

INFORME CONJUNTO N° 00133-2020-IC-OSITRAN
(GRE - GAJ)

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

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

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto: Inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

Fecha: 21 de octubre de 2020

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe conjunto es sustentar el inicio de oficio del procedimiento de revisión del factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 11 de mayo del 2011, el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional, suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) con la Entidad Prestadora APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT)
3. En el marco de la primera revisión tarifaria del TNM, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN de fecha 01 de junio de 2016¹, el Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán o el Regulador) aprobó el factor de productividad de -9,63% anual aplicable a las tarifas tope o máximas del TNM, el cual se encuentra vigente hasta el 30 de junio de 2021.
4. El 15 de octubre de 2020 se envió a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00131-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en el cual se recomendó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el TNM.
5. En la sesión de Consejo Directivo del 21 de octubre de 2020, se consideró necesario efectuar precisiones en Informe Conjunto N° 00131-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), las cuales se recogen en el presente documento.

¹ Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN de fecha 08 de junio de 2016, se rectificó el error material detectado en los artículos 1 y 2 de la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN.

III. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

III.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN

6. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
7. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
8. El literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, atribuye al Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que pueda contener.
9. En esa línea, el artículo 10 del Reglamento General de Ositrán (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, 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 al OSITRAN velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares.
10. De otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo legal señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura en virtud de un título legal o contractual. Adicionalmente, el artículo 17 del REGO 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, 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.
11. Por otro lado, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas de Ositrán (RETA), cuyo artículo 53 establece que el Consejo Directivo del Ositrán aprobará el inicio del procedimiento de oficio de fijación, revisión o desregulación tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hacen referencia los artículos 11² y 14³ de dicho Reglamento.

² **“Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria**
En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.”

³ **“Artículo 14.- Desregulación**
Procedimiento administrativo iniciado de oficio o de parte, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que existan condiciones de competencia, tales que disciplinan el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen.

12. Asimismo, el artículo 9 del RETA 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 el Ositrán no deberá oponerse a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En concordancia con dicha disposición, el artículo 12 del RETA establece que, en los casos que los contratos de concesión de la Infraestructura de Transporte de Uso Público bajo competencia del Ositrán, establezcan tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá a dicho Regulador velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos; asimismo, dicho artículo 12 señala que las reglas contenidas en dicha norma se aplican de manera supletoria a lo establecido en los contratos de concesión
13. Por su parte, el artículo 24 del RETA dispone que dicha norma será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo contrato de concesión si este 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 Ositrán.

III.2. CONTRATO DE CONCESIÓN

14. La Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

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

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

El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

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

Factor Ajuste tarifas máximas = RPI-X

Donde:

- RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los EEUU*
- X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el REGULADOR y será revisado cada cinco (5) años*

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

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

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad

OSITRAN realizará un monitoreo periódico del comportamiento del mercado que haya sido desregulado, con el objeto de verificar que las condiciones que justificaron su desregulación se mantengan vigentes.”

(X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).

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

[El subrayado es nuestro.]

15. De conformidad con el Contrato de Concesión, APMT inició operaciones del TNM el 01 de julio de 2011. Considerando ello, en aplicación de lo dispuesto en la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, en el marco de la primera revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN⁴, este Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del TNM (-9.63%), vigente desde el 01 de julio de 2016 hasta el 30 de junio de 2021.
16. Así, teniendo en consideración que el factor de productividad antes indicado se encuentra vigente hasta el 31 de junio de 2021, de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, corresponde a este Regulador revisar el factor de productividad (X) aplicable las tarifas tope o máximas del TNM.

IV. CARACTERÍSTICAS DEL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO

17. El Terminal Portuario del Callao (en adelante, TPC) es la principal instalación portuaria del Perú, la cual está ubicada en la costa centro, en la Provincia Constitucional del Callao, a 14 kilómetros del centro de la ciudad de Lima. A través del TPC se moviliza carga en contenedores, carga fraccionada, granel sólido, granel líquido, carga rodante y pasajeros.
18. Los principales operadores portuarios en el TPC son: (i) DP World Callao S.R.L. que opera el Terminal Muelle Sur, (ii) APMT que opera el TNM, y (iii) Transportadora Callao S.A. que opera el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales. Dichas empresas presentan las siguientes características:

Cuadro N° 1
CARÁCTERÍSTICAS GENERALES DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DEL TPC

Características	Terminal Muelle Sur	Terminal Norte Multipropósito	Terminal Embarque de Concentrados de Minerales
Suscripción del Contrato de Concesión	24.07.2006	11.05.2011	28.01.2011
Inicio de explotación	18.08.2010	01.07.2011	23.05.2014
Plazo de la Concesión	30 años	30 años	20 años
Tipo de terminal	Especializado en contenedores	Multipropósito	Embarque de concentrados de minerales
Alcance del terminal	Nacional	Nacional	Nacional
Tipo de proyecto	Greenfield	Brownfield	Greenfield
Área de influencia	Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú	Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú	Lima, Cerro de Pasco, Junín y Huancavelica
Accionistas	P & O Dover/Dubai Ports (82,55%) y Matthews Holding Limited (17,45%)	APMT Terminals B.V. (63,75%) y Callao Port Holding B.V. (36,25%)	Perubar S.A. (30%), Impala Perú S.A.C. (30%), Sociedad Minera El Brocal S.A. (8%), Minera Chinalco Perú S.A. (7%) y Santa Sofía Puertos S.A. (25%)

Fuente: Contratos de Concesión del Terminal Muelle Sur, Terminal Norte Multipropósito y Terminal de Embarque de Concentrados de Mineral e Informes de desempeño elaborados por Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴ Rectificada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN.

19. De la información presentada en el cuadro anterior, se evidencia que los únicos terminales portuarios que movilizan contenedores en el TPC son el Terminal Muelle Sur y el TNM. Dichos terminales presentan las siguientes características asociadas a su infraestructura y equipamiento:

Cuadro N° 2
PRINCIPAL INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO EXISTENTE PARA LA ATENCIÓN DE CONTENEDORES EN EL TPC

Características	Terminal Muelle Sur	Terminal Norte Multipropósito
Infraestructura		
Amarraderos	650 metros de línea de atraque	950 metros de línea de atraque
Profundidad	-16 metros	-16 metros
Conexiones reefer	448	500
Equipamiento		
Grúas Pórtico de Muelle	7 STS super post panamax	4 STS super post panamax 2 STS panamax
Grúas Pórtico de Patio	21 RTG	12 RTG eléctricas 2 RTG diésel

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán y Planes de Negocios de APMT 2016. Extraído de: (Último acceso: 1 de octubre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. Asimismo, se desprende que los únicos terminales que movilizan carga sólida a granel son el Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales y el TNM. Sin embargo, es oportuno precisar que si bien movilizan el mismo tipo de carga (sólida a granel) los productos que se embarcan en dichos terminales son distintos. Efectivamente, el Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales es un terminal especializado en la movilización de concentrados de minerales, como cobre, plata y zinc. El TNM, por su parte, tiene restringida la movilización de dichos productos (concentrado de minerales)⁵; sin embargo, sí se encuentra autorizado para movilizar otros productos del tipo sólido a granel como granos, cereales, entre otros.
21. Para ello, el TNM cuenta con equipamiento específico para las operaciones de descarga/embarque de dicho tipo de carga, como cucharas, tolvas, entre otros. Asimismo, para carga líquida a granel, el Concesionario cuenta con atriles y mangueras para el embarque o descarga directa a camiones cisterna; así como tuberías interconectadas con los terminales de almacenamiento de líquidos.
22. En cuanto a la carga movilizada, el TNM ha presentado una tendencia creciente durante los años 2016 y 2019, ello se ve reflejado en un crecimiento promedio anual de 4,3%, siendo el año 2017 aquel en que se registró un mayor crecimiento respecto del año anterior (11,5%). En general, el transporte de carga en el TNM ha pasado de 15,7 millones de TM movilizadas en el 2016 a 17,8 millones de TM movilizadas en el 2019. Dicho incremento se encuentra explicado, principalmente por el incremento en la movilización de carga contenedorizada, ello pese a que este tipo de carga representa en promedio el 37,0% del total de carga movilizada por el TNM, mientras que la carga no contenedorizada representa en promedio el 63,0%.

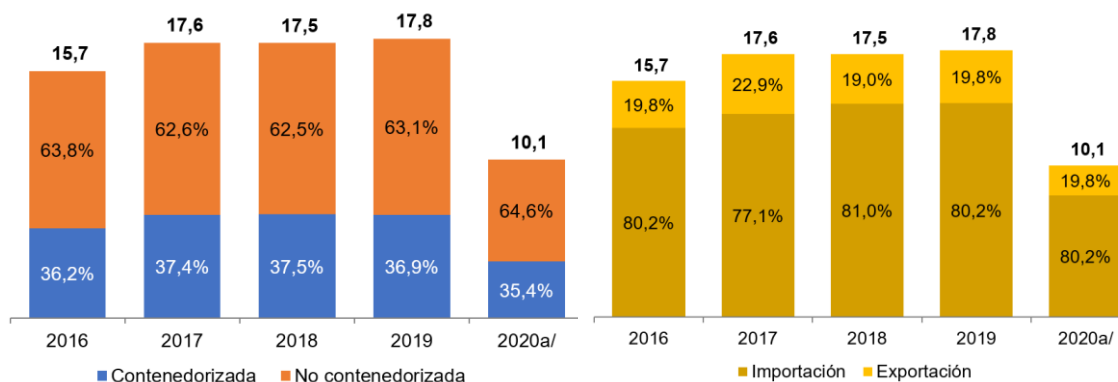
⁵ La Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

“(…)

Con relación al embarque de concentrados de minerales, dicho servicio deberá ser prestado en el Terminal Norte Multipropósito en tanto no se encuentre operativo el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. En tal sentido, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá tomar en cuenta tal condición para efectos de la prestación del referido servicio así como para la suscripción de contratos con terceros vinculados a la instalación, colocación o uso de fajas transportadoras herméticas móviles para su prestación. Se deberá contar con un área adecuada para el estacionamiento de la fajas”.

23. Con relación al movimiento de carga en el TNM según el régimen de importación y exportación, en el gráfico siguiente se puede observar que la carga importada supera largamente en porcentaje de participación a la carga exportada; así, en promedio la carga importada representa el 79,6% del total movilizado, mientras que la carga exportada representa en promedio el 20,4% restante.

Gráfico N° 1
TRÁFICO DE CARGA EN EL TNM, 2016-2020
(En millones de TM)



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. SERVICIOS SUJETOS A REVISIÓN TARIFARIA MEDIANTE RPI-X

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

"8.22. Por la prestación de los Servicios Estándar, la SOCIEDAD CONCESIONARIA estará facultada a cobrar las Tarifas, las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5."

[El subrayado es nuestro.]

26. Así, de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 8.22 antes citada, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar las Tarifas por la prestación de los Servicios Estándar conforme a lo indicado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. Sobre ello, el referido Anexo 5 señala los siguientes Servicios Estándar:

- **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE**
 - Por metro eslora – hora (o fracción de hora)
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
 - **Servicio de embarque o descarga**
 - **Servicio con Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**

- Contenedores de 20 pies lleno
- Contenedores de 40 pies lleno
- Contenedores de 20 pies vacío
- Contenedores de 40 pies vacío
- Carga Fraccionada
- Carga Rodante
- Carga Sólida a Granel
- Carga Líquida a Granel
- Pasajeros

- **Servicios de transbordo**

- **Servicios con Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
- **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío

27. Por su parte, con relación a los Servicios Especiales, la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión dispone lo siguiente:

“8.20 SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuario que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23.”

[El subrayado es nuestro.]

28. Como se puede observar de la citada cláusula, el Concesionario está facultado a cobrar un Precio por los Servicios Especiales listados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión y una Tarifa por aquellos Servicios Especiales listados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
29. Respecto a la lista de Servicios Especiales detallados en el referido Anexo 5, es importante mencionar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN, este Regulador aprobó la desregulación de los siguientes servicios:
- Almacenamiento contenedores llenos (del día calendario 3 al 6 inclusive)
 - Almacenamiento contenedores transbordo (del día calendario 3 al 10 inclusive)
 - Almacenamiento contenedores vacío (del día calendario 3 al 6 inclusive)

30. Considerando ello, a la fecha, los Servicios Especiales respecto de los cuales el Concesionario cobra una Tarifa conforme al Anexo 5 del Contrato de Concesión, son los siguientes:

- **OPERACIONES A LA NAVE**

- Movilización de escotillas (ISO Hatches)
- Re-estiba en bodega (contenedor)
- Re-estiba vía muelle (contenedor)
- Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor

- **OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES**

- Movimiento en el Terminal

- **OPERACIONES DE MANIPULEO A LA CARGA**

- Manipuleo por registro (sin montacargas)
- Manipuleo por registro (con montacargas)

- **OTROS**

- Energía Reefer
- Inspección y monitoreo reefer
- Montaje/desmontaje de sistema *clip on* en reefer *gent set*

31. De otro lado, en línea con lo indicado en la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión previamente citada, el Concesionario se encuentra facultado para prestar nuevos Servicios Especiales, debiendo para tal efecto seguirse el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, la cual señala lo siguiente:

“La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones.”

[El subrayado es nuestro.]

32. Al respecto, es importante mencionar que el Concesionario ha enviado al INDECOPI solicitudes de análisis de condiciones de competencia respecto de diversos servicios especiales. Luego del análisis efectuado por el INDECOPI, este Regulador estableció tarifas máximas de los siguientes servicios, toda vez que se determinó la inexistencia de condiciones de competencia:

- a) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 011-2013-CD-OSITRAN, se aprobó la fijación tarifaria de los siguientes Servicios Especiales:
 - Re-estiba de carga rodante

- Vía nave
 - Vía muelle
 - Re-estiba de carga fraccionada
 - Vía nave
 - Vía muelle
 - Embarque/descarga de carga proyecto
 - Con grúa móvil
 - Sin grúa móvil
- b) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 073-2013-CD-OSITRAN, se aprobó la fijación tarifaria del Servicio Especial “Tratamiento especial de carga peligrosa”, el cual se puede brindar en las siguientes modalidades:
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional.
 - Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional.
- c) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2014-CD-OSITRAN, se aprobó la fijación tarifaria del Servicio Especial “Uso de barreras de contención”.
- d) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 051-2014-CD-OSITRAN, se fijó la tarifa máxima del Servicio Especial “Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario de carga fraccionada”.
- Sin embargo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán declaró que, como consecuencia de la recepción de las obras de las etapas I y II del TNM y del nuevo Nivel de Servicio y Productividad exigible para la prestación del Servicio Estándar a la carga fraccionada, las tarifas máximas de este servicio especial deberán dejar de cobrarse.
- Dado ello, a partir del 21 de septiembre de 2017, APMT retiró de su tarifario este servicio.
- e) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2017-CD-OSITRA, se determinó la tarifa máxima del Servicio Especial “Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves”.
33. Adicionalmente, resulta importante mencionar que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2020-CD-OSITRAN, este Regulador declaró el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Pre enfriado de contenedor vacío”. Cabe señalar que, a la fecha, dicha fijación se encuentra en proceso.
34. En consecuencia, las Tarifas que se encuentran bajo régimen de regulación tarifaria y que serán materia del presente procedimiento de revisión tarifaria corresponden a los siguientes Servicios Estándar y Especiales:

SERVICIOS ESTÁNDAR

- **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE**
 - Por metro eslora – hora (o fracción de hora)
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
 - **Servicio de embarque o descarga**
 - **Servicio con Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**

- Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
- Carga Fraccionada
- Carga Rodante
- Carga Sólida a Granel
- Carga Líquida a Granel
- Pasajeros
- **Servicios de transbordo**
 - **Servicios con Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío

SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA CONTRACTUAL

- **OPERACIONES A LA NAVE**
 - Movilización de escotillas (ISO Hatches)
 - Re-estiba en bodega (contenedor)
 - Re-estiba vía muelle (contenedor)
 - Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor
- **OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES**
 - Movimiento en el Terminal
- **OPERACIONES DE MANIPULEO A LA CARGA**
 - Manipuleo por registro (sin montacargas)
 - Manipuleo por registro (con montacargas)
- **OTROS**
 - Energía *Reefer*
 - Inspección y monitoreo *reefer*
 - Montaje/desmontaje de sistema *clip on* en *reefer gent set*

SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR OSITRÁN

- Re-estiba carga rodante vía nave
- Re-estiba carga rodante vía muelle
- Re-estiba carga fraccionada vía nave
- Re-estiba carga fraccionada vía muelle
- Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil
- Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional
- Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional
- Uso de barrera de contención
- Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves

VI. CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS REGULADOS

35. El Anexo I del RETA señala que en cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las tarifas máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados, siendo que la regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existe competencia en la prestación de dicho servicio:

“I.2.1. Revisión Tarifaria por Precios Tope o Máximos

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

36. Además, el artículo 11 del RETA establece que en los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el Ositrán determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados.
37. Bajo ese contexto, con el objetivo de identificar si existen o no condiciones de competencia que limiten el abuso del poder de mercado es necesario llevar a cabo un análisis de las condiciones de competencia de los mercados en los cuales APMT viene brindando sus servicios regulados en el TNM.
38. Para determinar si existen o no condiciones de competencia es necesario definir de manera previa los mercados relevantes en los cuales se brindan los servicios bajo análisis. Por ello, esta sección ha sido estructurada en dos partes: la primera está referida al marco teórico sobre definición de mercado relevante y el análisis de condiciones de competencia, y la segunda se refiere a la aplicación de dicho marco teórico en el caso específico de los servicios que actualmente brinda APMT bajo régimen de regulación tarifaria.

I.1. MARCO TEÓRICO

A. Mercado relevante

39. 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)⁶ y la Unión Europea⁷.
40. 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 US DoJ y FTC (2010) *The Horizontal Merger Guidelines*. Department of Justice y Federal Trade Commission. Disponible en: <<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

⁷ 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*. 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)> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

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.*"

41. Es decir, el mercado relevante está compuesto de dos dimensiones: mercado de producto y mercado geográfico.⁸ En el caso de los servicios portuarios, los criterios metodológicos para definir el mercado de servicio y el mercado geográfico son:

- Para definir el mercado de servicio, primero, se debe identificar el servicio bajo análisis y sus demandantes, y luego se debe determinar qué servicio o conjunto de servicios es sustituto cercano del servicio en cuestión.

La identificación del servicio también implica evaluar si los servicios bajo análisis forman o no parte de un paquete de servicios, es decir, si 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),⁹ se puede considerar como criterio de agrupación aquellos servicios portuarios que enfrentan similares restricciones de competencia. Según OECD (2011), el empaquetamiento de servicios suele ser común en la industria portuaria.

Al hablar de sustitutos cercanos se hace referencia a servicios que puedan ser considerados como alternativas razonables por un número significativo de usuarios. El análisis se basa principalmente en la noción de sustitución por el lado de la demanda. La sustitución por el lado de la oferta también podría jugar un rol determinante en la definición de mercado relevante; sin embargo, en el caso de puertos, es improbable que sea un aspecto importante debido a que la gran mayoría de los activos portuarios solo pueden ser empleados para brindar servicios portuarios específicos.

Para identificar el mercado de servicio se suele aplicar un razonamiento conocido como Test del Monopolista Hipotético o SSNIP¹⁰ 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.¹¹

La determinación del mercado de servicio pretende establecer qué servicios compiten efectivamente con los servicios materia de análisis, o son potencialmente competidores.

- 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.

⁸ 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", tal como señala OECD (2011). En el presente Informe Conjunto de Inicio se prefiere el uso de los términos "mercado de servicio".

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. Disponible en: <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf> (último acceso: 09 de octubre de 2020).

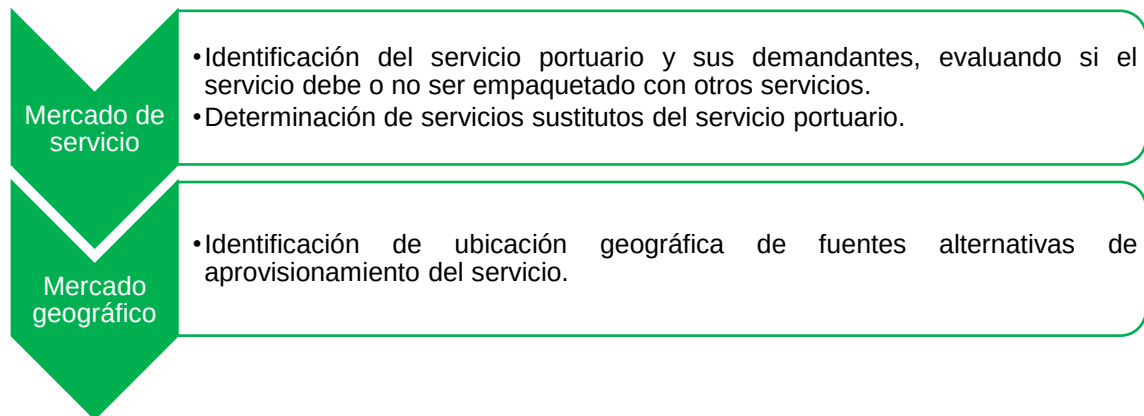
⁹ CRA (2004) *Study on the Port of Rotterdam - Market Definition and Market Power*. Final report. Prepared by: Charles River Associates (Brussels). 9 December 2004. Page: 14. Disponible en: https://www.acm.nl/sites/default/files/old_download/documenten/nma/CRA-rapport_openbaar.pdf (último acceso: 14 de enero de 2020).

¹⁰ SSNIP hace referencia a *Small but Significant Non-transitory Increase in Prices*.

