad esencial en este caso.

82. Por tales motivos, se considera que no existen condiciones de competencia en los mercados relevantes de: uso de muelle para carga sólida a granel en el TPM, uso de muelle para carga fraccionada en el TPM, uso de muelle para carga líquida a granel en el TPM, y uso de muelle para carga rodante en el TPM.

C. Servicios de almacenamiento

a. Mercado relevante

83. El servicio de almacenamiento comprende el depósito y permanencia de mercancías en condiciones adecuadas de conservación y seguridad. En particular, tal como se indica en el Anexo N° 1, el TPM posee la siguiente infraestructura para brindar este servicio:

- Granos: silos con capacidad para 75 000 TM.
- Minerales: almacén del amarradero C con 125 000 TM y almacenes del amarradero F con un total de 300 000 TM.
- Carga general: áreas de almacén techado (24 245,00 m²) y no techado (157 754,15 m²).
- Alcohol: tanque 9 900 m³.
- Área de reserva de 1 630 525 m² disponible para ampliaciones según demanda.

84. Dado que el referido servicio se presta luego de que la mercancía está puesta al costado de la nave, su demanda proviene de los dueños o consignatarios de la carga. En ese sentido, debe analizarse cuáles son los posibles sustitutos de dicho servicio desde el punto de vista de los dueños o consignatarios de la carga. Para ello, resulta necesario precisar que el servicio regulado de almacenamiento en el TPM está referido al almacenamiento de trigo y otros cereales a granel en silos bajo el régimen de importación⁴¹.



⁴¹ Anexo 6.1 del Contrato de Concesión. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/Texto20Actualizado_TISUR1.pdf.

85. Los silos son estructuras diseñadas para el almacenamiento de cereales en condiciones de seguridad y conservación. En el caso del TPM, los silos se emplean únicamente para almacenar ese tipo de carga (cereales), es decir, no pueden ser empleados para almacenar otros tipos de carga. En tal sentido, a efectos de identificar posibles sustitutos para los dueños o consignatarios de la carga, debe tomarse en cuenta lo siguiente:
- El servicio de almacenamiento de carga en infraestructura donde se almacenan productos contaminantes o no aptos para el consumo humano o animal, no podría ser un servicio sustituto del servicio analizado pues no sería demandado por los dueños o consignatarios de la carga. De esta manera se descartan como alternativas los almacenes para minerales (aquellos relacionados con los amarraderos C y F) y alcohol.
 - El servicio de almacenamiento de granos en patio (incluyendo áreas techadas y no techadas) puede ser un servicio sustituto del servicio analizado, toda vez que en el TPM las áreas de patio se emplean para almacenar granos en caso los silos se encuentren ocupados a la llegada de los cereales.⁴²
86. Los tipos de almacenes vinculados con el comercio exterior que se realiza a través de los puertos en el Perú son: depósitos temporales, depósitos aduaneros y depósitos de las Zonas Especiales de Desarrollo (ZED), cuyas definiciones se indican en el Diagrama N° 3.⁴³

