



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N°0032-2023-CD-OSITRAN

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/08/2023
12:50:09 -0500

Lima, 23 de agosto de 2023

VISTOS:

El Informe Conjunto N°00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados con el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM); y,

CONSIDERANDO:

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

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N°26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye al Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, los numerales 5.5 y 5.6 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisan que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares; mientras que el artículo 16 del mencionado dispositivo legal señala que en ejercicio de su función reguladora, el 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;

Que, en concordancia con lo que dispone el artículo 2 del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N°0003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA) y mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN se aprobó su modificación. Dicho reglamento es de aplicación a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público, ya sea en virtud de título legal o contractual;

Que, el artículo III del Título Preliminar del RETA dispone que dicho Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión, siendo que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/08/2023 11:18:26 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/08/2023 10:04:51 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/08/2023 20:47:33 -0500

Que, con fecha del 17 de agosto de 1999, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, Tisur o el Concesionario); suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, Contrato de Concesión) por un periodo de treinta (30) años;

Que, conforme a lo dispuesto en la cláusula 6.1 y el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, las revisiones tarifarias en el TPM se realizan utilizando el mecanismo regulatorio denominado RPI-X. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que para los primeros cinco (5) años de la concesión las Tarifas Máximas no se modifican, y luego de ello, a partir del 17 de agosto de 2004, las Tarifas Máximas se revisarán cada cinco (5) años mediante el mecanismo regulatorio antes mencionado;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N°030-2019-CD-OSITRAN complementada mediante Resolución de Consejo Directivo N°035-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad ascendente a 0,05% (cero y 5/100 puntos porcentuales), vigente entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024, para los siguientes servicios:

▪ **SERVICIOS A LA NAVE**

- Uso de amarradero
- Amarre y desamarre

▪ **SERVICIOS A LA CARGA**

- Uso de muelle a la carga sólida a granel
- Uso de muelle a la carga sólida a granel - concentrados
- Uso de muelle a la carga sólida a granel - cereales
- Uso de muelle a la carga fraccionada
- Uso de muelle a la carga líquida a granel
- Uso de muelle a la carga rodante
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20

▪ **SERVICIOS AL PASAJERO**

- Embarque o desembarque de pasajeros.

Que, considerando el vencimiento de las tarifas indicadas en el párrafo precedente, se ha considerado pertinente evaluar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de aquellas conforme a lo previsto en la cláusula 6.1 y el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión;

Que, de acuerdo con los artículos 4 y 29 del RETA, el Consejo Directivo del Ositrán aprobará el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en los mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte público cuando no existan condiciones de competencia;

Que, el Informe Conjunto N°00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos correspondientes, concluye, entre otros, que no existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios regulados; por tanto, en opinión de dichas Gerencias, corresponde mantener la regulación e iniciar el procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del TPM, bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029, respecto de los servicios regulados;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del informe de vistos, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N°004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N°806-2023-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe Conjunto N°00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ);

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario Matarani (administrado por el concesionario Terminal Internacional del Sur S.A. – Tisur), bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029, respecto de los siguientes servicios:

▪ SERVICIOS A LA NAVE

- Uso de amarradero
- Amarre y desamarre

▪ SERVICIOS A LA CARGA

- Uso de muelle a la carga sólida a granel
- Uso de muelle a la carga sólida a granel - concentrados
- Uso de muelle a la carga sólida a granel - cereales
- Uso de muelle a la carga fraccionada
- Uso de muelle a la carga líquida a granel
- Uso de muelle a la carga rodante
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20

▪ SERVICIOS AL PASAJERO

- Embarque o desembarque de pasajeros.

Artículo 2°.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de notificada la presente resolución, para que el concesionario Terminal Internacional del Sur S.A. – Tisur presente su propuesta tarifaria. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud del concesionario, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 30 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Artículo 3°.- Notificar la presente resolución, el Informe Conjunto N° 00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y su Anexo N°1, a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – Tisur, a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, y su difusión en el portal institucional (www.gob.pe/ositrان). Asimismo, disponer la difusión del Informe Conjunto N°00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y su Anexo N°1, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrان).

Regístrese, comuníquese y publíquese

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia del Consejo Directivo



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Gerente de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

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

NT. 2023096114

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

**INFORME CONJUNTO N° 00122-2023-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)**

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023
18:23:31 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023
18:32:50 -0500

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

Asunto : Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Portuario de Matarani, periodo 2024-2029
Cláusula 6.1 y Anexo 6.1 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani

Fecha : 17 de agosto de 2023

I. OBJETO

1. Sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad aplicable a las Tarifas Máximas de los servicios regulados en el Terminal Portuario de Matarani, mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, durante el periodo 2024-2029.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 17 de agosto de 1999, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, Tisur o el Concesionario); suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, Contrato de Concesión) por un periodo de treinta (30) años.
3. Posteriormente, el Contrato de Concesión fue modificado mediante la suscripción de las siguientes adendas:
 - la Adenda N° 1 del 26 de julio de 2001, a través de la cual se modificaron los plazos en los cronogramas de mejoras obligatorias y mejoras eventuales;
 - la Adenda N° 2 del 24 de julio de 2006, que estableció, entre otros, las reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas, tanto para la determinación del factor de productividad como para el ajuste tarifario anual;
 - la Adenda N° 3 del 28 de octubre de 2013, que tuvo por objeto incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación, ubicada en la Bahía de Islay con una extensión de 200 718,92 m² y la Retribución Especial derivada de la inclusión de dicha área acuática en el Contrato de Concesión, y
 - la Adenda N° 4 del 28 de setiembre de 2016, que modificó el Contrato de fideicomiso irrevocable.
4. Las revisiones de Tarifas Máximas aplicables a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) se han venido realizando bajo el mecanismo RPI-X, habiéndose llevado a cabo un total de cuatro revisiones tarifarias hasta la actualidad, tal como se describe en el siguiente cuadro.