¹¹ MOTTA, M. (2004) *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge University Press. Pag. 102-103.

42. En el siguiente diagrama se presenta un esquema resumen sobre la metodología aplicable para determinar el mercado relevante de los servicios regulados del TNM.

Diagrama N° 1
METODOLOGÍA APLICABLE PARA DETERMINAR EL MERCADO RELEVANTE



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

B. Condiciones de competencia

43. Una vez definidos los mercados relevantes para los servicios regulados, se evalúan las condiciones de competencia en dichos mercados.
44. 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, la existencia de facilidades esenciales, y barreras a la entrada, entre otros.
45. 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 siguiente cuadro se presenta un resumen descriptivo de los criterios para evaluar las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TNM.

Cuadro N° 3
CRITERIOS PARA EVALUAR LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS
REGULADOS EN EL TNM

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 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 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 de los usuarios	En la medida que los usuarios de los puertos tienen la capacidad para cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse en virtud de su volumen de demanda, ellos pueden ejercer su poder de compra compensatorio frente al operador portuario para mantener bajos los precios de los servicios portuarios.
Facilidad esencial para los usuarios	En casos donde no es posible cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo), y los usuarios no tienen poder de compra compensatorio frente al operador portuario, los puertos podrían ser considerados como una facilidad esencial para dichos usuarios.
Barreras a la entrada en el mercado de nuevos operadores portuarios	Las barreras a la entrada en el sector portuario son de tres tipos: barreras económicas o estructurales (por ejemplo: niveles de inversión requeridas para ingresos de nuevos operadores portuarios y volumen de demanda o tamaño del mercado), barreras legales o institucionales (por ejemplo: concesiones de exclusividad y permisos legales), y barreras de localización (por ejemplo, no disponibilidad de tierras para nuevos operadores portuarios).

Fuente: Oxera (2011) *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Pag. 1-2. Fecha de consulta: 12 de octubre de 2020. Disponible en: https://www.oxera.com/Oxera/media/Oxera/downloads/Agenda/Ports-and-port-services_1.pdf?ext=.pdf; Pallis et al (2008) *Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry*. Maritime Economics & Logistics, 2008, 10, (209–228) 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: 12 de octubre de 2020. 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 Ositrán.

I.2. EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

46. El periodo de análisis de las condiciones de competencia abarca los últimos cinco años, es decir, el periodo 2016-2020, porque corresponde identificar si dichas condiciones de competencia han cambiado respecto al periodo 2011 – 2014 en el que fueron evaluadas anteriormente con ocasión de la primera Revisión Tarifaria del TNM.

A. Servicios Estándar a la Nave y a la carga contenedorizada

47. En cuanto al análisis de las condiciones de competencia de los servicios regulados que se brindan en el TNM vinculados a la carga en contenedores tales como: Servicio de Embarque o Descarga para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pórtico), Servicio de transbordo para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pórtico de

muelle) y Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores, este Regulador considera relevante remitirse a las condiciones o estructuras de mercado evidenciadas en el Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN¹² y la Propuesta “Revisión de oficio del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”¹³ (en adelante, el Informe de Inicio y la Propuesta Tarifaria del TMS).

48. En efecto, el estudio realizado sobre las condiciones de competencia para el Terminal Muelle Sur corresponde a un periodo (2015-2019) similar al presente caso (2016-2020). Adicionalmente, durante el año de desfase entre ambos periodos no se ha evidenciado la existencia de algún evento que implique algún cambio estructural en los mercados relacionados a los Servicios Estándar a la carga en contenedores.
49. En dicho contexto, a continuación, se describirán las condiciones evidenciadas en los referidos informes y las razones por las que se aplica para el presente caso.

a) Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores

50. Según la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el servicio a la nave en el TNM comprende la utilización del amarradero, el cual, como indica la Cláusula 1.23.7 del Contrato de Concesión, es el espacio físico designado en el Terminal para el amarre y desamarre de la nave.

“1.23.7. Amarradero

Espacio físico designado en el Terminal para el Amarre y Desamarre de la Nave.”

“8.19 (...)

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

Comprende la utilización de los Amarraderos del Terminal Norte Multipropósito. La Tarifa por este concepto se aplica por metro de Eslora de la Nave y por hora o fracción de hora, Se calcula por el tiempo total que la Nave permanezca amarrada a Muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de Atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de Desatraque, La Tarifa incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la Nave, La presente Tarifa será cobrada a la Nave.”

[El subrayado es nuestro]

51. Como indica la mencionada Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, la tarifa del servicio a la nave incluye el servicio de amarre y desamarre de la nave, y es cobrada a la nave. Además, la Cláusula 1.23.8 del Contrato de Concesión señala que el amarre y desamarre es un servicio que se presta a las naves en el amarradero para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro.

“1.23.8. Amarre y Desamarre

Servicio que se presta a las Naves en el Amarradero para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas.”

[El subrayado es nuestro.]

52. Considerando lo anterior, los usuarios directos del servicio a la nave son las líneas navieras, quienes requieren el servicio de amarre y desamarre de sus naves cuando recalán en el TNM. Ahora corresponde preguntarse cuáles son las razones por las que las líneas navieras demandan dicho servicio y si existe otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer, en similares condiciones, al usuario.

¹² Informe que dio inicio al procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/02/007-2020-IC-OSITRAN.pdf>

¹³ Dicho informe corresponde a la propuesta del Regulador en el procedimiento de la segunda revisión de tarifas máximas del Terminal Muelle Sur en el Terminal Portuario del Callao. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/10/informe-propuesta-tarifaria-ositran.pdf>

53. Al respecto, las líneas navieras demandan el referido servicio como insumo o demanda derivada del servicio de transporte marítimo de mercancías que estas brindan. En tal sentido, estas empresas, dado su giro de negocio, tienen la necesidad de demandar estos servicios portuarios para que puedan brindar sus servicios de transporte.
54. Sin perjuicio de ello, en algunos terminales portuarios, estas mismas actividades o servicios se presentan con otra denominación, por ejemplo, en el Terminal Portuario de Matarani (TPM) y el Terminal Portuario de Ilo no existe el denominado Servicio Estándar a la Nave, pero existen los servicios de Amarre/desamarre y el servicio de Alquiler de amarradero. Estos servicios serían los equivalentes al Servicio Estándar a la Nave¹⁴.
55. En consecuencia, el servicio relevante estaría conformado por el conjunto de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave, servicio de Amarre/desamarre y el servicio de Alquiler de Amarradero que en conjunto se denominarían Servicio Relevante a la Nave para naves portacontenedores.
56. Por otro lado, en línea con lo señalado en el artículo 6 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, para definir el ámbito geográfico del mercado relevante es importante considerar el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante, considerando, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.
57. Al respecto, es importante analizar la dinámica de los tipos de servicios de transporte marítimo existentes, a saber, servicio regular (*Liner Regular*) y servicio de fletamento (*tramp*):
- El servicio regular corresponde a un servicio de transporte marítimo donde los buques presentan un itinerario predefinido de entrada y salida de puertos, tarifas portuarias fijadas previamente y rutas regulares y frecuentes. Por lo general, el servicio regular se caracteriza por ser demandado por los buques que transportan carga en contenedores (buques portacontenedores) y carga rodante (naves RO-RO).
 - El servicio de fletamento corresponde a la contratación de espacios (total o parcial) de un buque, para efectuar uno o varios viajes o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. Los buques bajo el servicio de fletamento se caracterizan por estar, principalmente, asociados a carga a granel (sólida o líquida) y fraccionada.
58. En tal sentido, sobre la base de la información de la APN sobre el volumen del movimiento en los terminales portuarios de uso público durante el periodo acumulado 2016-2019, se ha identificado que el TPC moviliza el 88% del total de carga contenedorizada, seguido del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP) con 10%. Desde el punto de vista de la línea naviera usuaria del TPC, el TPP no representaría una alternativa, dado que mediante el TPC se puede movilizar una cantidad de contenedores significativamente mayor, equivalente a nueve veces la cantidad de contenedores movilizados por el TPP.
59. Por lo anterior queda claro que el ámbito geográfico del mercado relevante queda limitado al TPC, correspondiendo ahora evaluar los proveedores de servicios portuarios (operadores portuarios) dentro del mencionado TPC, excluyéndose al Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales porque no moviliza contenedores. Debido a ello, se considera que el ámbito geográfico del mercado relevante está restringido al TPC. Por lo tanto, el mercado relevante está definido como el Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores, brindados por DP World y APMT en el TPC.

¹⁴ En el caso del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry si bien no existe una tarifa para el servicio de Amarre y Desamarre, el servicio se presta y está regulado bajo el Reglamento Marco de Acceso.

60. Considerando el mercado relevante previamente definido, se observa que no existen condiciones de competencia por los motivos siguientes:

- Si bien existen dos terminales portuarios diferentes (TNM y TMS), operados a su vez por dos operadores portuarios distintos (APMT y DP World, respectivamente) con participaciones relativamente similares en la distribución de arribos de naves (APMT con 47% y DP World con 53% durante el periodo acumulado 2015-2019), también es cierto que existen diferencias significativas entre ambos terminales, tal como se muestra a continuación: (i) la tarifa del servicio a la nave en el TNM (USD 1,140 por metro eslora / hora) es significativamente mayor que Terminal Muelle Sur (USD 0,681 por metro eslora / hora), (ii) el rendimiento del servicio a la nave en el TNM (en promedio, 27 contenedores / hora) está por debajo del rendimiento del servicio a la nave en el TMS (en promedio, 35 contenedores / hora durante el periodo 2015-2018), (iii) las principales líneas navieras que recalcan en cada terminal son diferentes entre sí. Por un lado, MSC, Maersk y Seaboard Marine Inc. representaron el 64% del total de recaladas en el TNM; mientras que Hapag-Lloyd, Hamburg Süd y Evergreen Line representaron el 53% del total de recaladas en el TMS durante el periodo acumulado 2015-2019.

Ello bajo un contexto en el cual existen restricciones de capacidad significativas en el TNM y el TMS dado que el promedio anual de la tasa de ocupación del TNM (Muelle 5D) fue 82% y en el caso del TMS fue de 75% para los amarraderos 1 y 2 en el 2019. En ambos casos (TNM y TMS), las tasas de ocupación se ubican por encima del 70%, umbral a partir del cual, según la APN, se considera que los muelles presentan signos de saturación o congestión para la atención de naves portacontenedores.

Por tal motivo, si un usuario del TNM (que actualmente tiene una ventana de atraque reservada en dicho terminal e independientemente del calado de su nave) quisiera dejar de usarlo, y en cambio recalcar en el TMS, ello no sería posible porque actualmente el TMS enfrenta problemas de restricciones de capacidad significativas con tasas de ocupación del 75% para los amarraderos 1 y 2 en el 2019. Ello sin perjuicio de que las principales navieras del TNM tuvieran efectivamente incentivos a dejar de usar dicho terminal y reemplazarlo por el TMS, pues las principales navieras que recalcan en el TNM -como MSC y Maersk- son empresas que pertenecen al mismo grupo económico que APMT.¹⁵

Por lo explicado anteriormente, queda claro que no existe competencia intraportuaria o intraterminal dentro del TPC debido a la existencia de restricciones de capacidad y las relaciones de propiedad que existe entre APMT y las principales navieras que recalcan en el TNM, como MSC y Maersk que como se indicó anteriormente pertenecen al mismo grupo económico de APMT.

- Como se ha demostrado anteriormente, una cantidad significativa de usuarios del TNM no puede reemplazarlo por el TMS debido a la existencia de restricciones significativas de capacidad de DPWC para atender en el TMS una demanda nueva o proveniente del TNM. Por tal motivo, independientemente de la cantidad de recaladas de sus naves y el calado de las naves entre otros elementos, las líneas navieras no tienen capacidad para ejercer un poder de compra compensatorio sobre el operador portuario del TNM.
- Dado que para los usuarios de los servicios a la nave no resulta posible cambiar a otro modo de transporte, y no tienen poder de compra compensatorio, es posible afirmar que, siguiendo la denominación empleada por Oxera (2011), el TPC puede ser considerado como una facilidad esencial para dichos usuarios.

¹⁵ Información disponible en: <<https://www.maersk.com/about>> y <<https://www.fmc.gov/commissioner-doyle-votes-on-maersk-msc-2m-vessel-sharing-agreement/>> (último acceso: 15 de octubre de 2020).

- Adicionalmente, se precisa que en este mercado existen barreras a la entrada significativas de tipo económicas (debido a los niveles de inversión requeridas para el ingreso de nuevos operadores portuarios), de tipo legales o institucionales (en virtud a la existencia de contratos de concesión del TNM y el TMS, ello sin perjuicio de la competencia “por el mercado” en el momento de otorgar la concesión), y barreras de localización (debido a la no disponibilidad de tierras para que nuevos operadores portuarios ingresen al mercado en un periodo de tiempo relativamente de corto plazo en el TPC, en el cual las últimas concesiones han ocurrido en 2006 y 2011 cuando se concesionó el TNM a APMT y el TMS a DPWC).

b) Servicio Estándar a la carga contenedorizada

61. Respecto al presente servicio, en el Informe de Inicio y la Propuesta Tarifaria del TMS se evidenció que el mercado relevante está determinado por el Servicio Relevante a la Carga (Servicio Estándar a la Carga en Contenedores) y el mercado geográfico relevante conformado por Lima Metropolitana, y las regiones del Callao, Lima, Ica, Ancash, La Libertad, Junín, Pasco, Ayacucho, Cusco y Arequipa, dentro del cual solo se considera al TNM como una opción real para los usuarios del TMS.
62. El TNM forma parte de dicho mercado relevante toda vez que cuenta con las características necesarias para ser una alternativa viable para los usuarios del TMS. En efecto, cuenta con el equipamiento portuario necesario para brindar el servicio a la carga en similares condiciones que el TMS, y en su muelle recalán líneas navieras que prestan el servicio regular para carga en contenedores y, se ubica dentro de la zona de influencia del TPC.
63. A partir de dicho mercado relevante se concluye que no existen condiciones de competencia por las siguientes evidencias:
 - La demanda del servicio relevante en cuestión es más inelástica que la demanda de los servicios demandados por las líneas navieras y que conforman la misma canasta de servicios. Ello en la medida que el incremento (reducción) de la tarifa de dicho servicio siempre fue mayor (menor) respecto a los servicios demandados por la línea naviera, durante el periodo 2015-2019. Ello evidencia que ni TMS ni TNM se ejercen alguna presión competitiva por capturar a los dueños de la carga.
 - Los operadores portuarios (TMS y TNM) tendrían mayores beneficios si consiguen que una nave adicional recale en sus muelles que si logran que un dueño de la carga envíe su carga por su infraestructura (externalidad positiva).
 - El Indecopi ha evidenciado que no es posible que los dueños de la carga ejerzan presión a los operadores portuarios a través de su decisión de elección de las líneas navieras. Dicha conclusión se sustenta en la presencia de un mayor poder de negociación por parte de los exportadores extranjeros respecto a los importadores locales y, por tanto, serían los primeros (exportadores extranjeros) quienes en su mayoría eligen las líneas navieras a través de las cuales se transportan los contenedores de importación.
 - Adicionalmente, el Indecopi considera que los dueños de la carga podrían incurrir en mayores costos en el cambio de línea naviera (mayor flete, mayor tiempo de entrega del producto, entre otros) en comparación con los ahorros que podría obtener por la diferencia en la tarifa del servicio relevante entre los terminales
64. De lo anterior, es fácil evidenciar que la conclusión de la no existencia de condiciones de competencia para el Servicio Estándar a la Carga en contenedores también es aplicable para el presente caso toda vez que el análisis se enfoca en el comportamiento o interacción de los dos concesionarios que operan en el TPC.
65. Por consiguiente, se puede afirmar que no existen condiciones de competencia en el Servicio Estándar a la Carga en Contenedores.

c) Servicio de transbordo

66. De acuerdo con lo señalado en el Informe de Inicio y la Propuesta Tarifaria del TMS, el Servicio de Transbordo tiene un alto nivel de complementariedad con el Servicio estándar a la Nave, por lo que el mercado relevante de este servicio está determinado por el Servicio Relevante a la Nave y el Servicio de Transbordo que de manera conjunta se denominará el Servicio Relevante de Transbordo. Asimismo, en dichos informes se señala que el mercado geográfico relevante se encuentra conformado por el TPC.
67. Considerando dicho mercado relevante se concluye que no existen condiciones de competencia, toda vez que:
- Los demandantes directos del Servicio Relevante de Transbordo son las líneas navieras, por lo que debe tomarse en cuenta lo señalado previamente para el análisis de condiciones de competencia del Servicio Relevante a la Nave.
 - En particular, en el TPC existen problemas de restricciones de capacidad que limitan la oferta de espacios para que las líneas navieras puedan sustituir un terminal por otro dentro del TPC¹⁶. Dicha situación problemática se intensifica debido a la existencia de integración vertical entre el TNM con las líneas navieras MSC y Maersk.
 - Las principales líneas navieras que demandan el Servicio de Transbordo son, por un lado, Hamburg Süd y Hapag Lloyd en el TMS y, por otro lado, MSC y Maersk en el TNM.
 - Asimismo, las líneas navieras realizan sus operaciones de transbordo en los mismos terminales donde hacen sus operaciones de embarque y descarga de contenedores, por lo que se infiere que los demandantes del Servicio Relevante de Transbordo presentan las mismas características que los demandantes del Servicio Relevante a la Nave y, por tanto, es posible arribar a las mismas conclusiones en ambos mercados.
68. Dado ello, se observa que la conclusión de la no existencia de condiciones de competencia para el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores también es aplicable para el presente caso toda vez que el análisis se enfoca en el comportamiento o interacción de los dos concesionarios que operan en el TPC.
69. Por tanto, se concluye que en el mercado relevante definido como el Servicio Relevante de Transbordo no existen condiciones de competencia.

d) Servicio a la carga de contenedores vacíos

70. En el Informe de Inicio y la Propuesta Tarifaria del TMS, se señala que el Servicio a la carga de contenedores vacíos tiene un alto nivel de complementariedad con el Servicio estándar a la Nave, por lo que el mercado relevante de dicho servicio está determinado por el Servicio Relevante a la Nave y el Servicio Estándar a la Carga de Contenedores Vacíos que, de manera conjunta, se denominará el Servicio Relevante de Vacíos. Además, se indica que el mercado geográfico relevante está determinado por el TPC.
71. Dado dicho mercado relevante, se concluye que no existen condiciones de competencia, toda vez que, como se ha señalado en los análisis de condiciones de competencia de los Servicios Estándar a la Nave y Servicio de Transbordo, que están directamente asociados a que el demandante es la línea naviera, se observa que no existen condiciones de competencia principalmente por restricciones de capacidad.
72. Dado ello, se observa que la conclusión de la no existencia de condiciones de competencia para el Servicio Estándar de Contenedores Vacíos también es aplicable para el presente

¹⁶ De acuerdo con lo indicado en los Informes de Inicio y Propuesta Tarifaria del TMS, el promedio anual de la tasa de ocupación del TMS fue 75% para los amarraderos 1 y 2 en el 2019 y en el caso del TNM (muelle 5D) fue de 82%, ubicándose en ambos casos por encima del 70%, umbral a partir del cual, según la APN, los muelles presentan signos de saturación o congestión para la atención de naves portacontenedores.

caso toda vez que el análisis se enfoca en el comportamiento o interacción de los dos concesionarios que operan en el TPC.

73. Por tanto, se concluye que el mercado relevante definido como el Servicio Relevante de Vacíos no existen condiciones de competencia.
74. En resumen, en cuanto al análisis de las condiciones de competencia de los servicios regulados que se brindan en el TNM vinculados a contenedores, es decir: Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores, Servicio de Embarque o Descarga para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pósito), Servicio de transbordo para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pósito de muelle), este Regulador concluye lo que se indica en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 4
CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS REGULADOS QUE SE BRINDAN EN EL TNM VINCULADOS A CONTENEDORES

Categoría de servicios	Mercado relevante	Condiciones de competencia
Servicio a la nave	Mercado del servicio relevante: Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores. Mercado geográfico relevante: el Terminal Portuario del Callao.	No existen condiciones de competencia
Servicios a la carga	Mercado del servicio relevante: Servicio Estándar a la Carga en contenedores y el conjunto de servicios portuarios (manipuleo, transferencia, uso de muelle y estiba/desestiba). Mercado geográfico relevante: Lima Metropolitana, y las regiones del Callao, Lima, Ica, Ancash, La Libertad, Junín, Pasco, Ayacucho, Cusco y Arequipa.	No existen condiciones de competencia
Servicio de transbordo	Mercado del servicio relevante: servicio empaquetado conformado por el Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores y el Servicio de Transbordo de contenedores. Mercado geográfico relevante: el Terminal Portuario del Callao.	No existen condiciones de competencia
Servicio a la carga de contenedores vacíos	Mercado del servicio relevante: servicio empaquetado conformado por el Servicio Estándar a la Nave para naves portacontenedores y el Servicio Estándar de Vacíos. Mercado geográfico relevante: el Terminal Portuario del Callao.	No existen condiciones de competencia

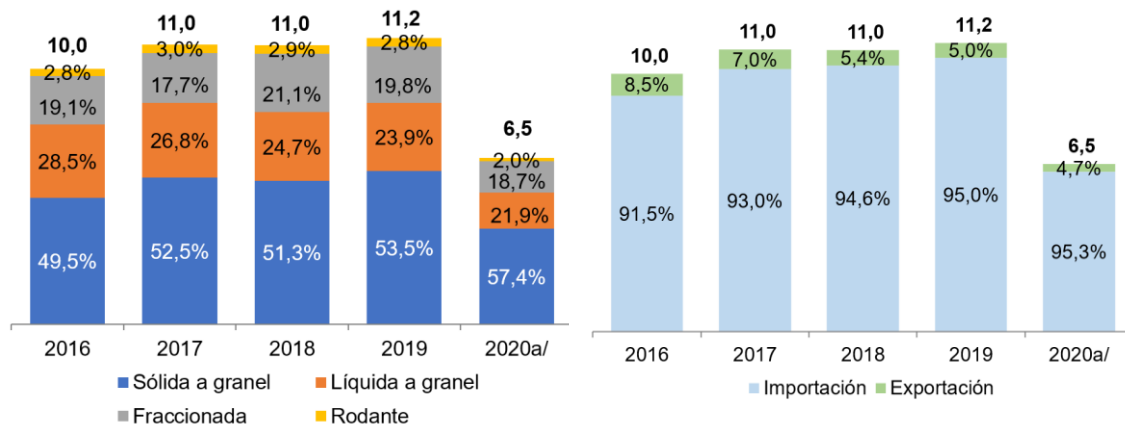
Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

B. Servicios Estándar a la carga no contenedorizada

e) Características de la carga no contenedorizada en el TNM

75. El tráfico de carga no contenedorizada en el TNM, durante los años 2016 hasta el 2019, ha presentado una tendencia creciente, lo cual se ve reflejado en un crecimiento promedio anual de 3,9%, pasando de movilizar 10,0 millones de TM en el 2016 a 11,2 millones de TM en el 2019. Dicho crecimiento se encuentra explicado, principalmente, por el incremento de movilización de carga sólida a granel.

