



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

*Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres  
Año de la Universalización de la Salud*

Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Anexo: 3101

E-mail: [jespinozal@indecopi.gob.pe](mailto:jespinozal@indecopi.gob.pe)

## **OFICIO 085-2020/ST-CLC-INDECOPI**

San Borja, 6 de noviembre de 2020

Señores

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran**

Calle Los Negocios 182, piso 2.

Surquillo.-

Referencia: Oficio Circular 005-2020-GAU-OSITRAN

Atención: Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Angela Arrescurrenaga Santisteban  
Gerente de Atención al Usuario (e)

De nuestra consideración:

Por la presente, tengo el agrado de dirigirme a ustedes con la finalidad de poner en su conocimiento algunos comentarios de esta Secretaría Técnica en atención a la invitación realizada por el Organismo Supervisor de la Inversión en la Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran a la Audiencia Pública referida a la «Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, aplicable a la actualización de tarifas máximas de los Servicios Estándar hasta el 17 de agosto de 2025», llevada a cabo el 5 de noviembre de 2020<sup>1</sup>.

En primer lugar, cabe indicar que, para sustentar el inicio del procedimiento de revisión del factor de productividad aplicable a las tarifas tope o máximas del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, el TMS), el Ositran llevó a cabo una evaluación de las condiciones de competencia de determinados servicios portuarios. En particular, se evaluaron las condiciones de competencia de cuatro servicios portuarios: el servicio estándar a la nave, el servicio estándar a la carga, el servicio de transbordo y el servicio de embarque/descarga de vacíos. En estos cuatro servicios se concluyó que no existían condiciones de competencia.

Ahora bien, luego de revisar la evaluación de las condiciones de competencia realizada por el Ositran, nos permitimos, respetuosamente, alcanzar algunos comentarios sobre dicha evaluación. Ello, con la finalidad de fortalecer el análisis que realice el Organismo Regulador y que, de ser el caso, pueda ser utilizado por esta Secretaría Técnica como parte del análisis que realice en el marco de sus facultades.

<sup>1</sup> Mediante el Oficio Circular 005-2020-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario del Ositran invitó al Indecopi a la Audiencia Pública indicada. Asimismo, se precisó que, en caso se tuvieran comentarios y/o aportes, estos se podrían remitir hasta el lunes 9 de noviembre de 2020, al correo electrónico: [info@ositran.gob.pe](mailto:info@ositran.gob.pe).

**OFICIO 085-2020/ST-CLC-INDECOPI**

Página 2 de 3

En relación con la evaluación de las condiciones de competencia del servicio estándar a la nave, se puede apreciar que, para definir el ámbito geográfico del servicio en cuestión, el Ositran comparó distintos puertos de la región (por ejemplo, Balboa en Panamá, Guayaquil en Ecuador, San Antonio en Chile, Buenaventura en Colombia y Valparaíso en Chile), y concluyó que, por el número de movimiento de contenedores y la existencia de complementariedad, no representan alternativas al Terminal Portuario del Callao (en adelante, el TPC). Sobre el particular, considerando que el servicio que demandan las líneas navieras constituiría una demanda derivada de la demanda por el servicio de transporte de carga, el análisis podría considerar las características de los demandantes de la carga en el TPC. Así, se podría evaluar si estos agentes enfrentan dificultades o restricciones para demandar los servicios en otros puertos de la región.

Por otro lado, el Organismo Regulador consideró en su análisis la evolución de las tarifas, identificando una diferencia significativa entre las tarifas del servicio a la nave en el TMS y el Terminal Norte Multipropósito (en adelante, el TNM). Al respecto, cabe indicar que, si bien las tarifas podrían dar una referencia respecto al monto cobrado por el servicio, no debe perderse de vista que podrían existir otros elementos como, por ejemplo, los descuentos, que den como resultado que el monto finalmente cobrado por ambos terminales no difiera en la magnitud identificada. Por lo tanto, se podría complementar el análisis utilizando los precios efectivamente cobrados a los usuarios y su relación con las tarifas del servicio a la nave.

Asimismo, toda vez que se consideran tarifas, el análisis podría evaluar si las líneas navieras requieren otros servicios adicionales en el puerto. De ser ello así, las líneas navieras no solamente considerarían en su decisión de elección la tarifa del servicio estándar a la nave, sino que considerarían, entre otros factores, el monto agregado que resulte del conjunto de servicios que demanden en el puerto. En tal sentido, se podría fortalecer el análisis evaluando si la tarifa del servicio estándar a la nave representa el componente más relevante para las líneas navieras.