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 19:13:04 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 18:27:55 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 18:20:38 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 18:17:37 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto
Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 18:14:56 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 18:13:15 -0500

Visado por: ORDOÑEZ BENDEZU
Geraldine Isbeth FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/08/2023 18:04:19 -0500

Cuadro N° 1
REVISIONES TARIFARIAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Revisión de Tarifas Máximas	Resolución de Consejo Directivo del Ositrán	Fecha	Factor de productividad	Periodo de aplicación del factor de productividad
Primera	N° 030-2004-CD-OSITRAN	23.07.2004	4,16%	2004-2009
Segunda	N° 029-2009-CD-OSITRAN	12.08.2009	6,93%	2009-2014
Tercera	N° 035-2014-CD-OSITRAN	24.07.2014	0,56%	2014-2019
Cuarta	N° 030-2019-CD-OSITRAN ^{1/}	19.06.2019	0,05%	2019-2024

1/ Complementada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2019-CD-OSITRAN del 17 de julio de 2019.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. La Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2019-CD-OSITRAN, complementada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2019-CD-OSITRAN, estableció que el factor de productividad aprobado para el periodo 2019-2024 en el TPM estará vigente entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024. Por tal motivo, en esta ocasión corresponde analizar la pertinencia de iniciar el procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad que estará vigente a partir del 17 de agosto de 2024 en el TPM.

III. MARCO REGULATORIO Y CONTRACTUAL

III.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN

6. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3¹ de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
7. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3² de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, dispone que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Asimismo, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7³ de la misma Ley dispone que, cuando exista un

¹ **"Artículo 3.- Funciones**
3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:
(...)
b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;
(...)"

² **"Artículo 3.- Misión de OSITRAN**
3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
(...)"

³ **"Artículo 7.- Funciones**
7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

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

contrato de concesión con el Estado, la función reguladora del Ositrán implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.

8. En dicha línea, el artículo 10⁴ del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM⁵, 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 5⁶ que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares. Así, el artículo 16⁷ del mismo Reglamento señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
9. Asimismo, el artículo 17⁸ del REGO (en concordancia con lo que establece el artículo 2⁹

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

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

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

(...).

⁴ **“Artículo 10.- Funciones del OSITRAN**

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

1. Normativa
2. Reguladora
3. Supervisora
4. Fiscalizadora y sancionadora
5. De solución de controversias y atención de reclamos de usuarios”.

- ⁵ Así como sus modificatorias aprobadas mediante Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

⁶ **“Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN**

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

(...)

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

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

(...).

⁷ **“Artículo 16.- Función Reguladora**

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

⁸ **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**

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

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

del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y modificatorias, establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.

10. Considerando el marco normativo mencionado anteriormente, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), el cual fue modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN. Dicho reglamento es de aplicación a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP), ya sea en virtud de título legal o contractual.
11. En ese orden, el artículo III¹⁰ del RETA dispone que dicho Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP, siendo que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. Asimismo, el citado Artículo III dispone que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación.
12. En ese contexto, es importante resaltar que el artículo 12¹¹ del RETA dispone que, cuando el contrato de concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, el procedimiento de fijación o revisión tarifaria se debe realizar conforme con lo establecido en los artículos 29 al 31¹² del RETA, mediante aprobación del Consejo Directivo del

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

10. **“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**
El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas.”
11. **“Artículo 12.- Tarifas establecidas contractualmente**
Cuando el contrato de concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, la fijación o revisión tarifaria se inicia conforme a lo establecido en los artículos 29 a 31 del presente Reglamento, mediante aprobación del Consejo Directivo del Ositrán.”
12. **“Artículo 29.- Inicio del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria**
29.1. El Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento.
29.2. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Asimismo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.

Artículo 30.- Contenido de la resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria
30.1. La resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria debe contener como mínimo lo siguiente:
 - a) Identificación de la Entidad Prestadora.
 - b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
 - c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
 - d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del presente Reglamento.*30.2. Asimismo, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del Reglamento. El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días.*

Ositrán.

13. Asimismo, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Además, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.
14. Finalmente, resulta relevante mencionar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0013-2023-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó los “Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI – X” (en adelante, los Lineamientos), los cuales recopilan los principales criterios técnicos utilizados por el Ositrán al aplicar la metodología de precios tope o mecanismo regulatorio de RPI – X bajo el enfoque de números índice para el cálculo del factor de productividad en los procedimientos de revisión de Tarifas Máximas, conforme con lo establecido en los Contratos de Concesión y en línea con lo dispuesto en el RETA¹³.
15. Debe resaltarse que, de acuerdo con lo señalado en la sección III.1 de los citados Lineamientos, la naturaleza jurídica de estos es de carácter orientativo y no son vinculantes. Además, tal como se señala en los Lineamientos, si bien el Regulador podrá emplear criterios metodológicos contemplados en dichos Lineamientos para realizar el cálculo del factor de productividad, podrá utilizar también criterios no previstos en dicho documento, dependiendo de los supuestos específicos y de la disponibilidad de información que se presenten en cada caso concreto.