Gráfico N° 2
TRÁFICO DE CARGA NO CONTENEDORIZADA EN EL TNM, 2016-2020
(En millones de TM)



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Con respecto a los regímenes de la carga transportada, en el gráfico anterior se puede observar que la carga no contenedorizada transportada por el TNM se caracteriza por ser principalmente de importación. Al respecto, en el 2019 la cantidad de carga importada representó el 95,0% del total de carga no contenedorizada transportada por el TNM; asimismo el porcentaje de participación de la carga de importación ha ido en aumento en los últimos años pasando de 91,5% en el 2016 a 95,0% en el 2019, lo cual representa un incremento promedio anual de 1,2 puntos porcentuales.
77. Cabe mencionar que el tráfico de carga no contenedorizada transportada por el TNM se encuentra explicado principalmente por el movimiento de carga sólida a granel, el cual representa, en promedio, el 51,7% del total de carga no contenedorizada movilizada en el TNM, mientras que la carga líquida a granel representa, en promedio, el 26,0%, la carga fraccionada el 19,4% y la carga rodante el 2,9% restante.

Carga sólida a granel

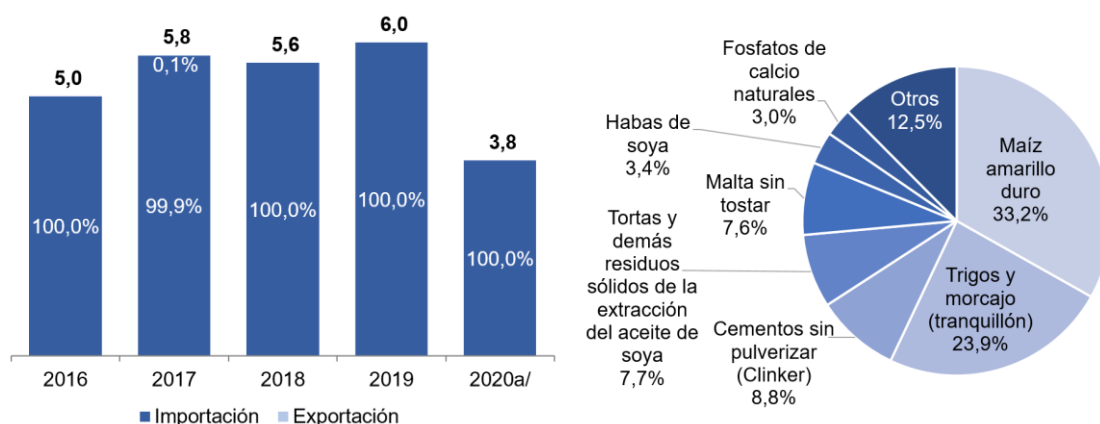
78. La carga sólida a granel que se moviliza en el TNM está compuesta, principalmente, por carga relacionada con las operaciones de importación. Así, en promedio, la carga de importación representa el 100% de carga sólida a granel movilizada en el TNM. Ello en la medida que contractualmente el Concesionario del TNM no se encuentra facultado para embarcar el principal producto que exportaba años atrás, los concentrados de minerales.
79. La Cláusula 8.1. del Contrato de Concesión¹⁷ establece que, a partir del inicio de las operaciones del Terminal de Concentrado de Minerales del Terminal Portuario del Callao, el operador del TNM no puede realizar embarques de concentrados de minerales, lo cual ocurrió a partir del 2014. Es por ello que en los años posteriores al 2014 la carga de importación llega a ocupar casi el 100% de la carga sólida a granel movilizada por el TNM.

¹⁷ La Cláusula 8.1. del Contrato de Concesión indica lo siguiente:

“ (...)

Con relación al embarque de concentrados de minerales, dicho servicio deberá ser prestado en el Terminal Norte Multipropósito en tanto no se encuentre operativo el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, En tal sentido, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá tomar en cuenta tal condición para efectos de la prestación del referido servicio así como para la suscripción de contratos con terceros vinculados a la instalación, colocación o uso de fajas transportadoras herméticas móviles para su prestación, Se deberá contar con un área adecuada para el estacionamiento de la fajas.”

Gráfico N° 3
TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL EN EL TNM, 2016-2020
 (En millones de TM)



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

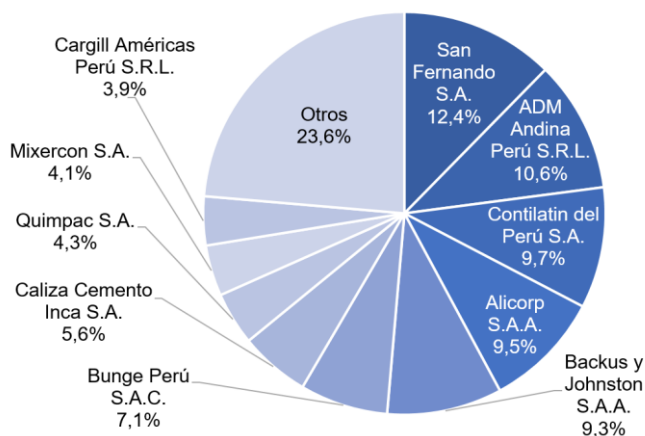
80. Por otro lado, los principales productos a granel (distintos a los concentrados de minerales) que se movilizan bajo el régimen de importación son los cereales, destacando el maíz duro amarillo con una participación del 33,2% y trigo y morcajo (tranquillón) con una participación del 23,9%. Otro de los productos de mayor importancia relativa en la movilización de este tipo de carga es el cemento sin pulverizar (clínker) que representa una participación de 8,8% y, tortas y residuos de aceite de soya con una participación de 7,7%.
81. Tal como se puede observar, los principales productos son importados como insumos para la industria de alimentos. Efectivamente, el maíz amarillo duro es importado principalmente como insumo para la industria avícola y porcina. Asimismo, la importación de trigo y morcajo es empleado, principalmente, para la elaboración de pastas. Otro de los productos, dentro de la misma industria alimentaria, es la torta de soya, la cual es un subproducto de la extracción de aceite de soya y es utilizado como insumo para la producción de embutidos, yogures, productos de nutrición animal, entre otros.
82. En cuanto a las empresas con mayor participación en el transporte de carga sólida a granel, sobresalen aquellas que importan, principalmente, maíz amarillo duro, trigo y morcajo y malta sin tostar tales como San Fernando S.A. (12,4%), Alicorp S.A.A. (9,5%) y Backus y Johnston S.A.A. (9,3%). Estas empresas importan dichos productos como insumo para la producción o reproducción de productos finales. Efectivamente, San Fernando S.A. es una empresa dedicada a la reproducción de carne de aves, huevos, cerdo y embutidos¹⁸. De la misma manera, Alicorp S.A.A. es una empresa de consumo masivo que se ha expandido en el rubro alimentario, se dedica a la elaboración de productos tales como pastas, cereales, harinas, entre otros.¹⁹ Por su parte, Backus y Johnston S.A.A. es una empresa dedicada a la producción de cerveza, por lo que la utilización de insumos como la malta y cebada resultan vital importancia. Ello convierte a Backus y Johnston S.A.A. en una de las empresas más importantes en la importación de estos productos.²⁰

¹⁸ Información extraída del portal web de San Fernando S.A. Disponible en: <<https://www.san-fernando.com.pe/nosotros>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

¹⁹ Información extraída del portal web de Alicorp S.A.A. Disponible en: <<https://www.alicorp.com.pe/es/nosotros/>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

²⁰ Información extraída del portal web de Agraria.pe. Disponible en <<https://agraria.pe/noticias/crece-en-41-la-importacion-de-malta-15711>>; <<https://agraria.pe/noticias/cervecera-backus-y-johnston-es-responsable-del-100->>

Gráfico N° 4
PRINCIPALES EMPRESAS QUE MOVILIZAN CARGA SÓLIDA A GRANEL EN EL TNM,
2016-2020^{a/}



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Por otro lado, como se puede ver en el gráfico anterior también existen empresas que tienen importantes participaciones en la movilización de carga sólida a granel en el TNM, sin embargo, no se dedican a la elaboración de productos finales, sino que son intermediarios en la importación y exportación de productos para su posterior venta. Dentro de estas empresas se destaca Contilatin del Perú S.A. que cuenta con una participación de 9,7% y se dedica a la importación y comercialización de granos.
84. Finalmente, podemos mencionar a las empresas intermediarias a nivel mundial que tienen la capacidad de suministrar insumos y otros servicios directamente a los productos, y de vender o asegurar la venta luego de la cosecha. Entre ellos se destacan ADM Andina Perú S.R.L. y Bunge Perú S.A.C., que presentan participaciones de 10,6% y 7,1%, respectivamente.

Carga fraccionada o piezas sueltas

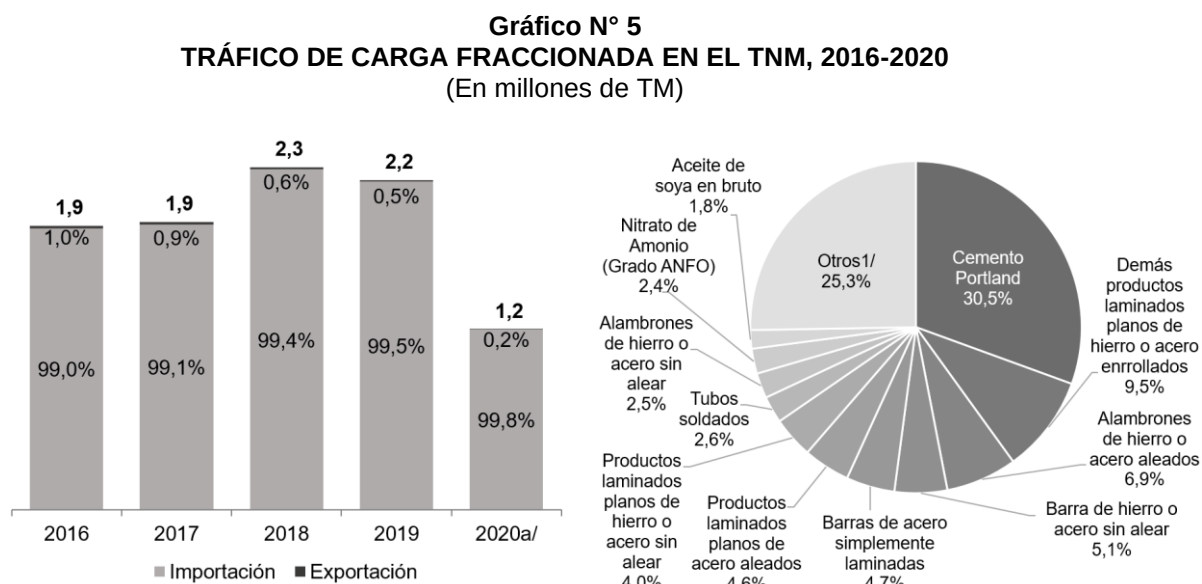
85. De la misma manera que en la carga sólida a granel, la movilización de carga fraccionada se caracteriza por presentar mayoritariamente carga importada. En particular, durante los años 2016 y 2019, casi el 100% de la carga movilizada corresponde al régimen de importación. Con relación al tipo de productos movilizados durante este periodo, se tiene que en su mayoría estos se encuentran vinculados a la industria de siderúrgica; en particular, el 40,0% de los productos descargados durante el periodo en mención corresponden al Capítulo 72, "Fundición hierro y acero", del Arancel de Aduanas 2017²¹.
86. Sin perjuicio de lo anterior, el producto de carga fraccionada que se ha movilizado en mayor medida por el TNM es el cemento Portland, el cual representa un 30,5% del total de carga fraccionada movilizada por el TNM. Como se ha visto en la sección de carga sólida a granel, el cemento también es importado bajo carga sólida a granel, sin embargo, la movilización de este producto también puede realizarse a través de bolsones, también llamados *big*

[14261#:~:text=Cervecera%20Backus%20y%20Johnston%20es%20responsable%20del%20100%25%20de%20importaciones%20de%20cebada,-Enviar%20Imprimir&text=El%20proveedor%20%C3%BAnico%20de%20este,elaboraci%C3%B3n%20de%20cerveza%20es%20Argentina.&text=De%20acuerdo%20a%20la%20misma,99.9%25%20del%20total%20de%20despachos>.](#) (último acceso: 13 de octubre de 2020).

²¹ Arancel de Aduanas 2017. Disponible en: <<http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/aranceles/Aranceles.html>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

bags. Tal como se mencionó en la sección de carga sólida a granel, el cemento resulta un insumo primordial en el sector construcción.

87. Por otro lado, el Nitrato de Amonio (Grado ANFO), es otro de los productos que se moviliza en el TNM y tiene una participación de 2,4% en la movilización de carga fraccionada, dicho producto es usado, principalmente, como insumo en la industria minera y, de manera similar que el cemento Portland, es importado a través de bolsones.



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

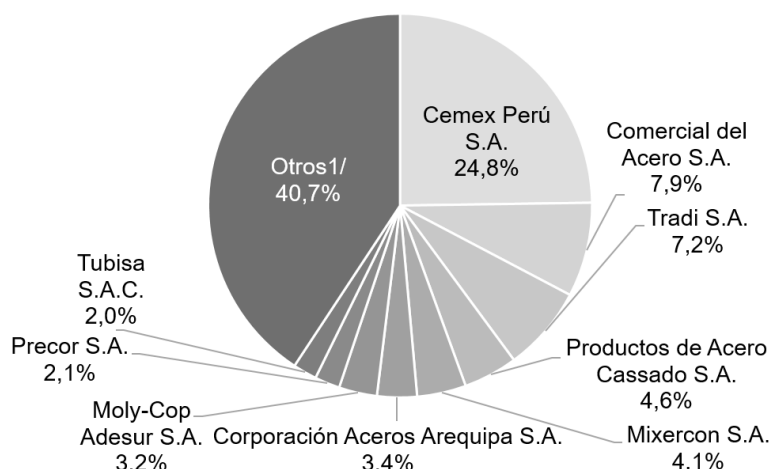
1/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

88. Con relación a las empresas que movilizan carga fraccionada por el TNM, en el gráfico posterior se puede observar que estas se encuentran atomizadas, es decir, existen muchas empresas que transportan carga fraccionada a través de este terminal portuario. Sin perjuicio de ello, la empresa más importantes es Cemex Perú S.A. (24,8%), la cual es una empresa internacional dedicada a la producción de materiales de construcción; seguida en importancia por Comercial del Acero S.A. (7,9%), que se dedica a la importación de acero para la industria en general, metal mecánico y civil, como: perfiles de acero, barras corrugadas, alambre, tubería, canales, vigas, planchas, soldadura y otros derivados del acero.

Gráfico N° 6
PRINCIPALES EMPRESAS QUE MOVILIZAN CARGA FRACCIONADA EN EL TNM, 2016-2020^{a/}



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

1/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. En tercer lugar se encuentra Tradi S.A. (7,2%) la cual es una empresa dedicada a la comercialización de productos siderúrgicos nacionales e importados, principalmente tubos, planchas, ángulos, fierro corrugado, fierros de construcción y otros derivados de hierro y del acero, así como de productos de acabado relacionados con la construcción²².
90. En cuarta posición se encuentra ubicada la empresa Productos de Acero Cassado S.A. (4,6%) que se dedica a la comercialización de alambre de acero y derivados para varios sectores, incluyendo construcción, agricultura, minería, infraestructura e industrial, con una amplia gama de productos tales como gaviones, mallas, alambre de púas, clavos y alambre galvanizado, entre otros²³.
91. Finalmente, en quinta posición se tiene a la empresa Mixercon S.A. Esta empresa opera dentro del sector construcción; en particular, se encarga del suministro y bombeo del concreto premezclado y desde el 2012 ampliaron su cartera de productos incluyendo en el mercado peruano el Cemento Nacional²⁴.

Carga rodante

92. De manera similar a la carga sólida a granel y carga fraccionada, la movilización de carga rodante incluye un elevado porcentaje de productos importados; en efecto, la cantidad de carga rodante importada por el TNM representa aproximadamente un 97,2% de cantidad de carga rodante movilizada por el TNM. Los principales productos de carga rodante movilizados por el TNM son los coches de turismo y demás vehículos automóviles

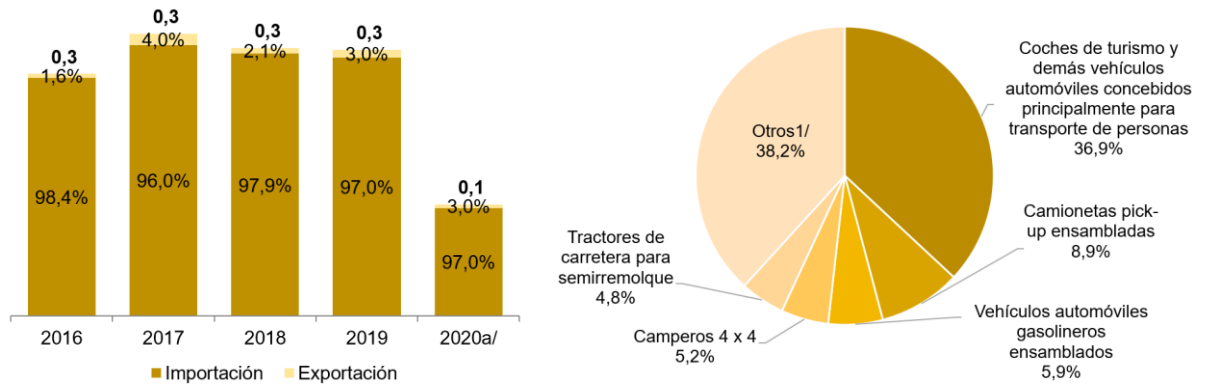
²² Información tomada de los Estados Financieros de Tadri S.A. correspondientes al 31 de diciembre de 2019 y de 2018. Disponible en: <<https://www.smv.gob.pe/ConsultasP8/temp/EEFF%20Auditado%202019.pdf>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

²³ Información tomada del portal web Prodac. Disponible en: <<https://prodac.bekaert.com/es-MX/la-empresa/prodac-en-resumen>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

²⁴ Información tomada del portal web Mixercon. Disponible en: <<https://www.mixercon.com/es/nosotros/>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

concebidos principalmente para transporte de personas (36,9%), camionetas pick-up ensambladas (8,9%), vehículos automóviles gasolineros ensamblados (5,9%), camperos 4x4 (5,2%) y tractores de carretera para semirremolque (4,8%).

Gráfico N° 7
TRÁFICO DE CARGA RODANTE EN EL TNM, 2016-2020
(En millones de TM)



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

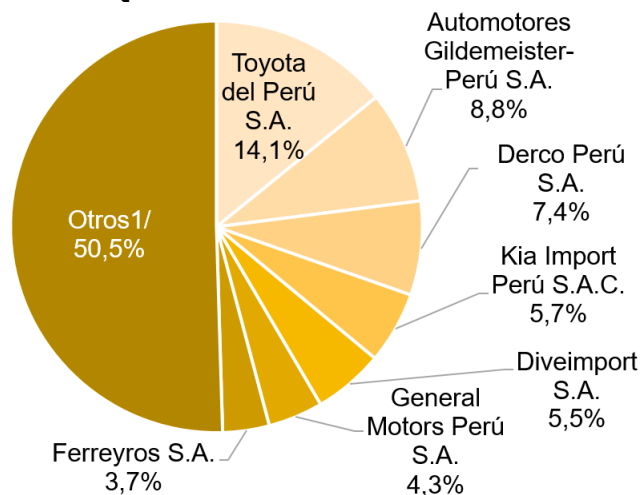
1/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Las principales empresas importadoras de carga rodante por el TNM son Toyota del Perú S.A. (14,1%), Automotores Gildemeister-Perú S.A. (8,8%), Derco Perú S.A. (7,4%), Kia Import Perú S.A.C. (5,7%), Diveimport S.A. (5,5%), General Motors Perú S.A. (4,3%) y Ferreyros S.A. (3,7%). Como se puede observar, la mayor parte de estas empresas se dedica a la importación de vehículos para el transporte de personas y en una menor medida para el transporte de carga.