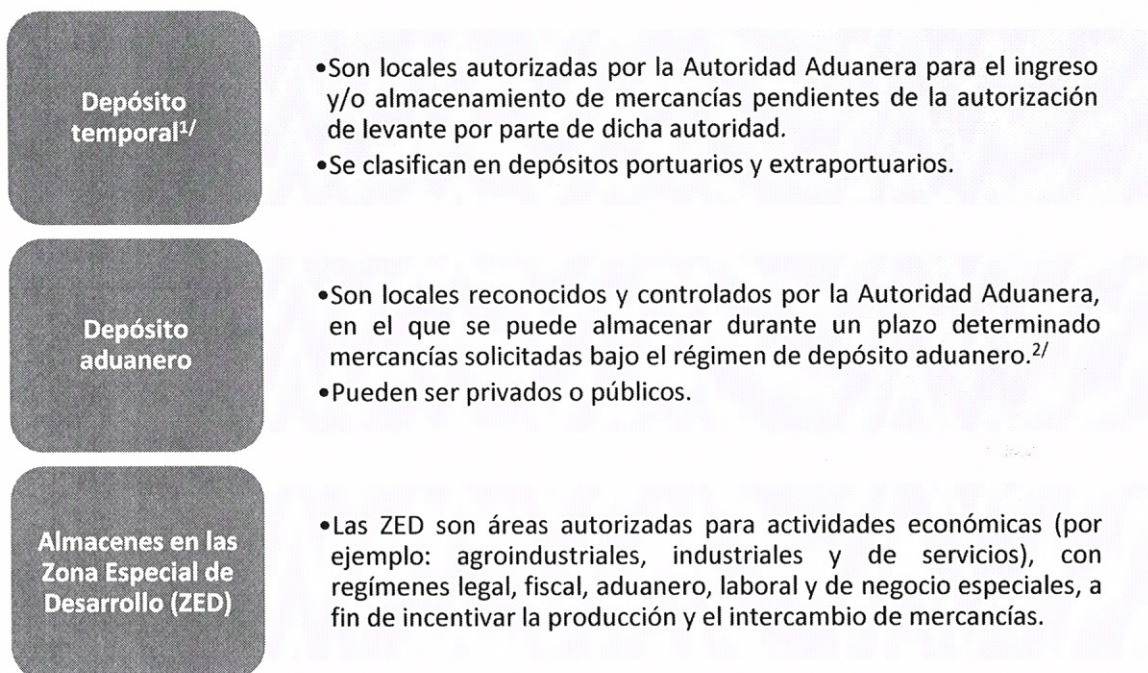


⁴² La relación inversa no se cumple debido a las características de los silos, de los cereales y su destino al consumo humano o animal. Es decir, cuando se requiera almacenar graneles sólidos (distintos a cereales), carga fraccionada, carga líquida a granel o carga rodante, y el patio del TPM se encuentre ocupado, no se pueden emplear los silos. Información proporcionada por TISUR en consulta telefónica del 4 de octubre de 2018.

⁴³ Las actuales ZED antes eran denominadas Centros Exportación, Transformación, Comercialización, Industria y Servicios (CETICOS). Ver Solis, M. (2016). *Ceticos ahora se denominarán "Zonas Especiales De Desarrollo" y se establecen medidas para su desarrollo*. Fecha de consulta: 19 de octubre de 2018. Disponible en: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/manuelsolis/2016/06/03/ceticos-ahora-se-denominaran-zonas-especiales-de-desarrollo-y-se-establecen-medidas-para-su-desarrollo/>.

Diagrama N° 3

TIPOS DE ALMACENES RELACIONADOS CON EL COMERCIO EXTERIOR PORTUARIO EN EL PERÚ



Notas:

- Los depósitos temporales y depósitos aduaneros pertenecen a la categoría de almacenes aduaneros. Un almacén aduanero es un local destinado a la custodia temporal de las mercancías cuya administración puede estar a cargo de la Autoridad Aduanera, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas.
- Se incluyen también los almacenes en las ZED pues se trata de puntos de ingreso de mercaderías al país. En efecto, según Solis (2016), las empresas ubicadas en una ZED pueden ingresar mercaderías al país sin tener que pasar por almacenes aduaneros que generan demoras y costos que encarecen sus negocios.
- La Autoridad Aduanera es la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat).

1/ También existen depósitos temporales postales, que son locales destinados para el almacenamiento, clasificación y despacho de los envíos postales.

2/ El régimen depósito aduanero es aquel que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero pueden ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un periodo determinado y bajo el control de la Autoridad Aduanera, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, siempre que no hayan sido solicitadas a ningún régimen aduanero ni se encuentren en situación de abandono.

Fuente: Artículo N° 2 de la Ley General de Aduana. Fecha de consulta: 19 de octubre de 2018. Disponible en:

<<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>> y Solis, M. (2016).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



87. El objetivo de los dueños o consignatarios de la carga desembarcada en el TPM que demandan este servicio de almacenamiento es disponer de dicha carga con relativa rapidez para su internamiento en el mercado nacional, ya sea con el objetivo de usar dicha carga como insumo en su proceso productivo o para fines de comercialización (como producto intermedio o final) en los diferentes mercados de la región. Por tal motivo, el tipo de almacén que se adecúa a sus requerimientos son los depósitos temporales, descartándose el depósito aduanero, donde las mercancías pueden permanecer hasta por doce meses,⁴⁴ y los almacenes en alguna ZED, más orientadas a empresas que requieren regímenes especiales para incentivar su producción o comercialización.
88. En consecuencia, el servicio relevante queda definido como el servicio de almacenamiento de cereales brindado en depósitos temporales (silos o patio) donde no se almacenen productos no aptos para el consumo humano o animal.
89. Por otro lado, en relación a las posibles fuentes alternativas de provisión del servicio de almacenamiento para cereales, según la Intendencia Aduanera Mollendo-Matarani de la Sunat,⁴⁵ a la fecha, en la jurisdicción de Mollendo-Matarani se encuentran habilitados los almacenes indicados en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4
CATEGORÍA DE ALMACENES UBICADOS EN LA JURISDICCIÓN MOLLENDO-MATARANI

Empresa	Categoría de almacén
Terminal Internacional del Sur S.A.	Depósito Temporal (Portuario)
Rico Pollo S.A.C.	Depósito Aduanero (Público)
Molinos & CIA S.A.	Depósito Aduanero (Público)
Molino Las Mercedes S.A.C.	Depósito Aduanero (Privado)
Almacén Rodríguez Banda S.A.	Zona Especial de Desarrollo

Fuente: Intendencia Aduanera sede Mollendo-Matarani de la Sunat (comunicación electrónica del 18.10.18).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

90. Es decir, según la Intendencia Aduanera Mollendo-Matarani de la Sunat, TISUR es el único depósito temporal bajo la jurisdicción de Mollendo-Matarani.⁴⁶



45

Fecha de consulta: 22 de octubre de 2018. Información disponible en:

<<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/deposito/depositoA/procGeneral/despa-pg.03-A.htm>>.

Información brindada por la Intendencia Aduanera Mollendo-Matarani de la Sunat mediante comunicación electrónica del 18 de octubre de 2018.