III.2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TPM

16. En la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión del TPM se establece lo siguiente respecto de la revisión de Tarifas Máximas en el referido terminal portuario:

“(…)

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

“(…)

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

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

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

31.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán, en un plazo de (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto.

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

¹³ Es decir, los Lineamientos se aplican en la medida que no contravengan lo estipulado en los contratos de concesión o en el RETA. Asimismo, debe indicarse que, dichos Lineamientos no condicionan ni restringen en modo alguno la función reguladora del Ositrán.

- a. Para el siguiente periodo quinquenal OSITRAN iniciará un procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas vigentes por el mecanismo establecido, en el que deberá culminar, aplicando el principio de eficiencia económica, con la aprobación por parte de OSITRAN del Factor de Productividad que estará vigente para el siguiente periodo quinquenal.
- b. La revisión de las Tarifas Máximas indicadas en el literal anterior, se efectuará aplicando, la metodología de “RPI-X”, mediante las reglas establecidas en el Anexo 6.1 y las disposiciones de OSITRAN.
- c. Asimismo, el reajuste anual se realizará de acuerdo a las reglas establecidas por el contrato y por las que dicte OSITRAN.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

17. De la misma manera, el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión dispone lo siguiente respecto de la metodología para la revisión de Tarifas Máximas:

“(…)

Revisión de Tarifas mediante mecanismo “RPI – X”:

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

El RPI está definido como:

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

El factor X está definido como:

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

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

Donde:

- | | | |
|----------------|---|---|
| ΔW^* | = | Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía. |
| ΔW | = | Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria portuaria. |
| ΔPTF | = | Promedio de la variación anual de la Productividad Total de los Factores de la industria portuaria. |
| ΔPTF^* | = | Promedio de la variación anual de la Productividad Total de los Factores de la Economía. |

“(…)”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

18. Adicionalmente, en el indicado anexo también se establecen los criterios del ajuste anual mediante el mecanismo RPI – X, tal como se indica a continuación:

“(…)”

Ajuste Anual mediante el mecanismo RPI – X:

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

la entidad competente y será corregida por la variación registrada, para el mismo periodo, por la depreciación o apreciación cambiaria, estimada en base al comportamiento del tipo de cambio publicado por la entidad competente. Este ajuste obedece a que las tarifas del TPM están nominadas por US\$ dólares americanos. En este sentido, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente:

RPI ajustado por Tipo de Cambio – Factor X

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

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

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

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

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

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

19. De acuerdo con las citadas cláusulas contractuales, las revisiones tarifarias en el TPM se realizarán utilizando el mecanismo regulatorio denominado RPI-X. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que para los primeros cinco (5) años de la concesión las Tarifas Máximas no se modifican, y luego de ello, a partir del 17 de agosto de 2004, las Tarifas Máximas se revisarán cada cinco (5) años mediante el mecanismo regulatorio antes mencionado.
20. Así, en el marco de la cuarta revisión de Tarifas Máximas, el 19 de junio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2019-CD-OSITRAN, complementada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad aplicable a las Tarifas Máximas de los servicios regulados a la Nave, a la Carga y Pasajeros brindados en el TPM, ascendente a +0,05% (05/100 puntos porcentuales), el cual se encontrará vigente hasta el 16 de agosto de 2024.
21. Ahora bien, según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión previamente citado, en cada oportunidad en que corresponda que el Regulador revise las Tarifas Máximas deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. Asimismo, de acuerdo con dichas reglas, las propuestas de revisión tarifaria serán realizadas únicamente por el Concesionario y el Ositrán, contando con la participación de los usuarios conforme las normas que regulan dicha participación.
22. En línea con lo dispuesto en el Contrato de Concesión, el artículo 29¹⁴ del RETA establece

14

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

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

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

que el Consejo Directivo del Ositrán aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio, con base al informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4¹⁵ del RETA; es decir, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia.

23. Por lo tanto, luego de analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TPM, el Regulador iniciará el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas para aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia.

IV. ASPECTOS GENERALES DEL TPM Y DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS REGULADOS OBJETO DE LA PRESENTE REVISIÓN TARIFARIA

24. El TPM es un puerto multioperador y multipropósito, ubicado en la provincia de Islay, departamento de Arequipa, en el Sur del Perú, a 935 kilómetros de distancia de la ciudad de Lima y operado actualmente por Tisur. El mencionado terminal portuario se divide en dos áreas generales, área administrativa y área operativa, la segunda de las cuales comprende los muelles, almacenes techados, zonas de almacenamiento, silos, depósitos de minerales, tanques de líquidos, faja transportadora, balanza, áreas de seguridad y zonas de reserva¹⁶.
25. Para la atención a las naves durante las 24 horas del día y los 365 días del año, el TPM cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo, 10 metros de calado y tres amarraderos, lo que permite la atención de naves de hasta 245 metros de eslora, pudiendo atenderse simultáneamente hasta 3 naves. Asimismo, para mitigar el efecto de los oleajes, el terminal cuenta con una rada interior formada por los rompeolas de 650 metros y 145 metros. En el amarradero A se atienden los embarques de contenedores, carga fraccionada y líquidos; en el amarradero B se atiende la carga general, graneles limpios y fertilizantes; y en el amarradero C se atienden los embarques de minerales, *clinker* y fertilizantes¹⁷.
26. Adicionalmente, desde 2016 el TPM cuenta con un muelle especializado en el embarque de minerales con 280 metros de largo y 18 metros de calado (Amarradero F). Esta infraestructura es capaz de recibir naves tipo *Handysize* y *Handymax*. Asimismo, cuenta con un sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (dos en proa y dos en popa) y un sistema de bitas en muelle¹⁸.
27. Así, para brindar los servicios a las naves, considerando los distintos tipos de carga, el Concesionario dispone de la siguiente infraestructura y equipamiento en el TPM:

¹⁵ **"Artículo 4.- Necesidad de regulación tarifaria**

En los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora."

¹⁶ Tisur (2022). Reglamento de Operaciones. Arequipa – Perú, pág. 54. Disponible en: <<https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/manager/REGLAMENTOS/Reglamento%20de%20Operaciones%20v%20s19%20pagweb.pdf>> (último acceso: 08.08.2023).

¹⁷ Tisur (2017). Informe Ambiental ECOPORTS – PERS. Arequipa – Perú, pág. 3. Disponible en: <<https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/informe-pers-es.pdf>> (último acceso: 08.08.2023).

¹⁸ Tisur (2016). Reporte de sostenibilidad 2015-2016. Arequipa – Perú, pág. 20-21. Disponible en: <https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte_de_sostenibilidad_2015-2016.pdf> (último acceso: 08.08.2023).

Cuadro N° 2
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PRINCIPAL EN EL TERMINAL PORTUARIO DE
MATARANI, SEGÚN TIPO DE SERVICIOS

Servicios		Infraestructura y equipamiento
A la nave	Amarre y desamarre	- <u>Rada interior</u>: Muelle longitudinal de 583 metros de largo y 10 metros de calado, con capacidad de recibir naves de 245 metros de eslora. - <u>Rada exterior</u>: Muelle de 280 metros de largo y 18 metros de calado especializado en embarque de mineral, capaz de recibir naves tipo <i>Handysize</i> y <i>Handymax</i>.
	Servicios diversos	- Taller de maestranza, servicios de seguridad, suministro de energía eléctrica, agua, combustible, etc.
A la carga	Minerales	Existen dos sistemas de recepción, almacenamiento y embarque de minerales: - Amarradero C: dos edificios de recepción de minerales transportados por camiones, dos almacenes totalmente cerrados con capacidad combinada de 125 000 TM estáticas y un sistema de fajas transportadoras de 680 metros de longitud, que trasladan el concentrado de mineral hacia la nave con una capacidad de 1 500 toneladas/hora. - Amarradero F: tres edificios de recepción de minerales transportados hasta el TPM por vía férrea y camiones, tres almacenes herméticos con capacidad combinada de 300 000 TM estáticas y un sistema de embarque en base a fajas transportadoras de 850 metros de longitud que trasladan el concentrado de mineral desde los almacenes en tierra hasta la nave y tiene una capacidad nominal de 2 000 toneladas/hora.
	Graneles sólidos	- Un sistema de descarga compuesto de: dos torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan-400 toneladas/hora y Torre Bulher – 200 toneladas/hora). - Una faja transportadora subterránea. - 59 silos para granos con capacidad estática de 75 000 toneladas de almacenamiento. - Grúa móvil con un <i>clamshell</i> de 21 m³, lo que permite descargas de 300 toneladas/hora adicionales de cereales, logrando descargar 7 200 toneladas al día.
	Graneles generales	- Áreas de operaciones y equipos como: grúa Gottwald modelo HMK 280 con capacidad de descarga de 63 TM y grúa Liebherr LHM 400 con capacidad máxima de 100 TM.
	Graneles líquidos	- Cinco tanques con capacidad para almacenamiento; tres tanques con una capacidad de 1 100 m³ cada uno y dos con una capacidad de 3 000 m³ cada uno.
	Carga rodante	- Muelle <i>roll on/roll off</i> de 36 metros de largo, 24 metros de ancho y 8,5 metros de calado.
	Almacenamiento	- Granos: silos con capacidad para 75 000 TM. - Minerales: almacén del amarradero C con 125 000 TM y almacenes del amarradero F con un total de 300 000 TM.^{1/} - Carga general: áreas de almacén techado (24 245,00 m²) y no techado (157 754,15 m²). - Alcohol y aceite vegetal: tanque 9 900 m³. - Área de reserva de 1 630 255 m² disponible para ampliaciones según demanda.
	A los contenedores ^{2/}	- Área para atención de Contenedores de 22 112,21 m² distribuidos en: (i) Depósito de Llenos: Con un área de 14 264,89 m² y capacidad de 1 648 TEUs para la atención de contenedores secos y refrigerados. (ii) Depósito de Vacíos: Con un área de 7 847,32 m² y capacidad de 980 TEUs.

Servicios	Infraestructura y equipamiento
(iii) Zona de Mantenimiento de Contenedores: Zona especializada para el lavado de contenedores y reparación de vacíos.	

TEU: Twenty-Foot Equivalent Unit.

TM: Toneladas métricas.