Gráfico N° 8
PRINCIPALES EMPRESAS QUE MOVILIZAN CARGA RODANTE EN EL TNM, 2016-2020^{a/}



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

1/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

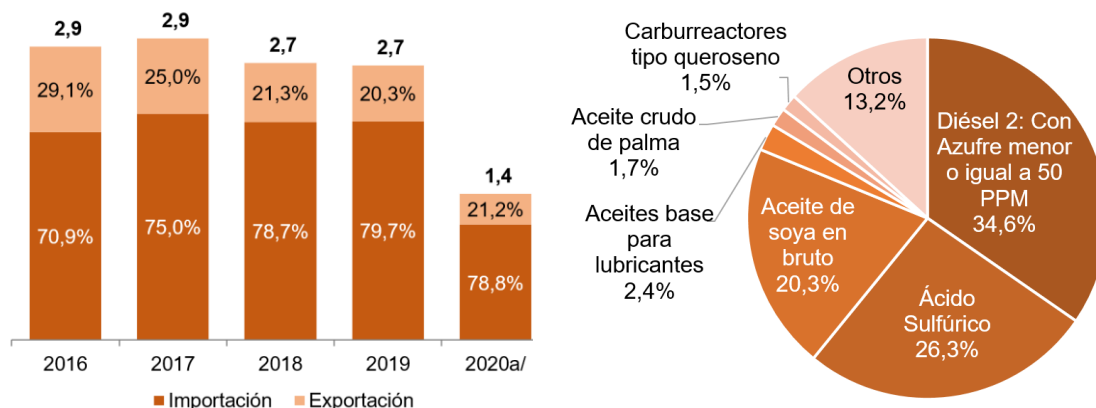
Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga líquida a granel

94. A diferencia de los tipos de cargas presentados anteriormente, donde la carga de régimen de exportación era prácticamente nula, en el caso de la carga líquida a granel, el régimen de exportación ocupa en promedio un 23,9% del total de carga líquida a granel transportada a través del TNM. Sobre el particular, el producto que más destaca en este régimen es el ácido sulfúrico con una participación de alrededor del 91,8% del total de la carga líquida a granel exportada²⁵.
95. En cuanto a los productos de carga líquida a granel movilizados en el TNM, en el siguiente gráfico se puede observar que el principal producto movilizado es el Diesel 2: Con azufre menor o igual a 50 partes por millón, el cual representa el 34,6% del total movilizado. Este producto es un combustible derivado de hidrocarburos y obtenido de procesos de refinación²⁶. En el segundo y tercer lugar de importancia se encuentran el ácido sulfúrico, con 26,3% de participación, y el aceite de soya en bruto, con 20,3% de participación, respectivamente.

Gráfico N° 9
TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL EN EL TNM, 2016-2020
(En millones de TM)



a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Nota: El gráfico de "pie" donde se indica el porcentaje de tipo de producto movilizado incluye información de aproximadamente del 88% del total de carga líquida a granel movilizada en el TNM durante el periodo 2016-2019.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat), Infoescomar y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. En cuanto a las principales empresas que movilizan este tipo de carga en a través del TNM se destaca PetroPerú S.A. (31,0%), la cual es una empresa de propiedad del Estado Peruano y de derecho privado cuya función es el transporte, refinación, distribución y comercialización de combustibles y productos derivados del petróleo.²⁷ En un segundo lugar de importancia se encuentra la empresa Cajamarquilla S.A. (26,4%); dedicada al

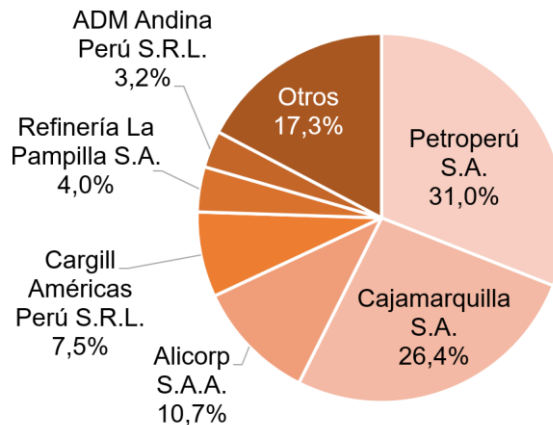
²⁵ Información extraída de Infoescomar para el periodo 2016-2019.

²⁶ Información extraída del portal web de PetroPerú. Disponible en: <<https://www.petroperu.com.pe/productos/combustibles/diesel-ultra/>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

²⁷ Información extraída del portal web de PetroPerú. Disponible en: <<https://www.petroperu.com.pe/acerca-de-petroperu-s-a/-que-hacemos/>>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

procesamiento metalúrgico de concentrados de zinc, así como de la comercialización de zinc refinado y aleaciones de zinc y subproductos como el ácido sulfúrico²⁸.

Gráfico N° 10
PRINCIPALES EMPRESAS QUE MOVILIZAN CARGA LÍQUIDA A GRANEL EN EL TNM, 2016-2019



Nota: El gráfico incluye información de aproximadamente del 88% del total de carga líquida a granel movilizada en el TNM durante el periodo 2016-2019.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán), Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) y Veritrade.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

f) Mercados relevantes

Servicio Estándar a la Nave

97. En esta sección se analiza el servicio a la nave con carga no contenedorizada. Al respecto, según la Autoridad de Competencia, una de las características del transporte marítimo de carga rodante es que se suele brindar en una sola dirección (*one way*), de origen a destino, debido a que es habitual la ausencia de carga en el lugar de destino y los altos costos que conllevaría el retorno de las naves al lugar de origen. Asimismo, que los demandantes del transporte de carga rodante lo realizan por medio de *tenders* o licitaciones internacionales.²⁹
98. Al respecto, una de las características de dichos *tenders* es la fijación de los puertos de origen y destino desde y hacia donde se va a movilizar la carga. En ese sentido, si en las bases de los *tenders* se establece el TPC como puerto de destino la línea naviera no tendría otra opción que trasladar sus operaciones a dicho puerto. Por lo tanto, a diferencia del transporte marítimo de carga en contenedores, donde se ha evidenciado en sendos informes, que son las líneas navieras las que presentan algún grado de decisión sobre qué puerto establecer sus rutas, en el transporte de línea regular de carga rodante la elección de los puertos pasa, en la mayoría de los casos, por la decisión de los grandes productores de transporte de carga rodante. Asimismo, dicha decisión de los productores pasa por las zonas geográficas de sus canales de distribución y/o clientes en los diferentes países.
99. En consecuencia, el mercado geográfico relevante del servicio a la nave para carga rodante estaría definido por el ámbito geográfico que pueden establecer los demandantes del servicio de transporte marítimo de carga rodante.

²⁸ Información extraída del Sistema de Gestión de la Calidad – ISO 9001, Votorantim Metais Cajamarquilla S.A. Disponible en:

<http://www.cdi.org.pe/pdf/Reconocimientos/experiencias_2016/Votorantim%20Metais%20Cajamarquilla%205.%20Presentaci%C3%B3n%20SGC_ISO%209001_.pdf>. (último acceso: 10 de octubre de 2020).

²⁹ Resolución 030-2018-CLC-INDECOPI del 14 de mayo de 2018.

100. A diferencia del servicio regular, en el servicio de fletamento no se realiza una selección previa sobre en qué terminal a recalar, toda vez que la dinámica en este mercado corresponde a que el demandante del servicio de transporte marítimo (exportador/importador) contrata la nave y le señale en qué terminal o terminales debe recoger o descargar el(los) producto(s) que va a transportar. En tal sentido, la capacidad de decisión del buque es limitada y se circunscribe básicamente a lo que se pacta con el demandante del servicio.
101. Por consiguiente, el mercado geográfico relevante para los buques bajo la modalidad del servicio de fletamento está relacionado directamente con el ámbito de influencia o mercado geográfico de los usuarios que demandan este servicio, el cual, como se ha señalado, corresponde a aquellos exportadores/importadores de carga del tipo sólida a granel, líquido a granel y fraccionada.
102. Este análisis se puede asemejar al que recomienda la Comisión Europea con relación a la influencia de las preferencias de los consumidores finales en la sustituibilidad entre productos para los compradores directos. Al respecto, las Directrices relativas a las restricciones verticales de la Comisión Europea señalan: en caso de distribución de bienes finales, serán las preferencias de los consumidores finales las que influirán o determinarán, por lo general, qué son sustitutos para los compradores directos. Un distribuidor, en calidad de revendedor, no puede ignorar las preferencias de los consumidores finales cuando adquiere bienes finales³⁰.
103. En el caso particular, la preferencia de los buques por uno u otro terminal estaría influenciado por las preferencias de los usuarios finales, que en este caso serían los importadores o exportadores.
104. En consecuencia, respecto al mercado relevante del Servicio a la Nave este se encuentra determinado por el Servicio Relevante a la Nave (Servicio Estándar a la Nave, servicio de Amarre/desamarre y el servicio de Alquiler de Amarradero) cuyo mercado geográfico depende en gran medida de las decisiones de quienes demandan sus servicios; por lo que dicho mercado geográfico relevante está influenciado por el mercado geográfico de los demandantes del Servicio Relevante a la Carga de Sólida a Granel, Líquida a Granel, Fraccionada y Rodante.

Servicio Estándar a la Carga

a) Mercado relevante

105. Según la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el servicio a la Carga en el Terminal Norte Multipropósito comprende lo siguiente:

"8.19 (...)

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

106. Asimismo, la referida cláusula realiza una distinción de las actividades por cada tipo de carga tal como se muestra a continuación:

³⁰ Comunicaciones procedentes de las Instituciones, Órganos y Organismos de la Unión Europea. Comisión Europea. Directrices relativas a las restricciones verticales, (2010/C 130/01). COMUNIDAD EUROPEA (2000), pág. 20. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:ES:PDF> > (último acceso: 14 de octubre de 2020).

“8.19 (...)

En el caso de la carga líquida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- i) las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque, de ser el caso,*
- ii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información y*
- iii) el uso de infraestructura (uso de muelle).*

En el caso de la carga sólida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- i) Las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos.*
- ii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje (silos), o zona de maniobra- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- iii) Pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información, y*
- iv) Uso de infraestructura (uso de muelle)*
- v) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.*

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

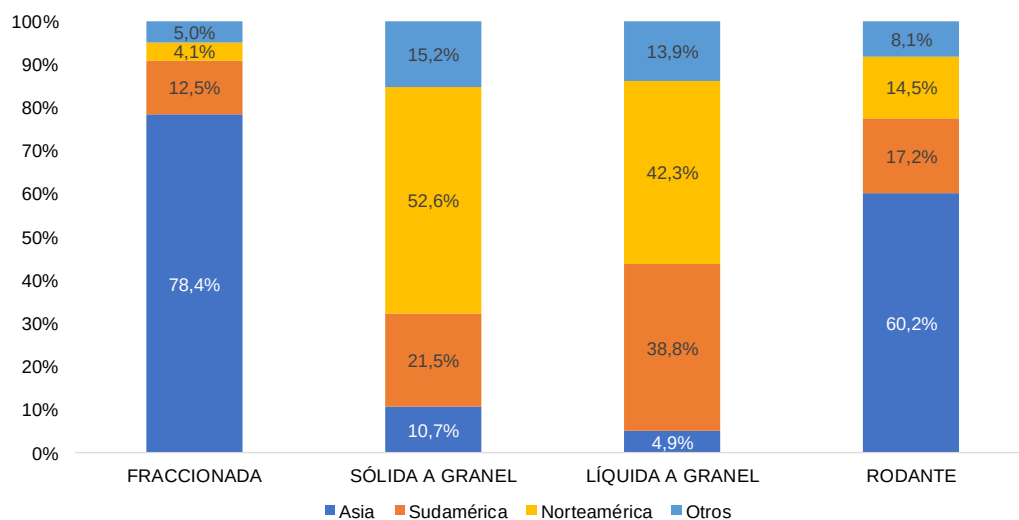
- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;*
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;*
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;*
- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
- v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.*

En el caso de la carga rodante, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descarga/embarque utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario,*
- ii) El servicio de conducción de los vehículos entre la Nave y el área almacenaje, o viceversa en el embarque,*
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información,*
- v) El servicio de trínca o destrínca,*
- vi) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- vii) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.”*

107. Como se puede observar, en general, las actividades consisten en estiba/desestiba de la mercancía, el uso de muelle, manipuleo (en área de almacenaje, patio y nave) y otras actividades o servicios que dependen del tipo de carga, así como servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables.
108. Ahora bien, al igual que en el caso del Servicio Estándar a la Nave, es importante partir de la finalidad de la demanda del Servicio Estándar a la Carga, toda vez que a partir de ello se puede identificar cuáles serían sus posibles alternativas. Sobre el particular, los usuarios que demandan este servicio lo realizan para transportar sus productos a sus clientes o importar sus insumos vía marítima. En esa línea, una primera evaluación de los usuarios sería el reemplazar todo el transporte marítimo por otro medio de transporte, esto es, aéreo o terrestre (competencia intermodal).
109. En tal sentido, un primer análisis correspondería a evaluar la posibilidad que los demandantes del Servicio Estándar a la Carga puedan usar otros modos de transporte. Al respecto, el Gráfico N° 10 muestra que la importación a través del TNM³¹ en su mayoría tiene como origen zonas geográficas en los que los modos de transporte factibles podrían ser el transporte marítimo y aéreo. Así, por ejemplo, el 78,4% y 60,2% de la carga del tipo fraccionada que se moviliza a través del TNM provienen de Asia, en esa misma línea, más del 50% de la carga del tipo sólida y líquida a granel provienen de Norteamérica y Asia en conjunto.
110. Bajo dicho contexto, el modo de transporte terrestre no sería una opción razonable para la mayoría de los usuarios que movilizan su carga a través del TNM.

Gráfico N° 11
ZONAS GEOGRÁFICAS DE ORIGEN DE LOS PRODUCTOS IMPORTADOS, SEGÚN TIPO DE CARGA NO CONTENEDORIZADA 1/



1/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Fuente: APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

111. Asimismo, el usuario al evaluar el modo de transporte no solo considera el costo del transporte en sí mismo, sino diversos factores tales como la capacidad del medio de transporte, los tiempos de entrega, las características del producto que moviliza, entre otros. En particular, la literatura económica señala que el transporte de mercancías vía aérea tiene como principal característica sus cortos periodos de traslado, por lo que es

³¹ Cabe precisar que se está considerando solo el proceso de importación toda vez que como se ha visto anteriormente, es el más importante en el caso de la carga no contenedorizada movilizad a través del TNM.

idóneo para entregas a largas distancias y en plazos de entrega muy cortos, lo que es vital para mercancías perecederas que deben enviarse a largas distancias (tráfico intercontinental), pero con el inconveniente de tener un precio muy alto³². Por su parte, el transporte marítimo es ideal para el transporte de mercancías de gran volumen y poco valor, por ejemplo, minerales de hierro, carbón, entre otros³³.

112. Sobre el particular, los principales productos que movilizan los usuarios que demandan el servicio estándar a la carga en el TNM, tienen la característica de ser productos de poco valor, pero en importantes volúmenes. En efecto, tal como se ha visto en el apartado anterior -literal a) de la Sección VI.2.D-, en la carga sólida a granel se destacan productos como el maíz amarillo duro, trigos y morcajo, cemento sin pulverizar, entre otros; en carga líquida a granel los principales productos son: diesel 2, ácido sulfúrico y aceite de soja.
113. En cuanto a la carga fraccionada, los productos con mayor participación son cemento portland, productos de hierro, alambIÓN de hierro, barras de hierro y acero y, finalmente, la carga rodante tiene como principales productos los coches de turismo, camionetas pick up, automóviles gasolineros, camperos 4x4, entre otros. Como se ha señalado, los principales productos que movilizan los dueños de la carga a través del TNM tienen la característica de ser de volumen importante y poco valor por lo que son idóneos para ser transportados vía marítima.
114. En dicho contexto, para los dueños de la carga no verían como opción razonable, para movilizar sus productos, reemplazar el transporte marítimo por el transporte por vía área o terrestre.
115. De lo anterior, corresponde identificar si dentro del modo de transporte marítimo existen servicios que son sustitutos al Servicio Estándar a la Carga. Al respecto, es importante mencionar que no todos los terminales portuarios presentan como servicio portuario el denominado Servicio Estándar a la Carga; sin embargo, en dichos terminales también se daban los procesos de exportación e importación de los tipos de carga bajo estudio. Por ejemplo, en el Terminal Portuario de Matarani se dan los procesos de exportación e importación de carga sólida a granel, líquida a granel y carga fraccionada. Si bien en dicho puerto no se brinda el Servicio Estándar a la Carga, sí se brinda un conjunto de servicios como el uso de muelle, manipuleo, transferencia y servicio de estiba/desestiba³⁴ que, de manera conjunta, pueden sustituir el Servicio Estándar a la Carga.
116. Por consiguiente, este conjunto de servicios, que no son denominados Servicios Estándar a la Carga, pero que sirven para el mismo propósito, debe ser considerado como un sustituto del referido servicio estándar. En consecuencia, se debe analizar el Servicio Estándar a la Carga y el conjunto de servicios portuarios señalados en el párrafo anterior, según tipo carga. Así, en adelante, según tipo de carga, se denominarán Servicio Básico a la Carga Fraccionada, Servicio Básico a la Carga Sólida a Granel, Servicio Básico a la Carga Líquida a Granel y Servicio Básico a la Carga Rodante.
117. Una discusión final sobre el análisis de sustitución corresponde a identificar si existe algún grado de sustitución entre cada servicio a la carga. Es decir, entre el Servicio Básico a la Carga Fraccionada, a la Carga Sólida a Granel, a la Carga Líquida a Granel y a la Carga Rodante. Ello es importante toda vez que, si presentasen un grado importante de sustitución, dichos servicios podrían formar parte de un mismo mercado.
118. Al igual que en el caso del análisis anterior, se van a considerar los principales productos que se movilizan en cada Servicio Básico a la Carga con la finalidad de identificar si estos

³² Anaya, J.J. (2009) El transporte de mercancías: Enfoque logístico de la distribución. Madrid. ESIC Editorial.

³³ De Rus, G., Campos, J. y Nombela, G. (2003) Economía del Transporte. Barcelona. Antoni Bosch, Autoridad Portuaria (2009), Actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

³⁴ Cabe precisar que este servicio es brindado por empresas o cooperativas de estiba o desestiba.

productos pueden ser movilizados como otro tipo de carga, sea utilizando el equipamiento de otro tipo de carga, o embalándolo de manera distinta para ser considerado como otro tipo de carga. Por ello, en principio, se debe identificar si el mismo producto es utilizado de manera significativa en distintos tipos de carga.

119. Al respecto, se identificó que más del 94% de los principales productos de carga líquida a granel (Diesel 2, aceite de soya y ácido sulfúrico³⁵) se movilizaron en forma de granel³⁶. En consecuencia, es razonable considerar que la movilización de estos productos bajo forma a granel les representa mayores ventajas económicas y operativas a los dueños de la carga que movilizarlo como otro tipo de carga, por ejemplo, fraccionada. Más aún si se considera que dichos productos son calificados como carga peligrosa y, por tanto, su manipulación es más conveniente a través de equipos especiales (atrilles y mangueras), así como a través de la red de tuberías instaladas en el TNM y que se encuentran interconectadas con los terminales de almacenamiento de líquidos aledaños.
120. En tal sentido, se puede concluir que el dueño de la carga líquida a granel, o la mayoría de ellos, no considera como opción real, sustituir la forma a granel de sus productos por otro tipo de carga, por lo que, el Servicio Básico a la Carga Fraccionada, Servicio Básico a la Carga Sólida a Granel y Servicio Básico a la Carga Rodante no son servicios sustitutos del Servicio Básico a la Carga Líquida a Granel.
121. En cuanto a la carga sólida a granel, los principales productos son maíz amarillo duro, demás trigos, cemento sin pulverizar, tortas y residuos sólidos de la extracción de aceite de soya, las demás habas de soya, fosfatos de calcio naturales, los demás trigo y las demás cebada, que en conjunto tienen una participación de más del 90% de la carga sólida a granel movilizada. Dichos productos, entre enero de 2016 y agosto de 2020, se movilizaron en más del 94%, en promedio, bajo la forma de granel³⁷.
122. En tal sentido, al igual que en el caso de la carga líquida a granel, es razonable establecer que los dueños de la carga sólida a granel consideren que la forma (granel) como movilizan sus productos es más conveniente (económicamente) que otras (fraccionada). Por consiguiente, los Servicios Básicos relacionados con la Carga Fraccionada, Carga Líquida a granel y Carga Rodante no son sustitutos adecuados del Servicio Básico de Carga Sólida a Granel.
123. Por otro lado, la carga del tipo fraccionada y rodante, por las características de sus productos no podrían ser descargadas/embarcadas y/o manipuladas con el equipamiento con el que se brinda el Servicio Básico de Carga Líquida a Granel y el Servicio Básico de Carga Sólida a Granel.
124. En consecuencia, el Servicio Básico a la Carga, según los tipos de carga (fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante), no presenta un servicio o conjunto de servicios sustitutos. Por consiguiente, en adelante se denominarán **Servicio Relevante a la Carga Fraccionada, Servicio Relevante a la Carga Sólida a Granel, Servicio Relevante a la Carga líquida a Granel y Servicio Relevante a la Carga Rodante**, según corresponda.
125. En cuanto al mercado geográfico, como en el Servicio Estándar a la Nave, se debe considerar las fuentes alternativas de aprovisionamiento considerando, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.