46

Cabe precisar que, según la Autoridad Aduanera, actualmente no cuentan con la respectiva habilitación aquellas alternativas de almacenamiento identificadas en el anterior proceso de revisión tarifaria del 2014, es decir, Almacenera Grau S.A., Neptunia S.A. y Ransa Comercial S.A. (OSITRAN, 2014, p.29). Información brindada por la Intendencia Aduanera Mollendo-Matarani de la Sunat mediante comunicación electrónica del 18 de octubre de 2018. Por otro lado, en el caso de Almacenera Grau S.A., si bien ya no cuenta con un depósito temporal extraportuario, según comunicación telefónica del 04 de octubre de 2018 de TISUR, este operador portuario mantiene un contrato con Almacenera Grau S.A. para alquiler de una zona dentro del TPM destinada para el depósito de tuberías relacionadas con el proyecto Gaseoducto Sur Peruano, actualmente paralizado.

91. Si bien es cierto que solo existe TISUR como único depósito temporal, también es cierto que potencialmente pueden existir otros depósitos temporales en el área de influencia del TPM los cuales representarían servicios sustitutos para los dueños o consignatarios de la carga en sus operaciones de embarque y desembarque en dicho terminal portuario, ejerciendo, de ese modo, presión competitiva sobre el único proveedor actualmente disponible en el mercado del servicio. Considerando ello, el mercado geográfico relevante debe incluir tanto el TPM como su área de influencia.
92. Por consiguiente, el mercado relevante queda definido como el servicio de almacenamiento de cereales brindado en depósitos temporales (silos o patio) en el TPM y su área de influencia, donde sea posible almacenar productos aptos para el consumo humano o animal (en adelante, el servicio de almacenamiento para cereales).

b. Condiciones de competencia

93. Como se indicó anteriormente, según la Intendencia Aduanera Mollendo-Matarani de la Sunat, TISUR es el único depósito temporal actualmente operativo en el mercado del servicio de almacenamiento de cereales brindado en depósitos temporales (silos o patio) en el TPM y su área de influencia, donde no se almacenen productos no aptos para el consumo humano o animal (en adelante, el servicio de almacenamiento para cereales).
94. Dado ello, se evidencia de manera categórica que TISUR tiene posición de dominio en ese mercado relevante, y por tanto no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio de almacenamiento.
95. Aún más, uno de los principales clientes del TPM es Alicorp.⁴⁷ TISUR y Alicorp son empresas del Grupo Romero. Por tal motivo, es razonable esperar que Alicorp siga manteniendo importante participación en la capacidad de almacenamiento del TPM y por tanto la capacidad de dicho terminal se vea limitada para atender la demanda de empresas que no forman parte del mismo grupo económico.



⁴⁷

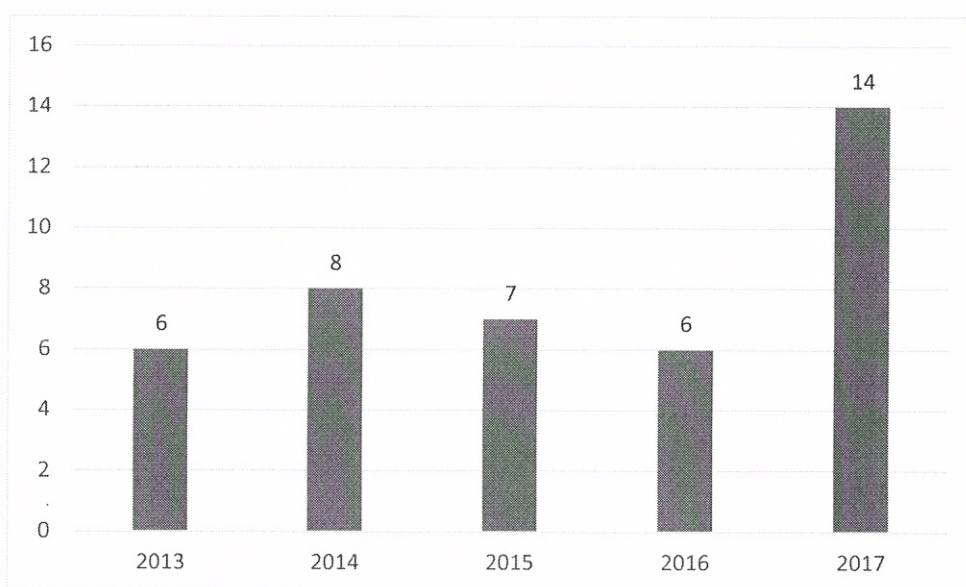
Información proporcionada por TISUR en consulta telefónica del 15 de octubre de 2018.

D. Servicios a los pasajeros

a. Mercado relevante

96. El servicio de embarque y desembarque de pasajeros brindado por el TPM incluye además de las facilidades para el embarque y desembarque en sí mismos, algunos servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones.⁴⁸ Es decir, los pasajeros de los cruceros, denominados cruceristas,⁴⁹ son quienes demandan y reciben el referido servicio de embarque y desembarque de pasajeros.
97. Durante el periodo 2013-2017, se atendió a un promedio de siete cruceros por año en el TPM, con una cantidad muy variable de pasajeros en cada uno de ellos (entre 51 y 651 pasajeros por crucero), tal como se presenta en el Gráfico N° 7.