1/ En el caso del amarradero F, la capacidad total de 300 000 TM está distribuida en tres almacenes: uno con capacidad de 150 000 TM para los embarques de Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. (en adelante, SMCV), otro con capacidad de 100 000 TM para Las Bambas S.A. (en adelante, Las Bambas) y un tercero con capacidad de 50 000 TM para Compañía Minera Antapaccay S.A. (en adelante, Antapaccay).

2/ Se brinda servicios de manipuleo de contenedores, transferencia de contenedores, zona de *stacking*, consolidación y desconsolidación, almacenamiento de contenedores (lentos/vacíos), reparación de contenedores, suministro de energía para contenedores refrigerados, montaje y desmontaje de *gen set*. Adicionalmente se brindan otros servicios menores como: forrado de contenedores, etiquetado, precintados, trincados de carga, acondicionamiento, etc.

Fuente: Ositrán (2023). Informe de Desempeño 2022 de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani. Lima – Perú, pág. 10. Disponible en: <<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-tisur-2022.pdf>> (último acceso: 08.08.2023); Tisur (2022). Reglamento de Operaciones. Arequipa – Perú, pág. 53-55. Disponible en: <<https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/manager/REGLAMENTOS/Reglamento%20de%20Operaciones%20vs19%20pagweb.pdf>> (último acceso: 08.08.2023); Tisur (2017). Informe Ambiental ECOPORTS – PERS. Arequipa – Perú, pág. 3-8. Disponible en: <<https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/informe-pers-es.pdf>> (último acceso: 08.08.2023); Tisur (2016). Reporte de sostenibilidad 2015-2016. Arequipa – Perú, pág. 20-23. Disponible en: <https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte_de_sostenibilidad_2015-2016.pdf> (último acceso: 08.08.2023).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Las Tarifas que están sujetas a revisión son las que, a la fecha, corresponden a los servicios regulados, cuyas definiciones se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3 SERVICIOS REGULADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Servicio	Definición
Servicios a la nave^{1/}	
Amarre/desamarre	Es el servicio que se presta a las naves para situar las amarras en las instalaciones correspondiente, cambiarlas de un punto de amarre u otro y largarlas de los mismos, acción que puede ser realizada por el concesionario o el operador. Este servicio es de carácter obligatorio para todas las naves.
Uso de amarradero	Utilización de los amarraderos del Terminal durante el tiempo que la nave permanezca en éstos. Facilidad que el Concesionario brinda a una nave. Es de carácter obligatorio para todas las naves
Uso de Muelle^{2/}	Operación constituida por el uso de la infraestructura del Terminal Portuario para el traslado de la carga desde el costado de la nave hasta la puerta de salida del Terminal Portuario o viceversa. El uso de muelle incluye la permanencia de la carga por tiempo limitado en la zona de operaciones, entendiéndose por esta el espacio destinado a la colocación de la carga para facilitar las operaciones de embarque y desembarque. Incluye el servicio de pesaje conforme a las disposiciones vigentes. Esta operación es de cargo del Concesionario o el Operador Principal. Dentro del “uso de muelle” se considera las siguientes clases de carga:
	a) Sólida a granel. Productos sólidos movilizados sin envases o empaques ^{3/} . b) Fraccionada. Carga sólida movilizada envasada, embalada o en piezas sueltas c) Líquida a granel: Líquidos movilizados a través de tuberías o mangueras d) Rodante. Vehículos y equipos móviles en general.

Servicio	Definición
Servicios de almacenamiento	
Almacenaje de cereales en silo ^{4/}	Operación constituida por el depósito y permanencia en condiciones adecuada de conservación y seguridad de las diferentes clases de carga, en áreas y locales ubicados dentro del Terminal Portuario. Servicio proporcionado por el Concesionario, el Operador o un Tercero Calificado ^{5/}
Servicios a los pasajeros	
Embarque y desembarque de pasajeros ^{6/}	Comprende el desembarque y embarque de pasajeros una o más veces, mientras la nave se encuentre en el TPM, tránsito de pasajeros por las instalaciones portuarias, seguridad adicional, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones.

Notas:

- En el caso de los servicios a la nave (amarre/desamarre y uso de amarradero) y a la carga (granel sólido, fraccionada, granel líquido y rodante), la regulación solo aplica para los regímenes de transporte de importación, exportación, cabotaje y transbordo, tal como se indica en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.
- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2009-CD-OSITRAN, se aprobó la desregulación de los servicios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de auto proveerse de dichos servicios y que gozan de poder de negociación, además que hayan firmado o firmen contratos de largo plazo con Tisur para la prestación de servicios portuarios en el TPM. Para dicho segmento de usuarios las tarifas por los servicios portuarios serán las establecidas por las partes en sus respectivos contratos.

1/ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2019-CD-OSITRAN, complementada mediante Resolución N° 0035-2019-CD-OSITRAN, se desreguló los servicios amarra/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas naviera con itinerario regular que recalán en el TPM.

2/ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2004-CD/OSITRAN, se desreguló el servicio de uso de muelle para carga en contenedores.

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

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

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

6/ La regulación de este servicio se implementó mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0063-2005-CD-OSITRAN.