³⁵ En conjunto, los tres productos representan el 80% del total de carga líquida a granel movilizado en el TNM entre enero del 2016 y agosto del 2020.

³⁶ Dicho porcentaje se ha calculado considerando todos los puertos a nivel nacional. Es decir, se ha considerado todos los dueños de la carga a nivel nacional de tal manera que se evidencia que es frecuente y no por una particularidad del puerto. Fuente: Veritrade

³⁷ Dicho porcentaje se ha calculado considerando todos los puertos a nivel nacional. Es decir, se ha considerado todos los dueños de la carga a nivel nacional de tal manera que se evidencia que es frecuente y no por una particularidad del puerto. Fuente: Veritrade

126. Como se ha visto, la **carga sólida a granel** se caracteriza por movilizar, principalmente, mercancías provenientes del proceso de importación, por lo que se debe identificar qué terminales portuarios pueden brindar el Servicio Relevante a la Carga Sólida a Granel bajo similares condiciones a los principales usuarios del referido servicio. Para ello, se está considerando las principales empresas importadoras identificadas en el apartado anterior del presente informe.
127. Considerando las principales empresas, que en conjunto representan alrededor del 90% de la carga sólida a granel importada desde enero de 2016 a agosto de 2020, se puede señalar que todas cuentan con una planta de almacenamiento o procesamiento cerca al TPC, en particular, en la región Callao y Lima Metropolitana, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 5
DISTANCIAS A LOS TERMINALES TNM, GENERAL SAN MARTÍN (TPGSM) Y
SALAVERRY (TPMS) DESDE LA UBICACIÓN DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS
QUE MOVILIZAN CARGA SÓLIDA A GRANEL EN EL TNM
(KILÓMETROS)

EMPRESA	DISTRITO/REGIÓN	DE LA UBICACIÓN DE LA EMPRESA A:			(B / A)	(C / A)
		TPC (A)	TPGSM (B)	TPMS (C)		
San Fernando S.A.	Lurin / Lima	42,9	239	596	5,57	13,89
Contilatin Del Peru S.A.	Lurin / Lima	42,9	239	596	5,57	13,89
Adm Andina Peru S.R.L.	Lurin / Lima	42,9	239	596	5,57	13,89
Alicorp S.A.A.	Chorrillos / Lima	29,7	247	571	8,32	19,23
Union De Cer Per Backus Y Johnston S.A.A.	Ate Vitarte / Lima	30,2	289	568	9,57	18,81
Bunge Peru S.A.C.	Cercado / Lima	14,4	278	556	19,31	38,61
Caliza Cemento Inca S.A.	Chosica / Lima	35,1	297	571	8,46	16,27
Quimpac S.A.	Callao / Callao	14,5	287	545	19,79	37,59
Mixercon S.A.	VES / Lima	34,3	249	585	7,26	17,06
Cargill Americas Peru S.R.L.	Cercado / Lima	14,4	278	556	19,31	38,61
Compania Molinera Del Centro S.A.	Ate Vitarte / Lima	40,1	272	570	6,78	14,21
Anita Food S.A.	Santa Anita / Lima	25,1	271	564	10,80	22,47
Molitalia S.A.	Cercado / Lima	12,4	278	557	22,42	44,92
Molino El Triunfo S A	SMP / Lima	11,1	288	550	25,95	49,55
Cusa S.A.C.	Callao / Callao	22,9	287	530	12,53	23,14
Molinos & Cia S.A.	Huachipa/Lima	24,8	272	568	10,97	22,90

Fuente: Página Web de las empresas y Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

128. Asimismo, también se puede desprender que dichas empresas tienen como alternativa más próxima el Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TPGSM). Sin embargo, dicho terminal representa una distancia importante respecto a la ubicación que tienen hasta el TNM. En efecto, los principales usuarios del TNM que presentan una menor distancia frente al TPGSM son aquellas empresas ubicadas en el distrito de Lurín; sin embargo, esta significa más de cinco veces la distancia que tienen frente al TNM.
129. Lo anterior es importante porque reflejaría, de alguna manera, que los costos de transporte terrestre de reemplazar el TNM por el TPGSM podrían incrementarse significativamente.
130. Adicionalmente, es importante señalar que algunas de las principales empresas que utilizan el TNM también utilizan otros terminales como el TPGSM, el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS), el Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP) y el Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM). Sin embargo, su uso corresponde a que dichas empresas también cuentan con plantas de procesamiento o almacenamiento en zonas geográficas cercanas a dichos terminales. Así, por ejemplo, además del TNM, las empresas intermediarias Contilatin del Perú S.A, ADM Andina Perú S.R.L. y Carguill Américas Perú S.R.L. utilizan los terminales TPM, TPP, TPGSM y TPMS y cuentan con locales en dichas zonas.
131. Del mismo modo, empresas como Alicorp S.A.A., que cuenta con una planta en la región Arequipa, utiliza el TPM adicionalmente al TNM. En cambio, empresas como San Fernando, Unión de Cervecería Perú Backus y Johnston S.A.A, Compañía Molinera Del

Centro S.A., Quimpac S.A., Anita Food S.A., Molitalia S.A, Bunge Perú S.A.C. y Caliza Cemento Inca S.A., que tienen plantas en el Callao o Lima Metropolitana, solo han importado desde el TNM.

132. De lo anterior, se puede señalar que el mercado geográfico relevante para el Servicio Relevante de Carga Sólida a Granel queda determinado por el TNM y su área de influencia.
133. En cuanto a la **carga líquida a granel**, de igual modo, se parte desde la ubicación de los principales clientes. A partir de su ubicación, se evidencia que las distancias respecto al terminal más cercano (TPGSM) representan distancias importantes en comparación a las distancias que tienen frente al TNM.

Cuadro N° 6
DISTANCIAS A LOS TERMINALES TNM, TPGSM Y TPMS DESDE LA UBICACIÓN DE
LAS PRINCIPALES EMPRESAS QUE MOVILIZAN CARGA LÍQUIDA A GRANEL EN
EL TNM
(KILÓMETROS)

EMPRESA	DISTRITO/REGIÓN	DE LA UBICACIÓN DE LA EMPRESA A:			(B / A)	(C / A)
		TPC (A)	TPGSM (B)	TPMS (C)		
Petroleos del Perú - PETROPERU S.A.	Lurin / Lima	44,8	242	588	5,40	13,13
Alicorp S.A.A.	Chorrillos / Lima	29,7	247	571	8,32	19,23
Cargill Americas Peru S.R.L.	Cercado / Lima	14,4	278	556	19,31	38,61
Refinería La Pampilla S.A.	Callao / Callao	16,6	298	535	17,95	32,23
Adm Andina Peru S.R.L.	Lurin / Lima	42,9	239	596	5,57	13,89
Mobil Oil Del Peru S.R.L.	Callao / Callao	3,6	277	550	76,94	152,78

Fuente: Página Web de las empresas y *Google Maps*.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

134. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que, para este tipo de carga, a diferencia de lo observado en el caso de la carga sólida a granel, empresas como Alicorp S.A.A., ADM Andina Perú S.R.L. y Carguill Américas Perú S.R.L. no han presentado importación de los principales productos (aceite de soya y/o ácido sulfúrico) en terminales distintos al TNM. Ello podría estar explicado por la falta de almacenamientos especializados en las zonas de influencia de los otros terminales, en particular, para las empresas intermediarias como lo son ADM Andina Perú S.R.L. y Carguill Américas Perú S.R.L.
135. En tal sentido, para este tipo de carga, puede existir un factor adicional que hace que, para los dueños de la carga, los terminales distintos al TNM no sean una alternativa real de aprovisionamiento y, por tanto, el ámbito geográfico esté determinado por el TNM y su zona de influencia.
136. A diferencia de los tipos de carga analizados previamente, **la carga fraccionada**, se caracteriza porque los dueños de la carga no están concentrados en un número reducido. En tal sentido, se ha identificado un número importante de usuarios que representan más del 70% de la carga importada a través del TNM, entre enero de 2016 y agosto de 2020.
137. Al respecto, el cuadro a continuación muestra las 17 principales empresas que han importado carga del tipo fraccionada, entre el enero de 2016 y agosto de 2020. Asimismo, el referido cuadro muestra que las distancias respecto a los terminales más próximos y que podrían ser una alternativa de aprovisionamiento al TNM representan distancias significativas. De forma similar a los tipos de carga sólida y líquida a granel, esto indicaría que los costos de transporte terrestre pueden presentar incrementos significativos si los dueños de la carga deciden cambiar de terminal portuario.

Cuadro N° 7
DISTANCIAS A LOS TERMINALES TNM, TPGSM Y TPMS DESDE LA UBICACIÓN DE
LAS PRINCIPALES EMPRESAS QUE MOVILIZAN CARGA FRACCIONADA EN EL
TNM
(KILÓMETROS)

EMPRESA	DISTRITO/REGIÓN	DE LA UBICACIÓN DE LA EMPRESA A:			(B / A)	(C / A)
		TPC (A)	TPGSM (B)	TPMS (C)		
Cemex Peru S.A.	Cercado / Lima	16,5	278	551	16,85	33,39
Comercial Del Acero S.A.	Chosica / Lima	31,4	280	567	8,92	18,06
Tradi S.A.	Lurin / Lima	19,4	265	565	13,66	29,12
Productos De Acero Cassado S.A. PRODAC S.A.	Callao / Callao	4,3	290	543	67,44	126,28
Mixercon S.A.	VES / Lima	34,3	249	585	7,26	17,06
Corporacion Aceros Arequipa S.A.	Callao / Callao	5,5	287	549	52,18	99,82
Moly-Cop Adesur S.A.	Santa Anita / Lima	27,7	268	563	9,68	20,32
Precor S.A.	Cercado / Lima	12,1	280	553	23,14	45,70
Tubisa S.A.C.	Cercado / Lima	15,4	278	551	18,05	35,78
Miromina Sociedad Anónima - Miromina S. A.	Ate Vitarte / Lima	34,3	268	565	7,81	16,47
Inkaferro S.A.C.	Callao / Callao	5,5	285	551	51,82	100,18
Formamos Acero S.A.C.	Huachipa	39,6	288	575	7,27	14,52
Gloria S.A.	Huachipa	32,1	281	568	8,75	17,69
Tream Peru S.A.C.	Puente Piedra	28,3	291	536	10,28	18,94
Famesa Explosivos S.A.C.	Puente Piedra	31,2	303	531	9,71	17,02
Aceros Chilca S.A.C.	Chilca	84	203	624	2,42	7,43
Amseq S.A.	Huachipa	41,2	290	577	7,04	14,00

Fuente: Página Web de las empresas y Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. Sin perjuicio de ello, se ha identificado que algunas empresas que utilizan el TNM también han movilizadoun volumen importante de este tipo de carga a través de otros terminales portuarios, siendo los de mayor importancia Corporación Acero Arequipa S.A., Moly-Cop ADESUR S.A., Famesa Explosivos S.A.C., InkaFerro S.A.C. y Formamos Acero S.A.C.
139. Sobre el particular, debe señalarse que dichas empresas cuentan con plantas de producción en las zonas geográficas de influencia de los terminales distintos al TNM. Así, por ejemplo, Corporación Acero Arequipa S.A. que también realiza importación a través del terminal TPGSM cuenta con una planta de producción en la ciudad de Pisco³⁸. Por su parte, Moly-Cop ADESUR S.A. tiene un importante volumen de importación tanto por el TNM como por TPM, ello se debe a que cuenta con una planta de producción de bolas de molienda ubicada en La Joya, adicional a la planta con la que cuenta en Lima³⁹.
140. En esa misma línea, Famesa Explosivos S.A.C. que ha realizado importaciones a través de los terminales TPM y TPMS cuentan con plantas de producción (polvorines) en las ciudades de Trujillo y Arequipa⁴⁰. La empresa InkaFerro S.A.C. que tiene un importante

³⁸ En la página web de la empresa se puede apreciar la siguiente información:

"Esta planta cuenta con tecnología de punta y una capacidad de producción de 850,000 toneladas anuales de acero líquido y 1,200,000 toneladas métricas anuales de productos terminados. Se encuentra ubicada en el desierto de Paracas - Ica, en el Km. 241 de la Panamericana Sur. Está conformada por la Planta de Acería, la Planta de Laminación y la Planta de Industrialización ACEDIM para los servicios de corte, doblado y Prearmado de barras de acero corrugado.

Produce:

Barras corrugadas, estructuras prearmadas, alambrones, ángulos, canales U, platinas, tees, barras cuadradas, barras redondas y barras helicoidales."

Visto en: <https://www.acerosarequipa.com/procesos-de-produccion>. (último acceso: 14.10.2020).

³⁹ Visto en: <https://proactivo.com.pe/exclusivo-moly-cop-adesur-inauguro-su-planta-la-joya/>. Última visita: 14 de octubre de 2020.

⁴⁰ Visto en: <http://www.famesa.com.pe/contactenos/>. (último acceso: 14.10.2020)

volumen de importación a través del TPMS cuenta con un puesto de venta directa en la ciudad de Trujillo, adicional a la que presenta en el Callao⁴¹. Finalmente, la empresa Formamos Acero S.A.C. que también realiza importación por el TPM cuenta con un local en la ciudad de Arequipa⁴².

141. En consecuencia, el hecho que existan empresas que realicen el proceso de importación de este tipo de carga en otros terminales, no necesariamente implica que ven a dichos terminales como una alternativa real de aprovisionamiento dichos terminales al del TNM, sino que ello obedece a que dichas empresas cuentan con locales cerca a los referidos terminales y que, en todo caso, lo que significa es que transportar los productos de carga fraccionada a través del transporte marítimo es menos costoso que realizarlo por medio del transporte terrestre.
142. En consecuencia, se puede afirmar que el mercado geográfico del Servicio Relevante a la Carga Fraccionada está conformado por el TNM y su área de influencia.
143. Respecto a la **carga rodante**, se ha evidenciado que las principales empresas que movilizan este tipo de carga no realizan importación a través de otro terminal, lo cual guarda relación con lo señalado en la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN en el cual se aprueba la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el Terminal Portuario de Paita.
144. En efecto, en el Informe *Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024* que sirve como base para emitir la referida resolución se sostiene lo siguiente:

"(...) en el mercado relevante del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo de la Carga Rodante se ha evidenciado la preferencia de los importadores por el Terminal Portuario del Callao. En efecto, en el referido terminal se realiza más del 95% de la importación de la carga rodante a nivel nacional vía marítima⁸⁴, por lo que se demostraría que es un competidor real para los puertos importadores de este tipo de carga. En consecuencia, el Concesionario carece de poder de mercado en este mercado relevante"

145. Las estadísticas de tráfico de carga rodante evidencian que las preferencias de los dueños de este tipo de carga no han variado durante los últimos dos años, estando la participación de TPC por encima del 95% del total carga rodante a nivel nacional. Es decir, la importación de carga rodante sigue concentrado en el TPC y, dentro de este, en el TNM, por lo que se puede afirmar que el mercado geográfico del Servicio Relevante a la Carga Rodante es el TNM y su zona de influencia.
146. Finalmente, como se había señalado anteriormente, el mercado geográfico del Servicio Relevante a la Nave depende o está directamente influenciado por las decisiones de los dueños de la carga, es decir, por el mercado geográfico de los Servicios Relevantes a la Carga. Bajo dicho contexto, el mercado geográfico del Servicio Relevante a la Nave también sería el TNM y su área de influencia.
147. En suma, se puede señalar que los mercados relevantes de los Servicios Estándar están determinados según el cuadro que se detalla a continuación:

⁴¹ Visto en: <https://www.inkaferro.com.pe/sucursales/>. (último acceso: 14.10.2020)

⁴² Visto en: <https://www.formamosacero.pe/>. (último acceso: 14.10.2020)

Cuadro N° 8
MERCADOS RELEVANTES DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR DEL TNM

Servicio Regulado	Mercado Relevante
Servicio a la Nave ^{1/}	Servicio relevante: Servicio Estándar a la Nave y, los servicios de Amarre/desamarre y Alquiler de amarradero. Mercado geográfico: El Terminal Norte Multipropósito y su zona de influencia.
Servicio Estándar a la Carga Fraccionada, Carga Sólida a Granel y Carga Líquida a Granel	Servicio relevante: Servicio Estándar a la Carga y el conjunto de servicios conformado por uso de muelle, manipuleo, transferencia y estiba/desestiba. Mercado geográfico: El Terminal Norte Multipropósito y su zona de influencia.

^{1/} Excepto para la carga en contenedores donde su mercado relevante está determinado por el TPC.

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

g) Condiciones de Competencia

148. En el presente apartado se evalúa la posibilidad de alguna presión competitiva que podría enfrentar el TNM dentro de los mercados relevantes previamente definidos. Este comprenderá un análisis de barreras de entrada, las cuales son condiciones que reducen la tasa de ingreso de nuevos competidores a los mercados relevantes, por debajo de la que se produciría en un escenario de competencia perfecta.
149. Al respecto, la literatura sobre competencia menciona tres tipos de barreras de entrada que pueden restringir la competencia, a saber, barreras legales, estructurales y estratégicas. Las barreras legales son disposiciones normativas que regulan la entrada de nuevos competidores en determinados sectores. Las barreras estructurales son características del mercado que generan asimetrías en beneficio de las empresas incumbentes, dificultando la entrada de nuevas empresas. Las barreras estratégicas consisten en conductas agresivas por parte de las empresas incumbentes orientadas a generar expectativas negativas en los potenciales entrantes, de tal manera que replanteen su decisión de ingreso.
150. Considerando el análisis presentado previamente, en los mercados relevantes del Servicio Estándar a la Nave, Servicio Estándar a la Carga Fraccionada, Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel, Servicio Estándar a la Carga Líquida a Granel y Servicio Estándar a la Carga Rodante podemos identificar que la posibilidad de la existencia de competencia está referida únicamente a la competencia intraportuaria, es decir, competencia dentro del mismo puerto.
151. No obstante, al respecto se debe mencionar que, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene el derecho de operar el TNM bajo la modalidad de monoperador. Es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se brinden dentro del área de concesión⁴³, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, excepto los servicios de practica y remolque, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán. Esta característica constituye la principal barrera de entrada a la prestación de servicios en los mercados relevantes antes identificados.

⁴³ La Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:
“(…) (iii) la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión”.

152. Sin perjuicio de lo anterior, es importante señalar que el ingreso de un nuevo operador en del área de influencia del TNM podría modificar los resultados del análisis de condiciones de competencia. En particular, el inicio de operaciones del Terminal Portuario de Chancay podría significar una alternativa de aprovisionamiento para los dueños de la carga que forman parte de los mercados relevantes definidos en los párrafos anteriores, más aún si dicho terminal está diseñado para atender diversos tipos de carga en su primera etapa de inversión. Sin embargo, y como lo ha señalado este Regulador en anteriores pronunciamientos⁴⁴, existe incertidumbre respecto del inicio de operaciones de dicha infraestructura portuaria y, en el mejor de los casos, su impacto sería poco significativo para el periodo regulatorio en el que se enmarca el inicio del presente procedimiento de revisión del factor de productividad (2021-2026).
153. Por tanto, se concluye que no existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios relevantes de los Servicios Estándar a la Nave, Servicio Estándar a la Carga Fraccionada, Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel, Servicio Estándar a la Carga Líquida a Granel y Servicio a la Carga Rodante.

C. Servicios Especiales listados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión

154. En el Anexo 5 del Contrato de Concesión se lista una serie de Servicios Especiales con Tarifa que pueden ser brindados por el Concesionario desde el inicio de sus operaciones.
155. Tal como se aprecia en el siguiente cuadro, se trata de servicios que en su mayoría están referidos a carga en contenedores.

Cuadro N° 9
SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA LISTADOS EN EL ANEXO 5 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (USD)
OPERACIONES A LA NAVE		
Movilización de escotillas (ISO Hatches)	Movimiento	0,00
Re-estiba en bodega	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Re-estiba vía muelle	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES		
Movimiento en el terminal	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
OPERACIONES DE MANIPULEO A LA CARGA		
Manipuleo por registro (sin montacargas)	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Manipuleo por registro (con montacargas)	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
OTROS		
Energía reefer	Hora/Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Inspección y monitoreo reefer	Día/Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Montaje/desmontaje de sistema clip on en reefer gen set	Ciclo completo	0,00

Nota: Cabe precisar que en el Anexo 5 del Contrato de Concesión también muestra el servicio de almacenamiento de contenedores para contenedores llenos, vacíos y de transbordo. Sin embargo, estos fueron desregulados mediante Resolución 030-2016-CD-OSITRAN, por lo que no corresponde su análisis en la presente revisión.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, Tarifario de APMT

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

⁴⁴ Ver Propuesta "Revisión de oficio del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", cuya publicación para comentarios fue aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N°053-2020-CD-OSITRAN. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/10/053-2020-cd.pdf>> (último acceso: 15.10.2020)

156. Como se observa en el cuadro anterior, los servicios incluidos en el Anexo 5 del Contrato de Concesión presentan una Tarifa igual a cero. Esto es resultado del concurso para la concesión del TNM⁴⁵. En efecto, de acuerdo a lo señalado en el numeral 9.1.6 de las Bases del Concurso, el tercer factor de competencia correspondía al mayor descuento respecto a las tarifas de un grupo de Servicios Especiales, siendo la oferta de APMT un descuento del 100%.