Gráfico N° 7
TPM: CANTIDAD DE RECALADAS DE CRUCEROS, 2013– 2017



Nota: La información se refiere a las recaladas de cruceros, siendo que algunos cruceros llegaron dos veces en el año 2017, tal es el caso de los cruceros: Silver Muse, Le Soleal, Hebridean Sky y Amadea.

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



⁴⁸ Ver Cuadro N° 2 de la Exposición de Motivos de la Resolución N° 063-2005-CD-OSITRAN del 30 de septiembre de 2005. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/77da0ea68df1a84579f34722433a20791c1e11af.pdf>>.

⁴⁹ Fecha de consulta: 31 de julio de 2018. Disponible en: <<https://www.cruceguia.com/cruceguia/consejos/>>.

98. Los ingresos estimados por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM han oscilado entre USD 8 mil y USD 16 mil dólares por año durante el periodo 2013-2017, lo que en promedio representó el 0,02% del total de ingresos de TISUR en ese periodo, tal como se muestra en el Cuadro N° 5.

Cuadro N° 5
TPM: INGRESOS POR EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS, 2013 – 2017

Año	Pasajeros atendidos ^{1/}	Tarifa (USD por pasajero)	Ingresos del servicio (Miles de USD) ^{2/}	Ingresos totales (Miles de USD) ^{3/}	Participación
2013	1 324	6	8	39 147	0,03%
2014	1 737	6	10	43 743	0,03%
2015	1 963	6	12	64 666	0,03%
2016	1 767	6	11	107 348	0,02%
2017	2 727	6	16	107 031	0,02%

1/ Considera solo aquellos pasajeros a quienes se brindó el servicio de embarque, no a la totalidad de pasajeros de cada crucero.

2/ Estimaciones que resultan de multiplicar el número de pasajeros atendidos por la respectiva tarifa.

3/ En los años 2016 y 2017, TISUR reportó sus ingresos en soles con frecuencia mensual y para su conversión a dólares, en cada mes se usó el tipo de cambio promedio mensual (obtenido del BCRP) y luego se totalizó para cada año.

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

99. En el caso del TPM, 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 adyacentes al Puerto de Matarani, tales como aquellos localizados en la misma ciudad de Arequipa (a 1,5 horas del TPM vía transporte terrestre) y atractivos naturales tales como el Santuario Nacional Lagunas de Mejía⁵⁰ (a 1 hora del TPM vía transporte terrestre) y las playas de Mollendo⁵¹ (a media hora del TPM por vía de transporte terrestre⁵²).⁵³



⁵⁰ El Santuario Nacional Lagunas de Mejía es un humedal que se encuentra localizado en la provincia de Islay, departamento de Arequipa. El turismo internacional aún es muy reducido y se debe casi exclusivamente por las aves que habitan dicho santuario, es decir, se trata de un turismo de tipo ornitológico (*birdwatchers*). Fecha de consulta: 30 de julio de 2018. Disponible en: <<http://www.sernanp.gob.pe/lagunas-de-mejia>>.

⁵¹ El atractivo principal de Mollendo y toda la Provincia de Islay es la sucesión de cinco playas y una caleta ubicadas a lo largo de 35 km de costa, concurridas principalmente en verano por nacionales y extranjeros. Fecha de consulta: 1 de agosto de 2018. Disponible en: <<http://www.mollendo.net/playas-mollendo/>>.

⁵² Los tiempos han sido obtenidos de *Google Maps*. Fecha de consulta: 1 de agosto de 2018.

⁵³ OSITRAN (2005). *Fijación de tarifa por embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani*. Exposición de Motivos de la Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD-OSITRAN del 30 de setiembre de 2005. Pág. 6, 27 y 30. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/77da0ea68df1a84579f34722433a20791c1e11af.pdf>>.



100. Una opción alternativa al servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante un terminal portuario es que el barco se detenga a una determinada distancia del terminal portuario para que los pasajeros desciendan a unos botes o lanchas y luego sean trasladados hacia terminales portuarios más pequeños. Sin embargo en el caso del TPM esta alternativa no es posible por 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; (ii) probablemente esta alternativa no resulte atractiva para los pasajeros de los cruceros, y (iii) es posible que la seguridad de los pasajeros se vea comprometida no solo por el tipo de traslado, sino también porque las aguas cercanas al TPM no son tranquilas.⁵⁴
101. Debido a esto es de esperar que un aumento pequeño pero significativo (de entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa del servicio de embarque de pasajeros brindado por el TPM no genere un desplazamiento significativo de los cruceros hacia una alternativa como la antes descrita.
102. El comentario anterior se ve reforzado aún más si se considera que la tarifa del servicio de embarque de pasajeros no es el factor determinante para que una línea de cruceros decida arribar a un puerto sino más bien otras características como, por ejemplo, los atractivos turísticos a los que se puede acceder descendiendo en dicho puerto.⁵⁵
103. Por lo tanto, el mercado relevante del servicio es el mercado de embarque y desembarque de pasajeros de los cruceros a través de un terminal portuario,⁵⁶ con la respectiva infraestructura e incluyendo servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones.
104. La definición del mercado es un instrumento para evaluar las condiciones de un mercado mediante la identificación de las áreas geográficas (y obviamente los tipos de servicios) que pueden ejercer alguna presión competitiva sobre el servicio bajo análisis.⁵⁷ Bajo esa premisa, es imposible pensar que un incremento pequeño pero significativo (de entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa del servicio de embarque de pasajeros brindado por el TPM genere que una cantidad significativa de cruceristas sustituya dicho terminal por algún otro ubicado en otra área geográfica distinta a donde se ubica el mencionado TPM.