En este punto resulta oportuno señalar que el Ositran evaluó el rendimiento de las operaciones de embarque y descarga de contenedores en el TMS y TNM, lo cual se encuentra relacionado con los servicios a la carga. Ello reflejaría que existen elementos adicionales que toman en cuenta las líneas navieras, es decir, no solo la tarifa por el servicio estándar a la nave. En relación con el rendimiento, el Ositran resaltó la diferencia entre ambos puertos, siendo el rendimiento mayor en el TMS (35 contenedores/hora) que en el TNM (27 contenedores/hora). Sobre el particular, considerando que ambos terminales se encuentran con rendimientos superiores a los mínimos requeridos en sus respectivos Contratos de Concesión, se podría evaluar la relación que tienen dichos rendimientos en la competencia por brindar servicios de calidad con el objetivo de mantener o atraer clientes.

Finalmente, el Organismo Regulador identificó que en el TMS y TNM existen pocas navieras que explican la mayor parte del total de recaladas de naves en cada terminal, siendo que las principales líneas navieras que recalcan en el TMS no recalcan en el TNM y, de manera similar, las principales líneas navieras que recalcan en el TNM no recalcan en el TMS. Adicionalmente, se precisó que, a través de mecanismos de cooperación (servicios compartidos) estas empresas pueden cubrir rutas más largas, incluso con embarcaciones de otras navieras; y, que las principales empresas que recalcan en el TNM (MSC y Maersk) son empresas vinculadas al operador de dicho puerto.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

**OFICIO 085-2020/ST-CLC-INDECOPI**

Página 3 de 3

En atención a lo anterior, adicionalmente al análisis realizado, se podría desarrollar una mayor aproximación a lo que sucede con líneas navieras más pequeñas, toda vez que las preocupaciones de que el operador ejerza su poder de mercado recaerá principalmente sobre ellas. En efecto, de acuerdo con el párrafo previamente señalado, las líneas navieras de mayor relevancia han logrado a través de mecanismos de cooperación tener presencia en los puertos que les sea de su interés, teniendo para ello una línea naviera que opere en dicho puerto y, por otro lado, sería poco probable que el operador ejerza algún poder de mercado sobre una empresa vinculada. En tal sentido, se podría profundizar en el análisis de las líneas navieras con una menor participación como, por ejemplo, se podría evaluar si estas también cuentan con mecanismos de cooperación.

Por otro lado, considerando que estas líneas navieras tendrían una participación menor, se podría evaluar si enfrentan dificultades de trasladarse de un puerto a otro por alguna limitación en la capacidad de atención del puerto. En relación con la limitación en capacidad, el Ositran señaló que, de acuerdo con la información sobre programación de naves que regularmente publica el concesionario del TNM, se muestra que no existiría disponibilidad de espacios para que una nave recale en los próximos diez días en dicho puerto. Al respecto, se podría evaluar con cuánto tiempo de anticipación las naves de servicios regulares programan el itinerario de sus rutas.

En relación con la evaluación de las condiciones de competencia del servicio estándar a la carga, en el mismo sentido de lo señalado en el caso del servicio estándar a la nave, esta Secretaría Técnica considera que se podría complementar el análisis utilizando los precios efectivamente cobrados a los usuarios y su relación con las tarifas del servicio a la carga.

En relación con la evaluación de las condiciones de competencia del servicio de transbordo, considerando que los demandantes directos son las líneas navieras, podría tomarse en cuenta lo señalado por esta Secretaría Técnica en el caso servicio estándar a la nave. Asimismo, con la finalidad de evaluar la característica de que el TPC es un puerto pivot para el transbordo de carga, podrían tomar como referencia determinadas rutas comerciales y analizar el movimiento de carga de transbordo del TPC en relación con los otros puertos de las rutas identificadas.

En atención a lo indicado, se trasladan respetuosamente estos comentarios con la finalidad que, de considerarlos pertinentes, puedan ser tomados en cuenta en futuras evaluaciones de condiciones de competencia. Asimismo, quedo a su disposición para cualquier consulta o coordinación adicional.

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Atentamente,

**Jesús Eloy Espinoza Lozada**  
Secretario Técnico  
Comisión de Defensa de la Libre Competencia