“9.1.6. El comité seleccionará como Adjudicatario de la Buena Pro al Postor Precalificado que haya presentado la mejor Propuesta Económica, según los siguientes casos:

- a) Al que propuso el menor Costo por contenedores lleno, para el caso del Numeral 9.1.4; o En caso de empate en el Costo por contenedor lleno:*
- b) Al que propuso el mayor descuento respecto de las Tarifas por Servicio Estándar para carga no contenedorizada, para el caso del Literal b) del Numeral 9.1.5 precedente; o En caso de empate en el descuento en Tarifas por Servicio Estándar para carga no contenedorizada:*
- c) Al que propuso el mayor descuento de las Tarifas por los Servicios Especiales, para el caso del Literal c) del Numeral 9.1.5 precedente.”*

[El subrayado es nuestro.]

157. Al respecto, cabe recordar que en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión se establece que las tarifas de los Servicios Especiales en ningún caso pueden exceder los niveles máximos actualizados:

“8.23 Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.”

158. En el presente caso, los Servicios Especiales relacionados a operaciones a la nave, movimientos horizontales, manipuleo de carga y otros, tienen una Tarifa igual a cero, por lo que la modificación mediante el mecanismo de RPI-X no resulta posible, en la medida que cualquier porcentaje de actualización multiplicado por una Tarifa igual a cero dará siempre como resultado una Tarifa máxima igual a cero.
159. En tal sentido, tomando en cuenta lo ofertado por el Concesionario, lo cual ha sido incorporado expresamente en el Contrato de Concesión, y atendiendo a que de conformidad con lo previsto en el artículo 1361 del Código Civil, lo estipulado en los contratos es vinculante para las partes, no corresponde efectuar la revisión tarifaria de los Servicios Especiales con Tarifa igual a cero antes mencionados.
160. En consecuencia, deben mantenerse las Tarifas ofertadas por APMT durante el concurso de proyectos integrales de los servicios relacionados a operaciones a la nave, movimientos horizontales, manipuleo de carga y otros.

D. Servicios Especiales con Tarifa fijada por el Regulador

161. En la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión se describe el procedimiento que debe seguir el Concesionario en caso desee brindar Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o servicios nuevos:

“8.23 Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifa que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.”

⁴⁵ Ver Anexo 15 del Contrato de Concesión.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso INDECOPI se pronuncie señalado que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones”

162. Considerando el procedimiento antes señalado, hasta la fecha de preparación del presente informe se han fijado Tarifas máximas para seis (6) Servicios Especiales, algunos de los cuales cuentan con más de una modalidad y cuyas Tarifas vigentes son presentadas en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 10
SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR EL REGULADOR

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (USD, sin IGV)
REESTIBA CARGA FRACCIONADA		
Re-estiba vía nave	Tonelada	13,50
Re-estiba vía muelle	Tonelada	27,00
REESTIBA CARGA RODANTE		
Re-estiba vía nave	Tonelada	41,50
Re-estiba vía muelle	Tonelada	83,00
CARGA DE PROYECTO		
Embarque/descarga sin grúa móvil	Tonelada	25,00
Embarque/descarga con grúa móvil	Tonelada	35,00
CARGA FRACCIONADA PELIGROSA		
Tratamiento especial de carga peligrosa - directo	Tonelada	14.50
Tratamiento especial de carga peligrosa - indirecto	Tonelada	21.60
OTROS		
Retiro de separadores artificiales en las bodegas de la naves	Por operación	1 650,0
Uso de barreras de contención	Por día	1 250,0

Fuente: Tarifario de APMT versión 9.2. Disponible en:

[https://www.apmterminalsallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%209.2.%20\(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2001-10-2020\).pdf](https://www.apmterminalsallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%209.2.%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2001-10-2020).pdf)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

163. Para cada uno de estos servicios existe un pronunciamiento previo del INDECOPI respecto de las condiciones de competencia en sus respectivamente mercados relevantes, por lo que corresponde verificar si las conclusiones a las que arribó la autoridad de competencia se mantienen a la fecha, haciendo necesaria la permanencia del régimen de regulación.

a) Re-estiba de carga fraccionada

164. Mediante Carta 506-2011/PRE-INDECOPI de fecha 21 de octubre de 2011, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe 160-2011/GEE, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial de “Re-estiba de Carga Fraccionada”.

165. En el citado informe se define al mercado relevante como el conjunto de actividades que se prestan junto con el servicio de Re-estiba de carga fraccionada (mercado de producto) en el TNM (mercado geográfico).
166. La autoridad de competencia encontró que para que los demandantes busquen sustituir al TNM, el Concesionario tendría que incrementar significativamente el precio del servicio propuesto, es decir del paquete de servicios descritos en el párrafo anterior. Sin embargo, para el Indecopi la sustitución no sería factible puesto que una vez que un usuario esté realizando las actividades de descarga/embarque en el TNM sería poco eficiente que se busque otro terminal para solicitar el paquete de servicios. En tal sentido, para el usuario no existirían alternativas para sustituir el TNM.
167. Considerando lo anterior, el Indecopi concluye lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Considerando la definición de mercado relevante y el hecho que el paquete de servicios no tiene sustitutos a nivel inter-portuario ni intra-portuario, se observa que no existen condiciones de competencia en su prestación.

En consecuencia, esta Gerencia considera que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado “Re-estiba de Carga fraccionada” que consiste en:

- *La re-estiba vía nave, que incluye la movilización de la carga ubicada en la bodega hacia otro lugar de la bodega o de la nave, sin que estos impliquen transferencia temporal a la zona de almacenamiento; y*
- *La re-estiba vía muelle, que incluye la movilización de la carga desde la nave hasta el muelle para su posterior reposicionamiento en la nave”*

168. Resulta claro que las condiciones de mercado que motivaron la conclusión del Indecopi no se han modificado entre la fecha de análisis y la fecha de preparación del presente informe, por lo que el servicio Re-estiba de carga fraccionada debe mantenerse bajo régimen de regulación.

b) Re-estiba de carga rodante

169. Mediante Carta 506-2011/PRE-INDECOPI de fecha 21 de octubre de 2011, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe 161-2011/GEE, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial de “Re-estiba de Carga Rodante”.
170. En el citado informe, el Indecopi definió el mercado relevante como el conjunto de servicios, dentro de los cuales se encuentra el servicio de “re-estiba de carga rodante”, que permite el acomodo y/o ordenamiento de la carga al interior de la bodega de la nave (mercado de producto) en el TNM (mercado geográfico).
171. La autoridad de competencia encontró que para que los demandantes busquen sustituir al TNM, el Concesionario tendría que incrementar significativamente el precio del servicio propuesto, es decir del paquete de servicios descritos en el párrafo anterior. Sin embargo, para el Indecopi la sustitución no sería factible puesto que una vez que un usuario esté realizando las actividades de descarga/embarque en el TNM sería poco eficiente que se busque otro terminal para solicitar el paquete de servicios. En tal sentido, para el usuario no existirían alternativas para sustituir el TNM.
172. Con respecto a lo anterior, el Indecopi concluye lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Considerando la definición de mercado relevante y el hecho que el paquete de servicios no tiene sustitutos adecuados a nivel inter-portuario ni intra-portuario, se observa que no existen condiciones de competencia en su prestación.

En consecuencia, esta Gerencia considera que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado “Re-estiba de Carga Rodante” que consiste en:

- *La re-estiba vía nave, que incluye la movilización de la carga ubicada en la bodega hacia otro lugar de la bodega o de la nave, sin que esto implique transferencia temporal a la zona de almacenamiento; y*
- *La re-estiba vía muelle, que incluye la movilización de la carga desde la nave hacia el muelle para su posterior reposicionamiento en la nave”*

173. En tal sentido, dado que las condiciones de mercado a las que refiere Indecopi no han variado desde de la fecha de realización del citado informe, el servicio de “re-estiba de carga rodante” debe mantenerse bajo régimen de regulación.

c) Embarque y/o descarga de carga de proyecto

174. Mediante Carta 506-2011/PRE-INDECOPI de fecha 21 de octubre de 2011, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe 043-2011/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial de “Embarque/descarga de carga proyecto”.
175. En el citado informe, el Indecopi definió el mercado relevante como el paquete de servicios que demandan los consignatarios para la importación o exportación de carga de proyecto, y que está constituido por el Servicio Estándar de embarque/descarga de carga fraccionada y el servicio de embarque/descarga de carga de proyecto (servicio relevante) en el TPC (mercado geográfico).
176. Con relación al mercado relevante antes definido se arriba a la siguiente conclusión:

“IV: CONCLUSIONES

(...)

Este servicio forma parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de embarque/descarga de carga fraccionada y el servicio denominado embarque/descarga de carga proyecto y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte de este paquete, por lo que esta Secretaría Técnica considera que la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia del servicio denominado embarque/descarga de carga de proyecto no deben realizarse respecto de este servicio individual sino que respecto del paquete.

Considerando que los consignatarios no tienen una fuente alternativa de aprovisionamiento dentro del mercado relevante, no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado embarque/descarga de carga de proyecto.”

177. Dado que el TNM sigue siendo la única fuente de aprovisionamiento dentro del mercado relevante, el servicio Embarque y/o descarga de carga proyecto debe mantenerse bajo régimen de regulación tarifaria.

d) Uso de barreras de contención

178. Con fecha 21 de octubre de 2011, mediante Carta 506-2011/PRE-INDECOPI el INDECOPI remitió al Ositrán el Informe 162-2011/GEE, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial denominado “Uso de barreras de contención”.
179. El mercado relevante fue definido en el informe antes mencionado como el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio de Uso de barreras de contención (mercado relevante) en el TNM (mercado geográfico)

180. De acuerdo con el análisis llevado a cabo por el Indecopi, el precio del servicio relevante es solo un componente del precio total que observa el consignatario. Por tanto, solo en caso el precio cobrado en el TNM se incrementará significativamente, el consignatario optaría por trasladarse a un puerto alternativo. En tal sentido, se concluye lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Considerando la definición de mercado relevante y el hecho que el paquete de servicios no tiene sustitutos a nivel inter-portuario ni intra-portuario, se observa que no existen condiciones de competencia en su prestación.

En consecuencia, esta Gerencia considera que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado “Uso de Barreras de Contención” que consiste en:

- o El tendido de barreras de contención alrededor de la nave, por horas y días que se descargue/embarque mercancías peligrosas a granel líquido; y*
- o El recojo de la barrera de contención, luego de que se haya culminado la descarga o embarque”*

181. Los elementos tomados en cuenta por el Indecopi en su análisis no presentan variación a la fecha, por lo que se concluye que el servicio Uso de barreras de contención debe permanecer bajo régimen de regulación.

e) Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa

182. Mediante Carta 287-2012/PRE-INDECOPI de fecha 23 de mayo de 2012, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial denominado “Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa”.

183. En el citado informe, el Indecopi definió al mercado relevante como el paquete de servicios que demandan los consignatarios para la importación o exportación de carga fraccionada peligrosa, el cual está constituido por el Servicio Estándar a la carga fraccionada y el servicio denominado Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa (mercado de producto) en el TPC (mercado geográfico).

184. Con relación a dicho mercado, se concluye lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Este servicio forma parte del paquete de servicios representado por el servicio estándar de carga fraccionada y el servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte de este paquete, por lo que esta Secretaría Técnica considera que la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia del servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa deben realizarse respecto del paquete de servicios en cuestión.”

185. Considerando que los consignatarios no tienen una fuente alternativa de aprovisionamiento dentro del mercado relevante, el servicio Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa debe mantenerse bajo régimen de regulación tarifaria.

f) Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

186. Mediante Carta 723-2015/PRE-INDECOPI de fecha 18 de noviembre de 2015, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial denominado “Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves”.

187. En el citado informe, el Indecopi definió el mercado relevante como el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el Servicio

Estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (servicio relevante) en el TNM (mercado geográfico).

188. Con relación al mercado relevante antes definido se arriba a la siguiente conclusión:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Considerando las características actuales del mercado, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales de las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia.”

189. Por tanto, en la medida que el TNM sigue siendo la única fuente de aprovisionamiento dentro del mercado relevante, el servicio de Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves debe mantenerse bajo régimen de regulación.

E. Servicios a los pasajeros

a) Mercado relevante

190. De acuerdo con la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de pasajeros, el Servicio Estándar incluye lo siguiente:

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

- i) servicio de embarque/desembarque de pasajeros garantizando en todo momento un acceso seguro desde la Nave hasta el punto de inspección documentaria de inmigración, disponiendo de los equipos y recursos necesarios para ello y preparando los ambientes para la recepción del pasajero,*
- ii) servicio de control de boarding pass de los pasajeros en el momento de embarque/desembarque,*
- iii) servicio de control de equipaje de mano a través de rayos X y del pasajero mediante un pórtico detector de metales. Estos controles son independientes de los controles aduaneros que realiza la SUNAT en el ejercicio de la Potestad aduanera,*
- iv) servicio de embarque/desembarque para la tripulación garantizando en todo momento un acceso seguro desde la Nave hasta el punto de inspección documentaria de inmigración, disponiendo de los equipos y recursos necesarios para ello,*
- v) servicio de atención médica y/o de emergencias durante 24 horas al pasajero en caso que sea necesario,*
- vi) servicio de gestión documentaria necesaria relativa a los pasajeros.”*

191. Según el Tarifario del TNM (V. 9.2.) actualmente vigente, la Tarifa del Servicio Estándar para pasajeros es USD 13,01 por pasajero (con descuento y sin considerar IGV), exceptuándose del cobro a los niños menores de 12 años y a la tripulación de la nave.⁴⁶ La Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión citada anteriormente también indica que “(e)n el caso de pasajeros, la Tarifa será cobrada a la agencia marítima”.
192. La demanda de los cruceristas por el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM es una demanda derivada de la demanda final por los atractivos turísticos de la ciudad de Lima sea por sus atractivos turísticos, por su gastronomía, por sus conexiones internas hacia otras ciudades, por su infraestructura hotelera, etcétera.
193. En efecto, según Suzanne Torres, gerenta de operaciones de la agencia de viajes Lima Tours, los cruceristas siempre visitan lo que está más cercano al puerto de llegada, siendo

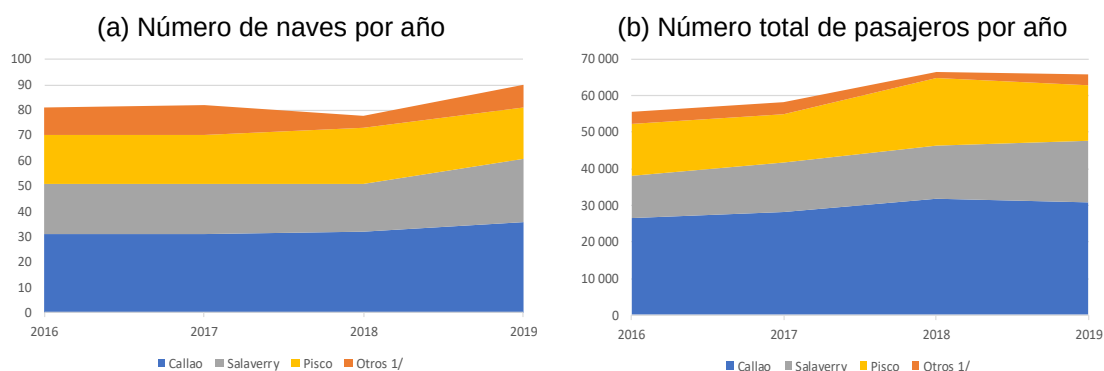
⁴⁶

Información disponible en: <[https://www.apmterminalsallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%209.2.%20\(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2001-10-2020\).pdf](https://www.apmterminalsallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V.%209.2.%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2001-10-2020).pdf)> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

que en el caso de los que arriban al Callao, toman *tours* hacia Pachacámac o Miraflores.⁴⁷ Cabe destacar entre los diferentes atractivos de la ciudad de Lima, no solamente destaca el atractivo turístico tradicional en sí mismo, sino también aquel atractivo relacionado con la gastronomía peruana (el denominado turismo gastronómico). En efecto, con ocasión de la reciente llegada del crucero MSC Magnifica de MSC Cruises, durante su estadía de dos días, los turistas no solamente contaron con quince excursiones a lugares como el Centro Histórico y los malecones frente al mar en la Costa Verde, sino que también se les brindó una propuesta culinaria con un “exclusivo programa de comidas a bordo”, la cual fue elaborada por el reconocido chef peruano James Berckemeyer en base a insumos nacionales como quinua negra, ají amarillo, ají limo, zapallo loche, chicha de jora y lúcuma.⁴⁸

194. Es decir, los pasajeros de los cruceros, también denominados cruceristas, son quienes finalmente determinan la demanda y reciben el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM toda vez que dicho servicio está orientado a su embarque y desembarque, independientemente de que la Tarifa sea cobrada a la agencia marítima.
195. Por otro lado, en el siguiente gráfico se presenta la evolución de la cantidad de cruceros y número de pasajeros atendidos durante el periodo 2016-2019, en el cual se observa que se han atendido entre 78 y 90 cruceros por año con un total de pasajeros de entre 55 576 y 66 523 por año, siendo que el Callao es el principal punto de atención de cruceros en el Perú pues representa entre el 38% y 47% del total de naves atendidas cada año y entre el 41% y 48% del total de pasajeros atendidos cada año a nivel nacional.⁴⁹

Gráfico N° 12
EVOLUCIÓN DE LA CANTIDAD DE CRUCEROS Y NÚMERO DE PASAJEROS, 2016-2019



Nota: La información incluye únicamente naves y pasajeros del ámbito marítimo a nivel nacional, excluyendo los puertos fluviales.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

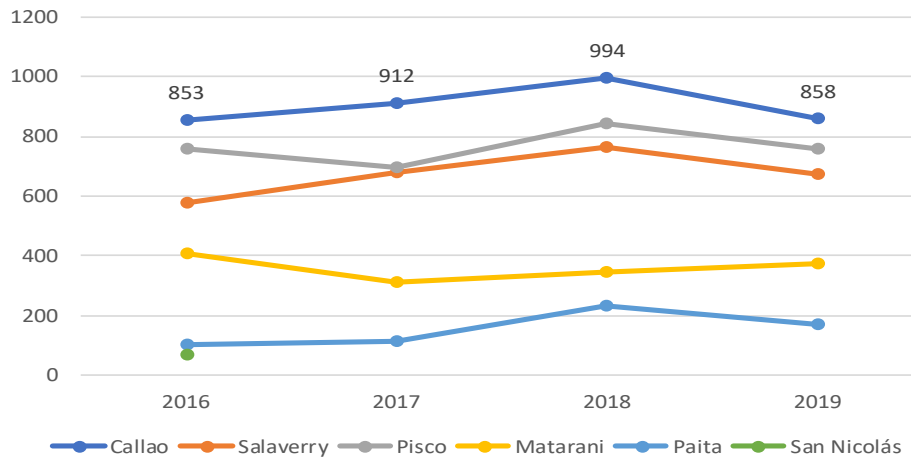
196. El promedio de pasajeros por cada crucero atendido en el Callao osciló entre 853 y 994 pasajeros por crucero entre el periodo 2016 – 2019, el cual es mayor en comparación con el promedio de los otros puertos de la costa peruana, ubicados en Salaverry, Pisco, Matarani, Paita y San Nicolás, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

⁴⁷ Información disponible en: <<https://www.apam-peru.com/web/el-peru-recibira-37-cruceros-hasta-el-cierre-de-la-temporada-de-verano-lo-que-hay-detras-de-cada-viajero/>> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

⁴⁸ Información disponible en: <<https://www.turiweb.pe/pasajeros-del-crucero-msc-magnifica-disfrutan-atractivos-y-gastronomia-de-lima/>> y <<https://portaldeturismo.pe/noticia/gastronomia-peruana-destaca-en-banquete-de-crucero-msc-magnifica/>> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

⁴⁹ Cabe señalar que la información se refiere a la atención de cruceros y pasajeros por lo que un crucero atendido en el Callao puede posteriormente ser atendido en otro puerto, sin que ello implique sustitución sino más bien complementariedad para que el pasajero pueda acceder a los puntos turísticos cercanos a los diferentes puertos del litoral peruano.

Gráfico N° 13
EVOLUCIÓN DEL PROMEDIO DE PASAJEROS POR CRUCERO, 2016-2019



Nota: La información incluye únicamente naves y pasajeros del ámbito marítimo, excluyendo los puertos fluviales.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

197. Por otro lado, en el siguiente cuadro se observa que los ingresos del TNM provenientes de la prestación del Servicio Estándar para pasajeros representó entre el 0,15% y el 0,24% del total de ingresos anuales percibidos por los Servicios Estándar a la nave, a la carga, a los pasajeros, y Servicios Especiales con Tarifa y Precio durante el periodo 2016-2020.

Cuadro N° 11
PARTICIPACIÓN DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS DE PASAJEROS RESPECTO DEL TOTAL DE INGRESOS DEL TNM, 2016-2020
(En miles de USD)

Año	Ingreso por servicio de pasajeros [a]	Ingresos totales ^{1/} [b]	Participación [a]/[b]
2016	249	131 927	0,19%
2017	307	164 290	0,19%
2018	277	188 816	0,15%
2019	452	190 659	0,24%
2020 ^{a/}	182	118 082	0,15%

1/ Incluye la suma de ingresos por los servicios estándar a la nave, a la carga, a los pasajeros, servicios especiales con tarifa y precio.

a/ Información actualizada hasta agosto de 2020.

Fuente: APM Terminals Callao (Información remitida al buzón de declaración estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

198. Cabe señalar que una alternativa al servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante un terminal portuario es que el crucero se detenga a una determinada distancia del terminal portuario para que los pasajeros desciendan a unos botes o lanchas y luego dichos pasajeros sean trasladados hacia terminales portuarios más pequeños.
199. Sin embargo 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 y en condiciones similares al TNM; (ii) probablemente esta alternativa no resulte atractiva para los pasajeros de los cruceros, los cuales, a juzgar por el costo del viaje en crucero, tienen un alto poder adquisitivo, y (iii) es posible que la seguridad de los pasajeros se vea comprometida por el tipo de traslado.