⁵⁴ Indecopi (2005). *Análisis de las condiciones de competencia en el servicio de embarque de pasajeros turistas en el Terminal Portuario de Matarani*. Informe N° 017-2005/GEE del 29 de marzo de 2005. Pág. 22-23.

⁵⁵ Indecopi (2005, p. 25).


⁵⁶ Indecopi (2005). *Análisis de las condiciones de competencia en el servicio de embarque de pasajeros turistas en el Terminal Portuario de Matarani*. Informe N° 017-2005/GEE del 29 de marzo de 2005.

⁵⁷ Motta (2004, p.102).

105. Algunas razones por la cuales se considera que no existe otra área geográfica donde sea posible ir en reemplazo del servicio de embarque y desembarque de pasajeros del TPM es que: (i) el itinerario de los cruceros es determinado según los atractivos turísticos que los pasajeros prefieran visitar, y (ii) dado lo anterior, los operadores turísticos de los cruceros prefieren (probablemente para mayor comodidad de los turistas y que se mantenga su preferencia por ese operador turístico) desembarcar en un lugar lo más cercano posible al referido atractivo turístico o con suficientes conexiones hasta dicho atractivo turístico.⁵⁸ Por tal motivo, se considera que el mercado geográfico está limitado a las instalaciones del TPM.

106. Es decir, el mercado relevante queda definido como el servicio de embarque y desembarque de pasajeros (incluyendo servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones) en el TPM.

b. Condiciones de competencia

107. El mercado relevante fue definido como el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM. 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, concebidos actualmente como hoteles flotantes y con tendencia a convertirse en ciudades flotantes, dadas las preferencias por buques de mayor tamaño en la industria de cruceros. Es decir, no existe competencia intermodal.
- Ante un aumento pequeño pero significativo (de entre 5% y 10%) y no transitorio en el precio del servicio de embarque y desembarque de pasajeros brindado por el TPM, no se espera que los cruceristas respondan dejando de arribar a dicho terminal y en su reemplazo acudiendo a otros terminales relativamente cercanos como Callao, Pisco o Ilo porque: (i) el precio de dicho servicio no es el factor principal para decidir arribar al TPM, y (ii) emplear otros terminales portuarios no les permitiría a los cruceristas acceder con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TPM. Es decir, no existe competencia interportuaria.
- El único concesionario en el TPM es TISUR, de modo que en su interior no existe otro terminal que brinde el servicio de servicio de embarque y desembarque de pasajeros. Además, no parece viable que en el corto plazo otro concesionario ingrese a dicho puerto para operar otro terminal donde sea posible prestar el mencionado servicio, porque el número de cruceros que arriba al TPM aún es reducido (un promedio de 7 cruceros por año durante el periodo 2013-2017) y los ingresos por la prestación son muy reducidos (0,02% del total de ingresos en promedio de dicho terminal en el referido periodo 2013-2017). Es decir, no existe competencia intraportuaria e intraterminal.



- El poder de negociación de los usuarios de servicios portuarios puede restringir una posible conducta anti competitiva de parte del operador portuario, siempre que dichos usuarios: (i) generan ingresos que representan una parte importante del total de ingresos del operador portuario, (ii) pueden fácilmente reemplazar al puerto por otro u otros, (iii) pueden integrarse verticalmente hacia adelante o hacia atrás para brindar los servicios portuarios, y (iv) pueden adicionar costos a los operadores portuarios o afectarlos negativamente de otras formas.⁵⁹ En el caso del TPM, los usuarios del servicio de embarque y desembarque de pasajeros (directamente los cruceristas e indirectamente las líneas de crucero) no tienen ese poder de negociación porque:
 - los ingresos que le generan a dicho operador portuario apenas representaron el 0,02% del total de sus ingresos en promedio durante el periodo 2013-2017,
 - no pueden reemplazar fácilmente dicho puerto por otro, pues si lo hacen, los pasajeros del crucero no podrían acceder con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TPM,
 - no es posible pensar razonablemente que las líneas de cruceros estén interesadas en realizar inversiones en el TPM solo para encargarse de la prestación del servicios de embarque y desembarque de pasajeros pues su demanda por el servicio es de muy baja frecuencia⁶⁰, además que la tarifa por dicho servicio no representa una parte importante del costo de prestación del servicio de cruceros (USD 6,00⁶¹ en relación a un precio mínimo de EUR 3 830 por persona en un crucero que recorrerá Panamá, Ecuador, Perú y Chile durante 13 días y 12 noches, incluyendo Matarani en su ruta),⁶² y
 - dado que los ingresos que le reporta al puerto son muy reducidos, si los usuarios dejaran de demandarlos no se verán afectados los ingresos totales del TPM.