Fuente: Contrato de Concesión (Anexos C y 6.1). Disponible en: https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/Texto20Actualizado_TISUR1.pdf (último acceso: 08.08.2023).; Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2019-CD-OSITRAN del 19 de junio de 2019; Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2019-CD-OSITRAN del 17 de julio de 2019; Resolución de Consejo Directivo N° 030-2004-CD/OSITRAN del 23 de julio de 2004; Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD-OSITRAN del 30 de setiembre de 2005. Resoluciones disponibles en: <https://www.ositran.gob.pe/antior/resoluciones/cd/> (último acceso: 08.08.2023).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

- En esta sección se analizan las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TPM, considerando que, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y el artículo 29 del RETA, el Regulador iniciará el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas para aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia; es decir, cuando el proveedor de los servicios tiene un elevado poder de mercado.
- Los servicios regulados en el TPM se pueden dividir en cuatro grupos de servicios: a la nave, a la carga, de almacenamiento, y a los pasajeros. El análisis de condiciones de competencia se lleva a cabo dentro de cada grupo de servicios. Como es tradicional en este tipo de análisis, primero se define el mercado relevante¹⁹ en el cual se brindan los

¹⁹ El mercado relevante es el servicio o conjunto de servicios y sus respectivas zonas geográficas que entre sí se ejercen una importante presión competitiva debido a que son considerados como sustitutos cercanos por parte de los usuarios (Carlton y Perloff, 2015; y Motta, 2018).

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

servicios en cuestión; y luego se evalúan las condiciones de competencia existentes en el mercado relevante previamente definido. Se consideran para tales fines las características propias de la industria portuaria.

31. El periodo de análisis abarca los últimos cinco años, es decir, el periodo 2018-2022 porque corresponde identificar si las condiciones de competencia han cambiado o no respecto del periodo quinquenal analizado en la revisión tarifaria previa (2013-2017).

V.1. SERVICIOS A LA CARGA

V.1.1. MERCADOS RELEVANTES

32. El servicio de uso de muelle es un servicio a la carga que consiste en la prestación de facilidades portuarias (infraestructura y equipamiento) para el traslado de la carga desde el costado de la nave hasta la puerta de salida del TPM en el caso de desembarque, o desde la puerta de entrada del TPM hasta el costado de la nave, en el caso de embarque.
33. Los usuarios del servicio de uso de muelle son los dueños o consignatarios de la carga, bajo la premisa de que ellos se encargan (directa o indirectamente) del traslado de su carga desde el costado de la nave hacia su local, o hacia la zona de almacenamiento del TPM, o hasta un terminal extraportuario; y viceversa en el caso de embarque.
34. Una vez identificados los usuarios del servicio, se debe analizar cuáles pueden ser los servicios o el conjunto de servicios que representan para ellos servicios sustitutos del servicio bajo análisis, ello con la finalidad de delimitar el mercado relevante.
35. Con esa finalidad, en el siguiente cuadro se presenta la carga movilizada a través del TPM²⁰ durante el periodo 2018 – 2022²¹ según su régimen de transporte. Al respecto se observa que, en el caso de carga sólida a granel, la carga movilizada bajo el régimen de importación representó el 63% del total de ese tipo de carga; en el caso de carga fraccionada, lo movilizado como importación fue el 85% del total de ese tipo de carga; en el caso de carga líquida a granel, el cabotaje representó el 67% del total de ese tipo de carga; y en el caso de carga rodante, el transbordo fue el 72% de ese tipo de carga.

Cuadro N° 4
TPM: TRÁFICO COMERCIAL REGULADO, SEGÚN TIPO DE CARGA Y RÉGIMEN DE TRANSPORTE, 2018 – 2022

Tipo de carga	Régimen de transporte				Total
	Importación	Exportación	Cabotaje	Transbordo	
Sólida a granel	63%	34%	3%	-	100%
Fraccionada	85%	5%	9%	-	100%
Líquida a granel	33%	1%	67%	-	100%
Rodante	28%	-	-	72%	100%

Nota: Se ha excluido la carga movilizada bajo el régimen de tránsito, la carga contenedorizada, y las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

Fuente: Tisur (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Además, en el gráfico siguiente se presentan los lugares de origen y destino de los