200. Por lo expuesto anteriormente, se espera que un aumento pequeño pero significativo (de entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa del Servicio Estándar para pasajeros en el TNM no genere un desplazamiento significativo de cruceros hacia una alternativa como la antes descrita u otros puertos relativamente cercanos o incluso aquellos ubicados en otros países de la Costa Oeste de América del Sur.
201. El comentario anterior se ve reforzado aún más si se considera que la tarifa del Servicio Estándar para pasajeros en el TNM 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 o gastronómicos a los cuales los turistas pueden acceder descendiendo en dicho puerto. Es más, el costo del servicio de embarque y desembarque de pasajeros en un terminal portuario representa una proporción muy pequeña del costo del pasaje en un crucero. A modo de referencia se señala que la tarifa actual del TNM (USD 13,01 por pasajero, con descuento y sin considerar IGV) equivale apenas al 0,37% del precio de un pasaje en el crucero más barato y con la ruta más corta que tenga al Callao dentro de su recorrido.⁵⁰
202. Por lo tanto, el mercado relevante es el embarque y desembarque de pasajeros de los cruceros a través de un terminal portuario, con la respectiva infraestructura y equipamiento, incluyendo servicios complementarios tales como aquellos que forman parte del Servicio Estándar para pasajeros en el TNM.
203. Cabe señalar que el ejercicio de definición del mercado relevante es un instrumento para evaluar las condiciones de competencia 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 (Motta, 2004). En tal sentido, es imposible pensar que un incremento pequeño pero significativo (de entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa del Servicio Estándar para pasajeros en el TNM genere que una cantidad significativa de turistas decida sustituir dicho terminal por algún otro ubicado en otra área geográfica distinta a donde se ubica el mencionado TNM.
204. Algunas razones por las cuales se considera que no existe otra área geográfica donde sea posible acudir en reemplazo del Servicio Estándar para pasajeros en el TNM son que el itinerario de los cruceros es determinado según los atractivos turísticos que los pasajeros prefieran visitar y, 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. Por tal motivo, se considera que el mercado geográfico está limitado a las instalaciones del TNM, el cual como se señaló anteriormente es el único terminal portuario dentro del Terminal Portuario del Callao en el cual se puede brindar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros.
205. Es decir, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM.

b) Condiciones de competencia

206. El mercado relevante fue definido como el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM. Al respecto, no se espera que dicho servicio sea brindado en condiciones de competencia por los siguientes motivos:

⁵⁰ Se ha considerado en el ejemplo el costo de USD 3 500 un pasaje en el crucero *Seabourn Quest* de la línea *Seabourn Cruise Line* con salida desde Callao el 20 de noviembre de 2021 con una duración de diez días en suite que cubre la ruta Panamá, Perú y Chile. Información disponible en: <https://sudamerica.crucerosnet.com/puertos/413/peru/crucero-callao.html> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

- 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, concebido actualmente como hotel flotante y con tendencia a convertirse en ciudad flotante, dadas las preferencias por buques de mayor tamaño en la industria de los 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 Estándar para pasajeros en el TNM, no se espera que los cruceristas respondan dejando de arribar a dicho terminal y en su reemplazo acudan a otros terminales relativamente cercanos como el TPGSM, el TPMS o incluso otros puertos ubicados en la Costa Oeste de América del Sur porque: (i) la tarifa de dicho servicio no es el factor principal para decidir arribar al TNM, y (ii) emplear otros terminales portuarios no les permitiría a los cruceristas acceder con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TNM. Es decir, no existe competencia interportuaria.

Cabe señalar que existe el proyecto “Terminal Crucero Bahía Miraflores”, un terminal portuario exclusivo para cruceros que se ubicaría en la bahía del distrito de Miraflores en Lima, a la altura de la bajada del Cuartel San Martín, y estaría operativo el año 2021. Sin embargo, la información disponible más actualizada posible indica que, según la APN, “(e)ste año se define si va este proyecto o no va” pues lo que “hace falta es obtener la autorización para que en el borde costero de la Costa Verde se permita construir dicho muelle” siendo que “la parte marítima del proyecto ya está culminada, en tanto ahora lo que resta es la parte terrestre”.⁵¹ Es decir, aún no se ha iniciado la construcción del denominado “Terminal Crucero Bahía Miraflores”.

- El único concesionario en el TNM es APMT, de modo que en su interior no existe otro operador que brinde el servicio de servicio de embarque y desembarque de pasajeros.⁵² Además, no parece viable que en el corto plazo un nuevo concesionario ingrese al Terminal Portuario del Callao para operar otro terminal donde sea posible prestar el mencionado servicio porque el número de cruceros que arriba al TNM aún es reducido y los ingresos por la prestación del servicio bajo análisis representan una proporción muy pequeña del total de ingresos del TNM. 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 (CRA, 2002).⁵³ En el caso del TNM, los usuarios del Servicio Estándar para pasajeros (directamente los cruceristas e indirectamente las líneas de crucero) no tienen ese poder de negociación porque:

⁵¹ Información disponible en: <<https://www.apam-peru.com/web/terminal-de-cruceros-en-miraflores-en-la-recta-final-este-ano-se-define-el-permiso-para-construccion/>> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

⁵² Tal como se ha señalado previamente, en virtud de lo establecido en la Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión, APMT “(...) tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del Terminal Norte Multipropósito (...)”.

⁵³ CRA (2002) *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Prepared by: Charles River Associates (Asia Pacific) Ltd. 29 April 2002. Page: 27. Disponible en: <<https://www.transport.govt.nz/assets/Import/Documents/portsreport29april2002final.pdf>> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

- los ingresos que le generan al operador portuario del TNM apenas representaron entre el 0,15% y el 0,24% del total de ingresos anuales durante el periodo 2016-2020,
 - 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 y gastronómicos ubicados en o cerca de la ciudad de Lima,
 - no es posible pensar razonablemente que las líneas de cruceros estén interesadas en realizar inversiones en el TNM solo para encargarse de la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros, pues su demanda por el servicio es de muy baja frecuencia, además que la tarifa por dicho servicio no representa una parte importante del costo de prestación del servicio de cruceros (USD 13,01 por pasajero en relación a un precio mínimo de USD 3 500 por persona en un crucero que recorrerá Panamá, Perú y Chile durante 10 días, incluyendo al Callao en su ruta); y
 - dado que los ingresos que le reporta al puerto son muy reducidos, si los usuarios dejaran de demandar dicho servicio, los ingresos totales de APMT no se verán afectados.
- En los casos en los cuales 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. Ese es el caso del TNM porque como se ha demostrado anteriormente, los usuarios no preferirían cambiar un viaje en crucero por un viaje en avión o bus y tampoco tienen poder de compra compensatorio frente al TNM.
 - Se observa que existen barreras a la entrada de nuevos operadores portuarios, en particular aquellos especializados en la atención de cruceros puesto que: (i) los niveles de inversión requeridos para ingresar al mercado son relativamente elevados (estimados inicialmente en USD 80 millones y luego en USD 100 millones⁵⁴ e incluso USD 250 millones⁵⁵ para el proyecto “Terminal Crucero Bahía Miraflores”, mencionado anteriormente) y el arribo de naves de las líneas internacionales al Perú aún es muy pequeño e incluso también a nivel de la Costa Oeste de América del Sur, la cual “solo atrae al 1% de los viajes de crucero a nivel mundial”⁵⁶ siendo por tanto muy reducido el tamaño del mercado, existiendo por tanto barreras económicas o estructurales al ingreso de nuevos operadores portuarios; (ii) la obtención de los respectivos permisos legales para el inicio de construcción de nuevas infraestructuras portuarias puede llevar un periodo de tiempo relativamente prolongado, como es el caso del mencionado proyecto “Terminal Crucero Bahía Miraflores”, el cual fue anunciado en el año 2018 pero hasta la fecha no tiene el permiso de inicio de obras por parte de la Autoridad Autónoma de la Costa Verde, existiendo por ello barreras legales a la entrada de nuevos operadores;⁵⁷ y (iii) no se tiene información sobre disponibilidad de tierras para el ingreso de nuevos operadores que ingresen al mercado en el corto plazo para administrar puertos públicos, evidenciándose por ello la existencia de barreras de localización.

⁵⁴ Información disponible en: <<https://gestion.pe/economia/empresas/terminal-crucero-bahia-miraflores-contempla-construir-cuatro-ascensores-costa-verde-268948-noticia/>> (último acceso: 15 de octubre de 2020).

⁵⁵ Información disponible en: <<https://www.ciacontinental.edu.pe/actualidad/terminal-de-cruceros-bahia-de-miraflores-el-proyecto-que-busca-crear-un-home-port-en>> (último acceso: 15 de octubre de 2020).

⁵⁶ Ídem.

⁵⁷ Información disponible en: <<https://www.apam-peru.com/web/terminal-de-cruceros-en-miraflores-en-la-recta-final-este-ano-se-define-el-permiso-para-construccion/>> (último acceso: 14 de octubre de 2020).

VII. METODOLOGÍA Y CÁLCULO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD

207. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión antes citada, la revisión de las Tarifas tope o máximas que cobra APMT por la prestación de Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa en el TNM, se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X, donde el primer componente (RPI) es la variación anual promedio del Índice de Precios al Consumidos los Estados Unidos de América, mientras que el segundo es el factor de productividad (X).
208. Dicho mecanismo regulatorio de *price cap* (RPI-X) provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen gradualmente al usuario por medio de las tarifas (Vogelsang, 2002⁵⁸)⁵⁹. En efecto, mediante dicho mecanismo, las tarifas máximas se mantienen fijas durante un periodo regulatorio, con el fin de inducir a la Entidad Prestadora a ser más productiva y reducir sus costos en dicho periodo.
209. Asimismo, tal y como se mencionó anteriormente, en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el factor de productividad está definido como las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario. De acuerdo con lo establecido en el Anexo I del RETA, el factor de productividad se determina mediante la aplicación de la siguiente ecuación:

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

Donde:

- X : Factor de productividad
- ΔW^e : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
- ΔW : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.
- ΔPTF : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.
- ΔPTF^e : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

210. Si bien el RETA lista diversas metodologías de estimación de la productividad de la industria o la Entidad Prestadora, no estipula un orden de prelación; sin embargo, dicha norma establece que, en caso el Regulador escoja aquella correspondiente a números índices, deberá utilizarse el Índice de Fisher para la agregación de servicios e insumos.
211. En el presente procedimiento, de manera similar a la primera revisión tarifaria del TNM⁶⁰, se utilizará la metodología de números índices para el cálculo de la productividad del Concesionario. Para ello, se utilizará el índice de Fisher, el cual se calcula aplicando las fórmulas indicadas en el siguiente cuadro.

⁵⁸ VOGELSANG, I. (2002). "Incentive regulation and competition in public utility markets: A 20-year perspective". *Journal of Regulatory Economics*, 22(1), pp. 5-27

⁵⁹ Del mismo modo se encuentra recogido en al Anexo I del RETA.

⁶⁰ Cabe mencionar que, dicha metodología ha sido utilizada también en procedimientos de revisión tarifaria tramitados previamente por este Regulador, tales como: la tercera revisión tarifaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH (concluida en vía de reconsideración mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2019-CD-OSITRAN, de fecha 18 de febrero de 2019), la cuarta revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani - TPM (Resolución de Consejo Directivo N° 030-2019-CD-OSITRAN, de fecha 19 de junio de 2019), la primera revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao - TECM (Resolución de Consejo Directivo N° 046-2019-CD-OSITRAN, de fecha 2 de octubre de 2019), y la primera revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita - TPP (concluida en vía de reconsideración mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, de fecha 10 de setiembre de 2019).

Cuadro N° 12
FÓRMULAS DE ÍNDICES DE PRECIOS Y CANTIDADES

Índices	Producto	Insumos o Factores
Fisher	$Q_F = (Q_P * Q_L)^{1/2}$	$Q_F^* = (Q_P^* * Q_L^*)^{1/2}$
Paasche	$Q_P = \frac{\sum_{i=1}^M p_i^{t+1} * y_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M p_j^{t+1} * y_j^t}$	$Q_P^* = \frac{\sum_{i=1}^M w_i^{t+1} * x_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M w_j^{t+1} * x_j^t}$
Laspeyres	$Q_L = \frac{\sum_{i=1}^M p_i^t * y_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M p_j^t * y_j^t}$	$Q_L^* = \frac{\sum_{i=1}^M w_i^t * x_i^{t+1}}{\sum_{j=1}^M w_j^t * x_j^t}$

Fuente: Anexo I del RETA.

212. Teniendo en cuenta dicha metodología de números índices, a continuación, se presentan los criterios que se considerarán en el cálculo del factor de productividad del TNM, en base a la información de la cual se dispone en esta etapa inicial del procedimiento, y siguiendo los criterios aplicados en recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador. Los criterios que se incorporan en este acto de inicio podrán ser revisados y/o complementados considerando la información que se recopile hasta antes de la Propuesta Tarifaria del Regulador, lo que será debidamente fundamentado; y, sin perjuicio de lo que corresponda para las siguientes etapas del procedimiento de revisión tarifaria, de acuerdo con la normativa aplicable.

- **Periodo de análisis:** Para calcular el factor de productividad aplicable al TNM, en el presente procedimiento se considerará el periodo 2011-2019 para las series de información utilizadas para el cálculo de las variables de la empresa y de la economía, en tanto se requiere contar con información debidamente auditada. Es decir, el periodo de análisis abarcará un total de 9 años (8 variaciones porcentuales).
- **Fuentes de información:** Se tomará en consideración, entre otros, la información consignada en los Estados Financieros Auditados de APMT, los Estados Financieros Regulatorios Auditados del Concesionario⁶¹; así como los requerimientos de información *ad hoc* efectuados por el Regulador durante el presente procedimiento de revisión tarifaria. Asimismo, el Regulador podrá utilizar información publicada por instituciones nacionales e internacionales⁶².
- **Tratamiento de la información:** La información empleada para el cálculo del factor de productividad será de periodicidad anual (desde el 1 de enero al 31 de diciembre), debido a que se busca medir los cambios anuales de productividad en el TNM.

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

⁶¹ De conformidad con lo dispuesto en el numeral 3.4 del artículo 3 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán (aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN y sus modificatorias), uno de los objetivos de la contabilidad regulatoria es el siguiente: "Proveer información para la toma de decisiones regulatorias, en particular las vinculadas a la fijación de tarifas y cargos de acceso para nuevos servicios."

⁶² De conformidad con lo establecido en el artículo 55 del RETA.

- **Extrapolación de datos:** Consiste en completar la información parcial de un año en específico para efectos de estimar la información anual completa de dicho año, mediante la aplicación de un factor de ajuste sobre la base de información que desea extrapolarse. El factor de ajuste empleado puede ser construido a partir de:
 - i) regla de tres simple,
 - ii) información estadística sobre cantidades de servicios brindados en la Concesión, u
 - iii) otras variables que guarden relación con la prestación de Servicios en la Concesión.

Cabe señalar que, para efectos de la extrapolación de datos, se tomará como base de información a aquella que guarde relación con la prestación de los servicios por parte del Concesionario⁶³.

Asimismo, en el caso que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, el Regulador podrá construir un “año proforma”, a efectos de no generar distorsiones en el cálculo de las variaciones de productividad⁶⁴. Dicho año comparable se construirá considerando la información efectiva de la empresa. La creación del referido año comparable puede ser de dos formas: i) hacia atrás, cuando el año comparable es construido para ser comparado con el año inmediato anterior, o ii) hacia adelante, cuando el año comparable es construido para ser comparado con el año inmediato siguiente.

Variables de la empresa

- **Medición de la Productividad Total de los Factores (PTF) de la empresa:** En línea con la primera revisión tarifaria del TNM, para estimar la PTF se utilizará el enfoque “primal” (no el “dual”), es decir, la medición de la productividad se orientará por el lado de la producción. Ello en la medida que la estimación de la PTF (denominada también como productividad física de los factores) consiste en medir la relación entre la cantidad física de producción obtenida y la cantidad física de los insumos utilizados para elaborar dicha cantidad física de producción. Asimismo, para efectos del cálculo se utilizará información histórica de la empresa⁶⁵.
- **Extrapolación de datos del año 2011:** En el caso particular del año 2011, dado que la fecha de inicio de explotación del TNM ocurrió de manera posterior al 1 de enero de dicho año, para el cálculo del factor de productividad se extrapolará proporcionalmente la información de los seis meses de operación (julio-diciembre) a todo el año 2011. Para ello, tal como se realizó en la primera revisión tarifaria de APMT, en el presente procedimiento tarifario se aplicará la regla de tres simple a

⁶³ En tal sentido, no correspondería, por ejemplo, la extrapolación de gastos fijos independientes de la provisión de servicios brindados en el TNM. Este criterio ha sido aplicado previamente en la primera revisión del TECM.

⁶⁴ En función a la información que provea el Concesionario durante el presente procedimiento, este Regulador evaluará la posibilidad de utilizar esta herramienta metodológica, a fin de contar con información comparable. A manera de ejemplo, dicha herramienta podría utilizarse cuando en las series de ingresos y cantidades de servicios portuarios se verifique que dos años consecutivos no resultan comparables debido a que algún servicio no se ha demandado de manera continua durante el periodo en análisis y/o cuando durante dicho periodo se presenten servicios nuevos.

Cabe mencionar que este tipo de herramienta metodológica ha sido empleada en recientes procedimientos de revisión tarifaria, por ejemplo, en la primera revisión tarifaria del TPP en el año 2019 para la serie de cantidades e ingresos.

⁶⁵ Si bien para el cálculo se utiliza información histórica, la aplicación del factor de productividad es de carácter prospectivo, es decir, estará en vigencia durante el período comprendido entre el 01 de julio de 2021 y el 30 de junio de 2026.

las series de servicios prestados por el Concesionario (cantidades e ingresos), y para el caso de los insumos de Mano de obra y Materiales.

- **Medición de la variación en la PTF y en los Precios de los Insumos de la empresa:** En línea con el criterio aplicado en la primera revisión tarifaria del TNM, la variación anual se calculará como la tasa logarítmica aplicada sobre el índice de Fisher de cantidades y precios de productos e insumos (mano de obra, productos intermedios y capital) estimado para cada año, según corresponda.
- **Enfoque de Caja Única (*Single Till*):** En línea con la primera revisión tarifaria del TNM, para la determinación del factor de productividad se utilizará el enfoque de caja única (*Single Till*), esto es, se estimará la productividad de la empresa considerando el producto y los insumos que intervienen en la prestación de actividades reguladas y no reguladas en el terminal portuario.

Asimismo, siguiendo el criterio de la primera revisión tarifaria del TNM, se aplicará el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en utilizar solamente aquellos insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el TNM⁶⁶.

En esa línea, para el cálculo de los índices de producto e insumos, se tomarán en consideración los siguientes criterios:

- **Cálculo del índice de producto:** Para el cálculo del índice de producto se empleará la información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado, Aporte por Regulación, aporte por el Contrato de Asociación en Participación con la Empresa Nacional de Puertos S.A., Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto a la Promoción Municipal. Asimismo, la unidad de medida de las cantidades de servicios deberá corresponder con la unidad de cobro de las tarifas o precios, según corresponda.

Para el cálculo del índice de producto se considerará la mayor desagregación de servicios brindados en el TNM, con la finalidad de reflejar con mayor certeza la evolución de cantidades de servicios brindados y de los precios de dichos servicios⁶⁷. Para ello, se considerará: (i) la desagregación de cada uno de los Servicios Estándar, (ii) la desagregación de cada uno de los Servicios Especiales con Tarifa, (iii) la desagregación de ingresos de cada uno de los Servicios bajo régimen de acceso, (iv) para el caso de los Servicios Especiales con Precio y los recargos, estos se desagregarán de manera individual hasta que en suma representen un porcentaje significativo⁶⁸ de los ingresos por Servicios Especiales con Precio y recargos en el periodo 2011-2019, y (iii) el porcentaje restante de Servicios Especiales con Precio y recargos se agrupará en la categoría "Otros servicios y recargos".

⁶⁶ Cabe señalar que, en la primera revisión tarifaria del TNM, no se consideraron para el cálculo del factor de productividad los siguientes aportes realizados por el Concesionario a sus socios de facto: (i) retribución pagada al Estado, a través de la APN, como contraprestación por el derecho de explotar exclusivamente el TNM, (ii) aporte por Regulación pagado a Ositrán, y (iii) aporte por el Contrato de Asociación en Participación con la Empresa Nacional de Puertos S.A.

⁶⁷ En el presente procedimiento tarifario se utilizarán todos los ingresos percibidos por APMT producto de la explotación del TNM. En tal sentido, en el presente procedimiento tarifario se considerarán los ingresos percibidos por el Concesionario por la aplicación de recargos asociados a los servicios brindados en el TNM. Sin embargo, en concordancia con la primera revisión tarifaria de APMT, no se considerará en el cálculo del factor de productividad la información asociada con el servicio "Lavado de Llantas y/o carrocería externa de camiones", el cual, según lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 013-2013-CD-OSITRAN, no califica como un servicio portuario en la medida que su provisión no implica la explotación de infraestructura portuaria.

⁶⁸ Ello, teniendo en cuenta que pueden haber servicios que no se brindan de manera continua.