108. En conclusión, en el Cuadro N° 6 se presentan los resultados del análisis de condiciones de competencia en los diversos mercados relevantes donde opera el TPM.



59

CRA (2002) *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Prepared by: Charles River Associates (Asia Pacific) Ltd. 29 April 2002. Page: 27. Fecha de consulta: 31 de julio de 2018. Disponible en: <https://www.transport.govt.nz/assets/Import/Documents/portsreport29april2002final.pdf>.

60

La empresa de cruceros Silversea, cuyas naves son las que más han demandado los servicios de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM durante el periodo 2013-2017, ha arribado a este terminal como máximo cuatro veces por año.



61

Ver Resolución N° 012-2014-CD-OSITRAN "Renuevan la vigencia de la tarifa máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros del Terminal Portuario de Matarani" del 18 de marzo de 2014. Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/7a9454f5da101da3991af0a771c26fdcebc073b8.pdf>.

62

Ver Página Web de la Agencia de Viajes "Vamos de Crucero". Fecha de consulta: 31 de julio de 2018. Disponible en: <https://www.vamosdecruceiro.com/puertos/6701e/peru/cruceros-matarani.html>.

Cuadro N° 6
TPM: CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LOS MERCADOS RELEVANTES DEL TPM

Categoría de servicios	Mercado relevante	Condiciones de competencia
Servicios a la nave	• Mercado de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros.	No existen condiciones de competencia
Servicios a la carga	• Mercado relevante de uso de muelle para carga sólida a granel en el TPM.^{1/} • Mercado de uso de muelle para carga fraccionada en el TPM. • Mercado de uso de muelle para carga líquida a granel en el TPM. • Mercado de uso de muelle para carga rodante en el TPM.	No existen condiciones de competencia
Servicios de almacenamiento	• Mercado del servicio de almacenamiento de cereales brindado en depósitos temporales (silos o patio) en el TPM y su área de influencia, donde sea posible almacenar productos aptos para el consumo humano o animal.	No existen condiciones de competencia
Servicios a los pasajeros	• Mercado de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM, incluyendo servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones.	No existen condiciones de competencia

1/ Incluye, entre otros tipos de carga sólida a granel, la carga de concentrados de minerales (en regímenes de embarque mayores y menores a 1 000 toneladas por hora) y la carga de cereales (en regímenes de embarque mayores y menores a 400 toneladas por hora).

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

VII. FACTOR DE PRODUCTIVIDAD

109. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 6 y el anexo 6.1 del Contrato de Concesión, la revisión de tarifas máximas se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio denominado RPI-X, donde el primer factor (RPI) es la inflación relacionada al Índice de Precios al Consumidor, mientras que el segundo factor es el factor de productividad (X).

110. Este mecanismo forma parte de lo que se denomina “regulación por incentivos”, pues ofrece las condiciones para minimizar los costos de producción de los servicios (eficiencia productiva), permitiendo que la Entidad Prestadora pueda retener las ganancias generadas por una mayor eficiencia en sus operaciones (en relación a la productividad determinada por el Regulador). De esta manera, este mecanismo de revisión origina fuertes incentivos para la reducción de costos del Concesionario, permitiendo al mismo tiempo que dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario.

111. Considerando un mecanismo de revisión de tarifas en base a la metodología de precios tope, la nueva tarifa es determinada por la siguiente expresión:



$$P_t = [1 + (RPI_{t-1} - X)] * P_{t-1}$$

Donde:

- P_t = Precio del servicio para el año t.
 RPI_{t-1} = Promedio de las variaciones en el Índice General de Precios del periodo entre la fijación y la revisión, o el que establezca el Contrato de Concesión.
 X = Factor de productividad.
 P_{t-1} = Tarifa del servicio correspondiente al año anterior.

112. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, en el anexo 6.1 del Contrato de Concesión, modificado mediante la Adenda N° 2, el factor X está definido como el factor que recoge los cambios en la productividad en el periodo. Se determina mediante la aplicación de la siguiente ecuación cuyos componentes fueron previamente definidos:

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

113. Cabe señalar que para efectos del cálculo de la PTF (Productividad Total de Factores), la agregación de los servicios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios se realizará utilizando el Índice de Fisher.

114. Respecto al mecanismo de *price cap* mediante el factor de productividad se aplicarán las reglas establecidas en el anexo 6.1 del Contrato de Concesión:

- Para el cálculo del costo del capital se utilizará el costo promedio ponderado del capital, estimado sobre la base del modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM).
- Una vez estimado el factor X que estará vigente para el siguiente quinquenio, la aplicación del mecanismo RPI – X se realizará cada año y tendrá vigencia entre el 17 de agosto del año correspondiente del quinquenio y el 16 de agosto del año siguiente. Para tal efecto, el ajuste se realizará tomando en consideración la variación del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (RPI o IPC) de los últimos doce (12) meses para los cuales se cuenta con información publicada por la entidad competente y será corregida por la variación registrada, para el mismo periodo, por la depreciación o apreciación cambiaria, estimada en base al comportamiento del tipo de cambio publicado por la entidad competente.
- En el caso que el Concesionario decida establecer, en el marco de sus políticas comerciales, una o más canastas de servicios, la aplicación del factor de productividad se determinará por grupos de servicios regulados. No podrán incluirse dentro de una canasta los servicios que enfrenten competencia.