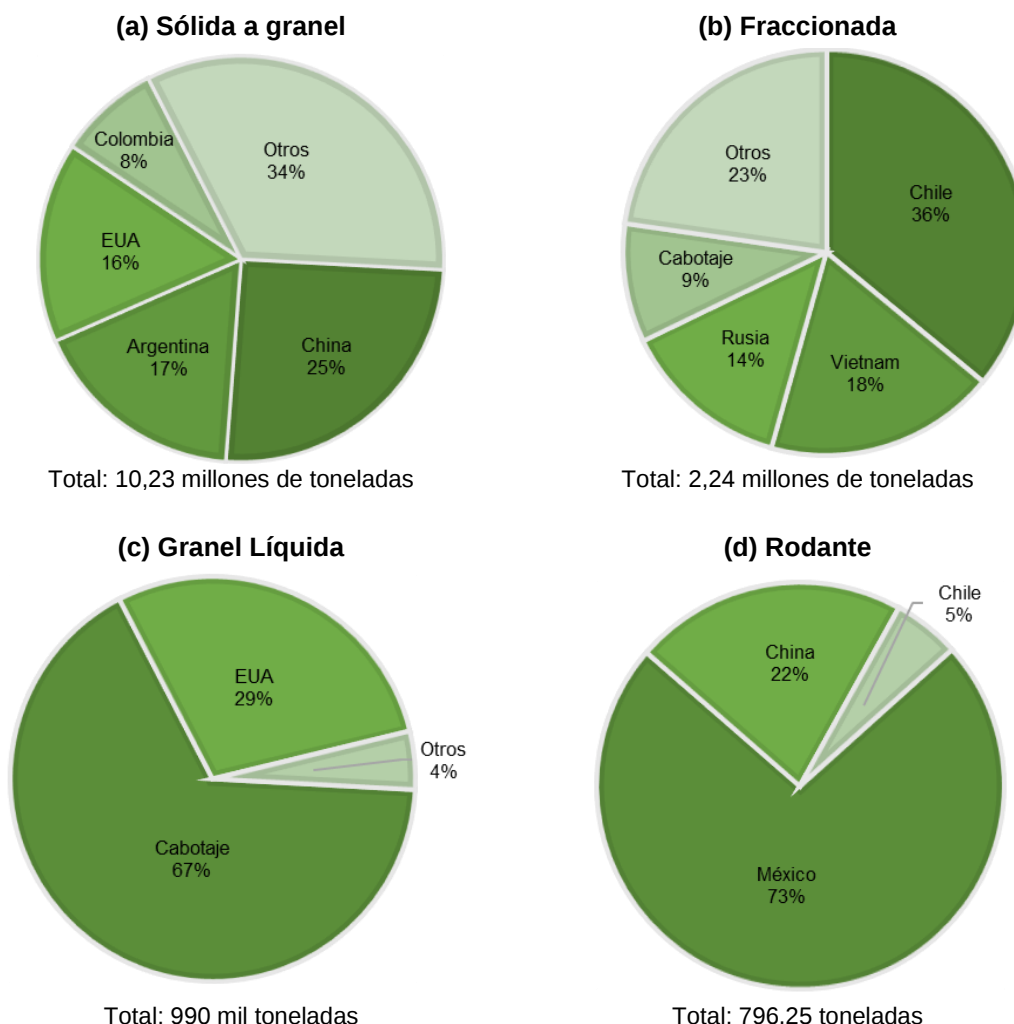
MOTTA, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

²⁰ Se ha excluido la carga movilizada bajo el régimen de tránsito, la carga contenedorizada, y las exportaciones de las empresas mineras SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

²¹ Se considera información de esos años (2018-2022), en línea con el periodo de análisis de la evaluación de las condiciones de competencia señalado previamente (2018-2022).

productos en cada tipo de carga movilizada por el TPM durante el periodo acumulado 2018-2022.

Gráfico N° 1
TPM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES LUGARES DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018 – 2022



EUA = Estados Unidos de América.

Nota: Se ha excluido la carga movilizada bajo el régimen de tránsito, la carga contenedorizada, y las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

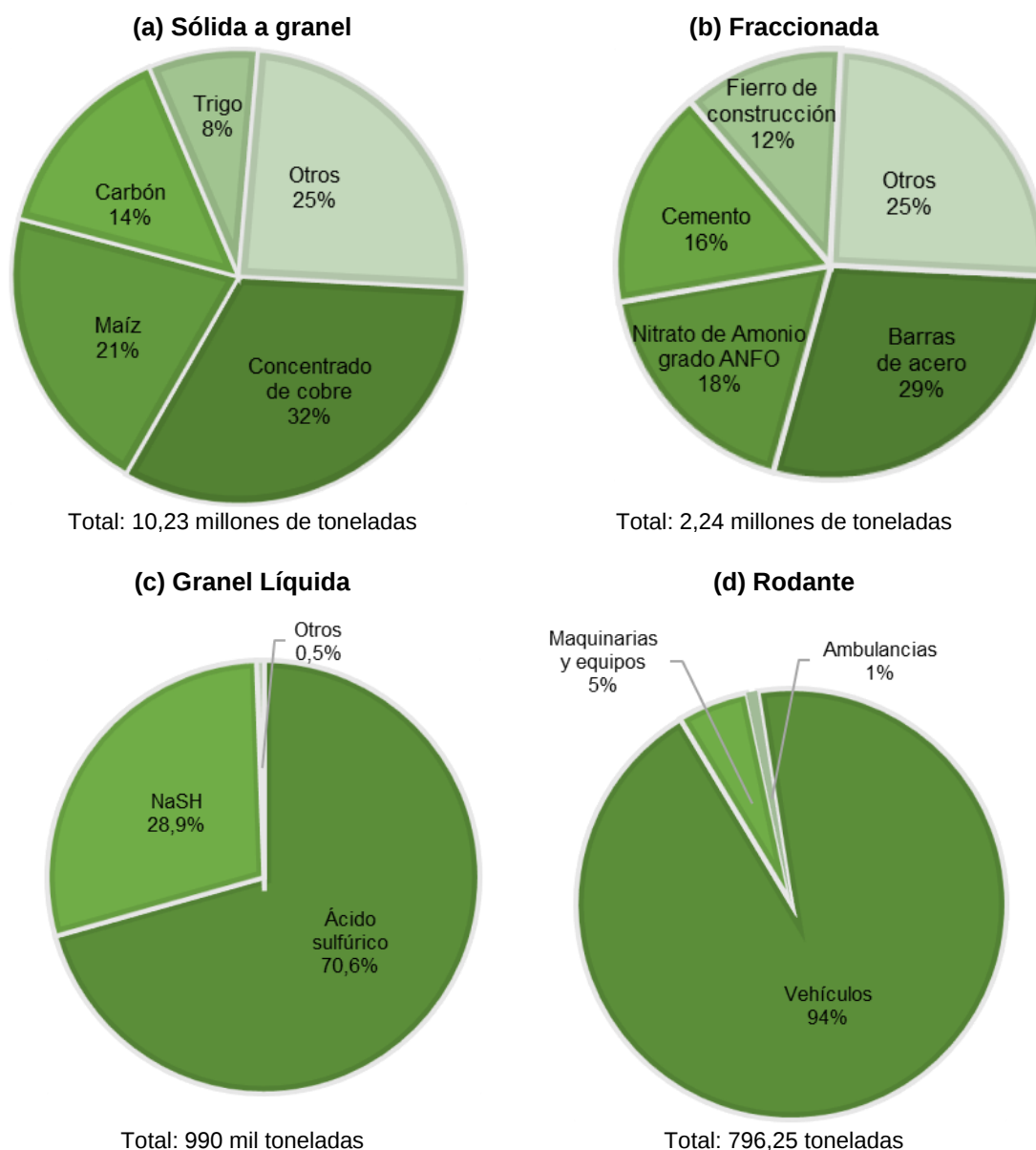
Fuente: Tisur (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. De lo anterior se desprende que existe una participación significativa de los usuarios del servicio de uso de muelle que demandan dicho servicio para poder transportar su mercancía desde y hacia zonas geográficas donde el traslado vía marítima es el medio de transporte recomendable debido a la distancia y los costos de transporte, tales como China, Estados Unidos de América (EUA), Vietnam, Rusia y México; aunque también se observan puntos de menor distancia comparativa como Argentina, Colombia y Chile, así como orígenes/destinos nacionales que se lleva a cabo mediante cabotaje.
38. De otro lado, los productos por los que los dueños o consignatarios de la carga demandan el transporte marítimo y por tanto el servicio de uso de muelle en el TPM, tienen la característica de ser de gran volumen y de poco valor unitario. En efecto, en los siguientes