Los precios implícitos de cada servicio se obtendrán al dividir los ingresos netos entre las cantidades brindadas de cada servicio. En el caso particular de la categoría denominada “Otros servicios y recargos”, se empleará el Índice de Precios al por Mayor (IPM), ajustado por tipo de cambio, como variable *proxy* del precio de dicha categoría⁶⁹.

- **Cálculo del índice de Cantidades de Insumos:** Para efectos del cálculo del factor de productividad se considerarán tres tipos de insumos: Mano de obra, Productos Intermedios (Materiales) y Capital.

- **Mano de obra:** Los índices de cantidades y precios del insumo Mano de obra se calcularán a partir de la información sobre gastos laborales de la empresa, incluyendo la cuenta de Participación de los trabajadores. No obstante, no se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario.

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

Para el cálculo de los índices de cantidades y precios del insumo Mano de obra se deberá considerar, por lo menos, la siguiente estructura de personal: i) Personal estable, distinguiendo entre categorías de funcionarios y empleados, y ii) Personal eventual.

- **Productos Intermedios:** Este insumo comprende los bienes y servicios que el Concesionario adquiere de otras empresas para la provisión de servicios en el TNM. De esta forma, para obtener las cantidades del insumo Productos Intermedios, dada su heterogeneidad, se empleará el enfoque indirecto, es decir, la serie de cantidades se obtendrá deflactando la serie del gasto en materiales del Concesionario.

Al respecto, la serie del gasto en materiales se obtendrá de forma residual, es decir, excluyendo los conceptos de depreciación y amortización, que se encuentran asociados al insumo Capital, y las partidas de gasto de personal, las cuales se encuentran asociadas al insumo Mano de obra, así como aquellos conceptos de gasto que no representan un insumo empleado para la provisión de servicios en la Concesión tales como la valuación de activos, tributos, suscripciones, donaciones y sanciones administrativas, los cuales tampoco fueron considerados en la primera revisión tarifaria del TNM.

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

- **Capital:** El índice de cantidades del insumo de capital se estimará a partir del stock de capital al 31 de diciembre de cada año. Dicho stock de capital es el resultado de sumar:
 - i. Stock de las inversiones, tanto obligatorias como adicionales, realizadas por el Concesionario que, al 31 de diciembre de 2019,

⁶⁹ Ello en la medida que la categoría “Otros servicios no regulados y recargos” incluye conceptos con distintas unidades de cobro (por ejemplo: contenedor, hora, contenedor/hora, entre otros).

han sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional y que se encuentren operativas en los términos establecidos en el Contrato de Concesión⁷⁰. Para obtener el valor de estas inversiones se considerarán los informes de liquidación de dichas obras.

- ii. Stock de otros activos considerados en los Estados Financieros de APMT, los cuales deberán representar un insumo para la provisión de servicios en el TNM.
- iii. Stock de activos entregados por el Estado al momento de la concesión del TNM que representen insumos para la prestación de servicios por parte del Concesionario⁷¹. Para ello, en línea con la primera revisión del TNM, se considerará el valor contable neto de dichos activos iniciales.

El stock de capital para cada categoría de capital se obtiene aplicando la siguiente fórmula:

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

Donde:

- $k_{m,t}$: Stock de capital correspondiente al activo m al cierre del año t .
- $k_{m,t-1}$: Stock de capital correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.
- $\Delta k_{m,t}$: Inversión realizada correspondiente al activo m durante el año t considerando ajustes contables.
- $D_{m,t}$: Depreciación económica correspondiente al activo m durante el año t .

Para efectos del cálculo de los índices de cantidades y precios, se deberá emplear como variable *proxy* del precio del capital, para cada categoría de activo, al valor resultante de aplicar la fórmula del precio de alquiler del capital, propuesta por Christensen y Jorgenson (1969)⁷², la cual se define de la siguiente forma:

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

Donde:

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

Precio representativo del activo: Se empleará como variable *proxy* al

⁷⁰ Se consideran aquellas inversiones que se encuentren en explotación en la medida que estas representan insumos de capital relacionados de manera directa con la prestación de servicios en el TNM. Por ejemplo, de acuerdo con lo realizado en la primera revisión tarifaria del TNM, no se considerará para el cálculo del factor de productividad a las obras en curso.

⁷¹ De acuerdo con la primera revisión tarifaria de APMT, para el cálculo del stock de activos iniciales no se consideran los terrenos y el rompeolas norte parcial, debido a que representan insumos fuera del control del Concesionario que no varían a lo largo del tiempo, así como tampoco se consideran los edificios del Área II de la Concesión por encontrarse en estado ruinoso.

⁷² CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). *The Measurement of Real Capital Input, 1929- 1967. Review of Income and Wealth*. Vol. 15, No. 4 (Dec. 1969), pp. 293-380.

precio representativo del activo el Índice de Precios de Materiales y Equipo (IPME) ajustado por tipo de cambio⁷³. Cabe indicar que esta misma variable *proxy* será empleada para deflactar la serie de *stock* de capital para efectos de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital.

Tasa impositiva de la empresa: Esta se compone tanto de la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del precio de alquiler del capital como de la tasa de participación a los trabajadores. Así, para el cálculo de la tasa impositiva de la empresa se aplicará la siguiente expresión:

$$u_t = IR_t + PT_t * (1 - IR_t)$$

Donde:

IR_t : Tasa de impuesto a la renta de la empresa en el año t .

PT_t : Tasa de participación de los trabajadores de la empresa en el año t .

Tasa de depreciación: Para estimar la depreciación económica se empleará el método de depreciación lineal, de modo que, para cada categoría de activo, se tendrá una tasa de depreciación constante, la cual será equivalente a la inversa del número de años de su vida útil respectiva.

Estimación del costo de capital: En el caso del costo de capital de la empresa, este será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital de la empresa (WACC, por sus siglas en inglés), para lo cual se deberá tomar en consideración los siguientes criterios metodológicos⁷⁴:

- ***Tasa Libre de Riesgo:*** Se empleará el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América (*t-bonds*) a 10 años, para el período comprendido entre el año 1928 y el año correspondiente del periodo 2011-2019.
- ***Prima por Riesgo de Mercado:*** Se empleará la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice *Standard & Poor's 500 (S&P 500)* y el promedio aritmético de los rendimientos

⁷³ De acuerdo con INEI (2013), uno de los usos que tiene este indicador es servir como deflactor en las series de la Formación Bruta de Capital en las Cuentas Nacionales, por lo que resulta consistente su utilización para efectos de obtener las unidades de servicios de capital de la empresa.

Si bien en la primera revisión tarifaria del TNM se utilizó el IPM (Índice de Precio al por Mayor), resulta razonable emplear el IPME, toda vez que este último índice, a diferencia del IPM, incorpora en su canasta representativa únicamente bienes de capital que son utilizados por las empresas para el proceso de producción, por lo que permite obtener un dato más preciso respecto al precio del activo.

Asimismo, resulta apropiado que dicho índice (IPME) se ajuste previamente por el tipo de cambio de Soles a Dólares de los Estados Unidos de América, toda vez que el valor del stock de capital de APMT se encuentra expresado en esta última moneda. De esta forma, se mantiene la consistencia entre las unidades monetarias del stock de capital y el precio representativo de los activos.

De manera adicional, debe mencionarse que, similar criterio ha sido aplicado en recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador, tales como: la cuarta revisión tarifaria del TPM, la primera revisión tarifaria del TPP, y la primera revisión tarifaria del TECM, todas en el año 2019.

⁷⁴ Estos criterios han sido utilizados en procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador, tales como: la cuarta revisión tarifaria del TPM, la cuarta revisión tarifaria del TPP y la primera revisión tarifaria del TECM, todas en el año 2019.

anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a 10 años, ambos considerando el periodo comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.

- **Prima por Riesgo País:** Se empleará el promedio mensual del indicador *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, publicado por el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), correspondiente al año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
- **Beta desapalancada promedio:** Se considera el promedio de las betas (*adjusted beta*⁷⁵) desapalancadas de una muestra representativa de empresas portuarias, obtenidas del sistema de información financiera *Bloomberg*, utilizando como índice de referencia al índice de la bolsa S&P 500⁷⁶, con cotizaciones en dólares, y con periodicidad semanal. Asimismo, el intervalo de tiempo considerado para la obtención de las betas de cada año para el cual se realizará el cálculo del WACC será de 24 meses. La muestra representativa de empresas portuarias será seleccionada considerando: i) el tipo de propiedad⁷⁷, y ii) las características operativas del TNM⁷⁸.

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

- **Estructura Deuda-Capital:** Se empleará la razón Deuda Financiera sobre Patrimonio, correspondiente al año para el cual se realiza el cálculo del WACC. La utilización de dicha razón es que permite evitar que se generen distorsiones en el cálculo del WACC debido a los diferentes niveles de liquidez que pueda haber enfrentado la empresa durante el periodo de análisis⁷⁹.
- **Tasa de Impuestos:** Se empleará la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del WACC.
- **Costo de la Deuda:** En el caso de que la empresa cuente con una sola fuente de financiamiento, el costo de deuda se estimará a partir del costo efectivo de la deuda, el cual resulta de dividir el interés pagado durante un año (incluido los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo de su Deuda Financiera al 31 de diciembre del año bajo análisis. En caso de que la deuda resulte cero al 31 de diciembre del año bajo análisis debido a que

⁷⁵ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula: $Adj\ Beta = 0,67(Raw\ Beta) + 0,33$.

⁷⁶ De manera similar a lo empleado en la primera revisión tarifaria de APMT.

⁷⁷ El TNM se encuentra cedido en concesión a APMT.

⁷⁸ El TNM es un terminal multipropósito.

⁷⁹ Cabe señalar que, si bien en la primera revisión tarifaria del TNM se empleó un ratio basado en la Deuda Neta, este Regulador considera que es más apropiado utilizar la Deuda Financiera de la empresa, toda vez que la misma refleja de mejor manera la estructura de financiamiento del Concesionario, independientemente de los niveles de liquidez que haya tenido la empresa.

A mayor abundamiento, debe mencionarse que, similar criterio ha sido aplicado por este Regulador en recientes procedimientos de revisión tarifaria, como es el caso de la primera revisión tarifaria del TECM del 2019.

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

En el caso de que la empresa cuente con más de una fuente de financiamiento, el costo de deuda del Concesionario resultará del promedio ponderado del costo de deuda estimado para cada una de las fuentes, considerando como ponderador a la deuda financiera de cada fuente específica dentro de la Deuda Financiera de la empresa (ya sea al 31 de diciembre o al momento de cancelación de la deuda, de ser el caso).

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

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

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

Donde:

- $\hat{v}_{m,t}^K$: Cantidad de capital correspondiente al activo m durante el año t .
- $\hat{s}_{m,t}$: Cantidad de capital correspondiente al activo m al cierre del año t .
- $\hat{s}_{m,t-1}$: Cantidad de capital correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.

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

Variables de la economía

- **Determinación de la PTF de la economía:** La variación porcentual anual de la PTF de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles de una entidad especializada de alto prestigio e independiente. Para efectos de seleccionar la fuente de información, se tomará en cuenta aquella que estime de manera más precisa la PTF de la Economía (por ejemplo, se tendrá en consideración el nivel de desagregación de las variables de capital y mano de obra utilizadas para medir la PTF)⁸⁰. Para aquellos periodos en que dicha información no se encuentre disponible, el Regulador efectuará la estimación respectiva.

⁸⁰ Cabe señalar que, en recientes procedimientos de revisión tarifaria por este Regulador, se ha empleado como fuente para la PTF de la economía, las estimaciones efectuadas por *The Conference Board*: la tercera revisión tarifaria del

- **Determinación del Precio de Insumos de la economía:** El Regulador considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el Instituto Nacional de Estadística e Informática y/o el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos de la economía como capital y trabajo. En caso que las mencionadas entidades no proporcionen dicho precio de los principales insumos de la economía como capital y trabajo, el Regulador realizará las estimaciones correspondientes para calcularlo⁸¹.

VIII. CONCLUSIONES

213. El Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito establece la obligación de revisar cada cinco años las tarifas máximas de los Servicio Estándar y Servicio Especiales regulados mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, a partir del quinto año desde el inicio de Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.
214. Bajo ese contexto, el Anexo I del RETA señala que en cada oportunidad en que corresponda revisar las tarifas máximas, Ositrán deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados, siendo que la regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por de comprobarse la existencia de condiciones de competencia en la provisión de dicho servicio. Además, el artículo 11 del RETA establece que en los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los cuales no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el Ositrán determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados
215. Por otro lado, el Anexo 5 del Contrato de Concesión lista una serie de servicios que el Concesionario se ha comprometido contractualmente a brindar bajo una tarifa igual a cero. Al respecto, se debe mantener dicha tarifa, toda vez que es producto de la oferta económica del postor ganador como parte del factor de competencia para hacerse de la concesión. Asimismo, al ser una tarifa igual a cero, cualquier actualización por aplicación del mecanismo RPI-X dará siempre como resultado una tarifa máxima igual a cero.
216. Adicionalmente, el Contrato de Concesión señala que, si el Concesionario desea brindar Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o servicios nuevos, previamente, debe haber un pronunciamiento de la Autoridad de Competencia sobre la existencia o no

AIJCH (concluida en vía de reconsideración en 2019), la cuarta revisión tarifaria del TPM, la primera revisión tarifaria del TPP, y la primera revisión tarifaria del TECM, todas en el año 2019.

⁸¹ Para estimar la tasa de crecimiento de los Precios de los Insumos de la Economía, en la primera revisión tarifaria del TNM, se utilizó la identidad de Christensen Associates (2001, p.28), la cual consiste en aproximar dicha tasa mediante la suma de la tasa de crecimiento de la PTF de la economía y la tasa de crecimiento del nivel general de precios de la economía. La aplicación de dicha identidad conlleva a que se elimine la influencia de la PTF de la economía en el cálculo del factor de productividad, tal como se observa a continuación:

$$\text{Factor de productividad} = [(\Delta PTF - \Delta PTF^*) + (\Delta W^* - \Delta W)]$$

$$\text{Factor de productividad} = [(\Delta PTF - \Delta PTF^*) + (\Delta IPC^* + \Delta PTF - \Delta W)]$$

$$\text{Factor de productividad} = [\Delta PTF + \Delta IPC^* - \Delta W]$$

Dado ello, en la presente revisión tarifaria se considera más adecuado medir de manera separada cada uno de los cuatro componentes de la fórmula de Bernstein y Sappington porque de ese modo se puede identificar el efecto de cada uno ellos en el Factor de Productividad del Concesionario. De esta manera, la PTF del Concesionario se compara respecto a la PTF de la economía, y el precio de sus insumos también se compara en relación al precio de los insumos de la economía, tal como señalan Bernstein y Sappington (1999, p.11).

Cabe mencionar que dicho criterio ha sido utilizado en la tercera revisión tarifaria del AIJCH (concluida en vía de reconsideración en 2019), la cuarta revisión tarifaria de TPM, la primera revisión tarifaria de TPP y la primera revisión tarifaria del TECM del año 2019.

de condiciones de competencia en los mercados en los cuales se brindan dichos servicios. Hasta fecha de elaboración del presente Informe Conjunto de Inicio, dicha autoridad ha concluido que no existe condiciones de competencia sobre siete (7) servicios especiales, de los cuales seis (6) cuentan con Tarifa máxima fijada por el Regulador.

217. Considerando lo anterior, este Regulador realizó el análisis de condiciones de competencia sobre el Servicio Estándar a la Nave y el Servicio Estándar a la Carga para todos los tipos de carga, y revisó si se mantienen las condiciones de mercado que llevaron al Indecopi a determinar que no existían condiciones de competencia en los Servicios Especiales con Tarifa. Al respecto, se arribó a las siguientes conclusiones:

- Sobre los servicios relacionados con contenedores como el Servicio a la Nave para naves portacontenedores, Servicio de Embarque o Descarga para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pórtilco) y Servicio de transbordo para contenedores llenos y vacíos (con grúa y sin grúa pórtilco de muelle) se determinó que no existen condiciones de competencia a partir del análisis y conclusiones realizadas por el Regulador en el Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y la Propuesta *“Revisión de oficio del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao”*, toda vez que el periodo analizado en dicho informe presenta un periodo similar al que se realiza para el Terminal Norte Multipropósito. Asimismo, no se evidencia la presencia de algún evento que implique cambios significativos en la estructura de mercado evidenciada en el mencionado informe de la propuesta de revisión tarifaria en el Terminal Muelle Sur.
- En cuanto al Servicio Estándar a la Nave para carga no contenedorizada se evidenció que, por las características de los demandantes de dicho servicio, el mercado relevante está determinado por el Terminal Norte Multipropósito y su zona de influencia. A partir de dicho mercado relevante se muestra que no existen condiciones de competencia en la provisión de dichos servicios.
- En el Servicio Estándar a la Carga no Contenedorizada (sólida a granel, líquido a granel, fraccionada y rodante) se demostró que el mercado relevante está definido por el Terminal Norte Multipropósito y su área de influencia, principalmente, porque los costos de transporte terrestre en los que incurrirían los dueños de la carga de reemplazar dicho terminal por otro se incrementarían significativamente. En dicho mercado relevante se evidenció que la única posibilidad de existencia de competencia (competencia intraportuaria) se ve restringida por la existencia de barreras legales toda vez que el Contrato Concesión le garantiza la exclusividad al Concesionario en la prestación de dichos servicios dentro del Terminal Norte Multipropósito. Por lo tanto, en dichos servicios no existen condiciones de competencia.
- En el caso del Servicio Estándar para pasajeros tampoco se evidencia la existencia de condiciones de competencia porque los usuarios demandan el servicio para acceder a los lugares turísticos en o cerca de Lima, no siendo posible o al menos dificultándose ello si acuden a otro puerto del litoral peruano y, por otro lado, no parece que en el corto plazo ocurra el ingreso de algún operador portuario al mercado que ejerza presión competitiva sobre el Terminal Norte Multipropósito, debido principalmente al reducido volumen de demanda de parte de las líneas de cruceros internacionales puesto que la Costa Oeste de América del Sur en su conjunto “solo atrae al 1% de los viajes de crucero a nivel mundial”.
- En el caso de los Servicios Especiales con Tarifa fijada por el Regulador, se verificó que las conclusiones a las que arribó la autoridad de competencia se mantienen a la fecha.

218. En conclusión, el estudio llevado a cabo por este Regulador indica que no existen condiciones de competencia en de los mercados en los cuales viene operando APMT, como concesionario del Terminal Norte Multipropósito. Por ello, corresponde continuar con el régimen de regulación tarifaria aplicable a los Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa que se brindan en el Terminal Norte Multipropósito.

219. En tal sentido, corresponde a este Regulador iniciar la revisión del factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar y Servicios Especiales con Tarifa del Terminal Norte Multipropósito para el periodo comprendido entre el 01 de julio de 2021 y el 30 de junio de 2026.
220. La aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X a tarifas máximas o tope se realiza mediante la determinación del factor de productividad, conforme a lo estipulado en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión y el RETA.

IX. RECOMENDACIÓN

221. Se recomienda al Consejo Directivo del Ositrán aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para los siguientes servicios brindados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao:

SERVICIOS ESTÁNDAR

- **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE**
 - Por metro eslora – hora (o fracción de hora)
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
 - **Servicio de embarque o descarga**
 - **Servicio con Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel
 - Pasajeros
 - **Servicios de transbordo**
 - **Servicios con Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - **Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío

SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA CONTRACTUAL

- **OPERACIONES A LA NAVE**
 - Movilización de escotillas (ISO Hatches)
 - Re-estiba en bodega (contenedor)
 - Re-estiba vía muelle (contenedor)
 - Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor

- **OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES**
 - Movimiento en el Terminal
- **OPERACIONES DE MANIPULEO A LA CARGA**
 - Manipuleo por registro (sin montacargas)
 - Manipuleo por registro (con montacargas)
- **OTROS**
 - Energía *Reefer*
 - Inspección y monitoreo *reefer*
 - Montaje/desmontaje de sistema *clip on* en *reefer gent set*

SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR OSITRÁN

- Re-estiba carga rodante vía nave
- Re-estiba carga rodante vía muelle
- Re-estiba carga fraccionada vía nave
- Re-estiba carga fraccionada vía muelle
- Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil
- Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional
- Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional
- Uso de barrera de contención
- Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Número de Trámite: 2020072900

Se adjunta:

- (i) Carta 506-2011/PRE-INDECOPI de fecha 21 de octubre de 2011, a través del cual Indecopi remitió al Ositrán los siguientes informes:
 - Informe 160-2011/GEE, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial de "Re-estiba de Carga Fraccionada".
 - Informe 161-2011/GEE, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial de "Re-estiba de Carga Rodante".
 - Informe 043-2011/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial de "Embarque/descarga de carga proyecto".
 - Informe 162-2011/GEE, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial denominado "Uso de barreras de contención".
- (ii) Carta 287-2012/PRE-INDECOPI de fecha 23 de mayo de 2012, mediante el cual el Indecopi remitió APMT, con copia al Ositrán el Informe 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial denominado "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa".
- (iii) Carta 723-2015/PRE-INDECOPI de fecha 18 de noviembre de 2015, el Indecopi remitió a APMT, con copia al Ositrán el Informe 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se realiza el análisis de condiciones de competencia del Servicio Especial denominado "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
- (iv) Informe N° 007-2020-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución N° 0002-2020-CD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao.
- (v) Informe "Revisión de oficio del factor de productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", que contiene la Propuesta Tarifaria del Ositrán en el marco del procedimiento iniciado mediante Resolución N° 0002-2020-CD-OSITRAN.