VIII. CRONOGRAMA

115. El cronograma de actividades se muestra en el Anexo N° 2 del presente informe.

IX. CONCLUSIONES

116. El Reglamento General de OSITRAN lo faculta a desempeñar la función reguladora, lo que implica la determinación de tarifas, principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables. Adicionalmente, el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN establece que el OSITRAN puede llevar a cabo procedimientos de fijación o revisión tarifaria, ya sea de oficio o a instancia de parte. De la misma manera, establece las condiciones que deben cumplir los mercados en los que se transan los servicios sujetos a regulación tarifaria, así como las disposiciones que eventualmente podría aplicar el Regulador. Dicha norma, en concordancia con el marco normativo que regula la actividad de OSITRAN, prevé su aplicación supletoria cuando los contratos de concesión no han regulado, total o parcialmente, el régimen tarifario aplicable al contrato.
117. El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani establece la obligación de revisar cada cinco años las tarifas máximas de los servicios que son regulados mediante el mecanismo RPI-X. Dicho Contrato también prevé que en cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las tarifas máximas, éste deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados correspondiendo continuar la regulación solo en casos donde no existan condiciones de competencia; y que las propuestas de revisión tarifarias serán realizadas únicamente por la sociedad concesionaria y el OSITRAN y contarán con la participación de los usuarios, conforme lo establecen las normas que regulan dicha participación.
118. Luego de realizar el análisis de condiciones de competencia de los servicios regulados del Terminal Portuario de Matarani se verificó que no existen condiciones de competencia en la prestación de dichos servicios regulados. Por tanto, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, debe mantenerse la regulación tarifaria de esos servicios regulados.
119. Por ello, en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión corresponde iniciar de oficio el procedimiento de revisión del factor de productividad aplicable a los siguientes servicios del Terminal Portuario de Matarani durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024:
- Amarre y desamarre.
 - Uso de amarradero.
 - Uso de muelle para carga sólida a granel.
 - Uso de muelle para carga sólida a granel - concentrados.
 - Uso de muelle para carga sólida a granel - cereales.
 - Uso de muelle para carga fraccionada.
 - Uso de muelle para carga líquida a granel.
 - Uso de muelle para carga rodante.
 - Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al día 20.⁶³
 - Embarque/desembarque de pasajeros.



63

Según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del TPM, la tarifa del servicio de almacenamiento de cereales en silos durante los primeros 10 días es USD 0,00.

RECOMENDACIÓN

120. Se recomienda al Consejo Directivo del OSITRAN aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, mediante el factor de productividad para los siguientes servicios del Terminal Portuario de Matarani aplicable durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024:

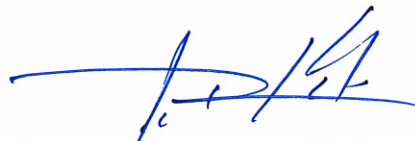
- Amarre y desamarre.
- Uso de amarradero.
- Uso de muelle para carga sólida a granel.
- Uso de muelle para carga sólida a granel - concentrados.
- Uso de muelle para carga sólida a granel - cereales.
- Uso de muelle para carga fraccionada.
- Uso de muelle para carga líquida a granel.
- Uso de muelle para carga rodante.
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al día 20.⁶⁴
- Embarque/desembarque de pasajeros.

Se adjunta cronograma de actividades y proyecto de resolución correspondiente.

Atentamente,

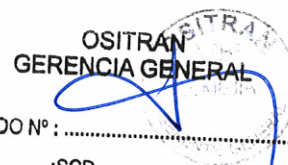


RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios
Económicos



JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Reg. Sal.41981-18



PROVEIDO N° : **R24 2018-66.**
PARA :SCD
ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO
PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA
DEL CONSEJO DIRECTIVO
FECHA : **09/11/18.**

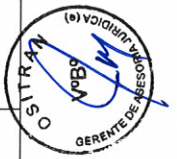
⁶⁴ Ídem.

ANEXOS

ANEXO Nº 1

INFRAESTRUCTURA PRINCIPAL DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI, SEGÚN TIPO DE SERVICIO, 2017

Tipo de servicio	Denominación del servicio	Infraestructura
A la nave	Amarre/desamarre y alquiler del amarradero	- En rada interior. Muelle longitudinal de 583 m. de largo, con calado de 10 m. y capacidad para atender naves de 235 m. de eslora y simultáneamente hasta tres naves (en los amarraderos A, B y C de dicho muelle) y dos rompeolas de 650 y 145 m. - En rada exterior. Muelle especializado en embarque de mineral con: 280 m. de largo y 18 m. de calado, capacidad para recibir naves tipo Handysize y Handymax, sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (dos en proa y dos en popa) y sistema de vitas en muelle (Muelle F).
A la carga	Servicios diversos y suministros	Talleres de maestranza, servicios de seguridad, suministro de energía eléctrica, agua, combustible, etc.
	Carga sólida a granel: minerales	Existen dos sistemas de recepción, almacenamiento y embarque de minerales: - Amarradero C: dos edificios de recepción de minerales transportados por vía férrea y camiones, dos almacenes totalmente cerrados con capacidad combinada de 125 000 TM estáticas y un sistema de fajas transportadoras de 680 m. de longitud, que trasladan el concentrado de mineral hacia la nave con una capacidad nominal de 1 500 TM/hora. - Amarradero F: tres edificios de recepción de minerales transportados hasta el TPM por vía férrea y camiones, tres almacenes herméticos con capacidad combinada de 300 000 TM estáticas y un sistema de embarque en base a fajas transportadoras de 850 m. de longitud que trasladan el concentrado de mineral desde los almacenes en tierra hasta la nave y tiene una capacidad nominal de 2 300 TM/hora.
	Carga sólida a granel: cereales	Un sistema de descarga compuesto de: dos torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan- 400 TM/h y Torre Bulher- 200 TM/h), 59 silos con capacidad estática de 75 000 TM de almacenamiento y una faja transportadora subterránea. Además existe una grúa móvil con un clamshell de 21 m ³ , lo que permite descargas de 300 TM/h adicionales, logrando descargar 7 200 TM por día.



Tipo de servicio	Denominación del servicio	Infraestructura
	Carga líquida a granel	Un sistema de embarque y cinco tanques con capacidad total de 9 900 m ³ para servicio de almacenamiento.
	Cargas generales	Áreas de operaciones y equipos como: grúa <i>Gottwald</i> modelo HMK 280 con capacidad de descarga de 63 TM y grúa <i>Liebherr</i> LHM 400 con capacidad máxima de 100 TM.
	Carga rodante	Muelle <i>roll on / roll off</i> con 36 m de largo, 24 m de ancho y 28 pies de calado.
	Almacenamiento	- Granos: silos con capacidad para 75 000 TM. - Minerales: almacén del amarradero C con 125 000 TM y almacenes del amarradero F con un total de 300 000 TM.^{1/} - Carga general: áreas de almacén techado (24 245,00 m²) y no techado (157 754,15 m²) - Alcohol: tanque 9 900 m³. - Área de reserva de 1 630 525 m² disponible para ampliaciones según demanda.
Contenedores	Manipuleo de contenedores	El terminal de contenedores tiene un área total de 22 112,21 m² distribuidos en tres partes: - Depósito de llenos: con área de 14 264,89 m², capacidad de 1 648 TEU para atención de contenedores secos y refrigerados, cincuenta tomas de energía, y áreas de consolidación y desconsolidación. - Depósito de vacíos: con área de 7 847,32 m² y capacidad de 980 TEU. - Zona de mantenimiento de contenedores: zona especializada para lavado de contenedores y reparación de vacíos.
	Transferencia de contenedores	
	Zona de <i>stacking</i>	
	Consolidación y desconsolidación	
	Almacenamiento de contenedores (llenos/vacíos)	
	Reparación de contenedores Suministro de energía para contenedores refrigerados	
	Montaje y desmontaje de <i>gen set</i> ^{2/}	

TEU = Twenty-Foot Equivalent Unit

TM = toneladas métricas

1/ En el caso del amarradero F, la capacidad total de 300 000 TM está distribuida en tres almacenes: uno con capacidad de 150 000 TM para los embarques de SMCV, otro con capacidad de 100 000 TM para Las Bambas y un tercero con capacidad de 50 000 TM para Antapaccay. Información disponible en: <<http://www.gruporomero.com.pe/es-pe/noticias/tisur-inaugura-el-muelle-f-en-el-terminal-portuario-de-matarani-arequipa/>>. Fecha de consulta: 19 de octubre de 2018.

2/ Además también se brindan otros servicios menores como: forrado de contenedores, etiquetados, precintados, trincados de carga, acondicionamiento, etc.

Fuente: TISUR (2016, p. 20-23) y TISUR (2017, p. 3-8).

OSITRAN - Autoridad de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



ANEXO N° 2

PROPUESTA DE CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN TARIFARIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

N°	ACTIVIDADES	2018			2019											
		Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago					
1	Aprobación del inicio del procedimiento de revisión tarifaria	X														
2	Notificación y requerimiento de propuesta de revisión tarifaria del Concesionario	X														
3	Presentación de propuesta tarifaria por parte del Concesionario	X	X	X	X											
4	Elaboración de la propuesta tarifaria de OSITRAN			X	X	X	X	X								
5	Revisión de la propuesta tarifaria por parte de Gerencia General de OSITRAN						X									
6	Revisión y aprobación de publicación de la propuesta tarifaria de OSITRAN por parte del Consejo Directivo						X	X	X							
7	Publicación de la propuesta tarifaria de OSITRAN							X								
8	Recepción de comentarios							X	X	X	X					
9	Audiencia pública descentralizada							X	X	X	X					
10	Elaboración del Informe Tarifario Final								X							
11	Revisión del informe tarifario final por parte de la Gerencia General de OSITRAN								X	X	X					
12	Revisión y aprobación del informe tarifario final por parte del Consejo Directivo de OSITRAN												X			
13	Publicación en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Institucional de OSITRAN													X	X	X
14	Entrada en vigencia el factor de productividad															X

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