gráficos se muestra que los principales productos movilizados en cada categoría de carga durante el periodo 2018-2022 por el TPM son: concentrados de cobre, maíz, carbón y trigo en carga sólida a granel; barras de acero, nitrato de amonio grado ANFO, cemento, fierros de construcción y nitrato de amonio²² en carga fraccionada; ácido sulfúrico y sulfhidrato de sodio - NaSH en carga líquida a granel; y vehículos en carga rodante.

Gráfico N° 2
TPM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018 – 2022



Nota: Se ha excluido la carga movilizada bajo el régimen de tránsito, la carga contenedorizada, y las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.

Fuente: Tisur (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²² El nitrato de amonio es un fertilizante y el nitrato de amonio grado ANFO es un explosivo preparado a partir de la mezcla de nitrato de amonio y combustible.

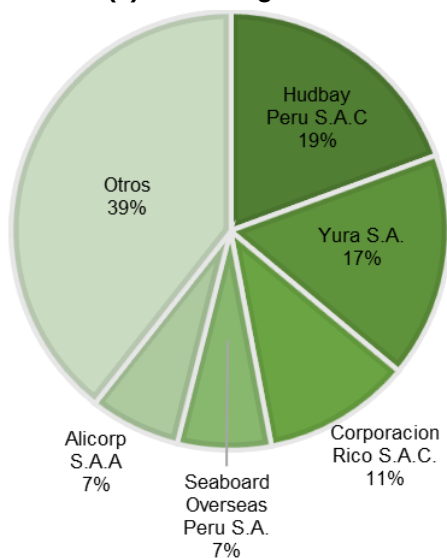
39. Cabe indicar que la vía marítima “es recomendable para transportar carga voluminosa como productos a granel, ya sean cereales, metales, carbón, petróleo, etc.”.²³ Es decir, dada la naturaleza de los productos que se transportan a través del TPM, el transporte por vía marítima es la opción más recomendable, descartándose alternativas como el transporte aéreo.
40. En el marco de la definición de mercado relevante, corresponde indicar que, como se verá a continuación en los siguientes gráficos, los usuarios de cada tipo de carga son diferentes, con lo cual no resulta razonable esperar que un usuario de un tipo de carga solicite el servicio para otro tipo de carga. Es más, si bien el servicio en cuestión es brindado en una misma infraestructura portuaria, el equipamiento portuario requerido es diferente según cada tipo de carga e inclusive a nivel de productos,²⁴ tal como se ha mostrado en el Cuadro N° 2. Por tal motivo, a cada tipo de carga le corresponde un servicio relevante diferente.
41. En consecuencia, los servicios relevantes identificados son: servicio de uso de muelle para carga sólida a granel, servicio de uso de muelle para carga fraccionada, servicio de uso de muelle para carga líquida a granel, y servicio de uso de muelle para carga rodante.
42. De otro lado, como se observa en los siguientes gráficos, durante el periodo 2018-2022, la mayoría de la demanda de los servicios bajo evaluación en el TPM se concentra en unos pocos usuarios. En efecto, en el caso de la carga sólida a granel, los cinco principales usuarios acumulan el 61% del total movilizado; en carga fraccionada, los cuatro usuarios más grandes representan el 71% de la carga total; y en carga líquida a granel y carga rodante, dos usuarios movilizan el 96% y el 94%, respectivamente, del total de la carga atendida.

²³ Información disponible en: <<https://www.workandtrack.es/tipos-de-transporte-de-mercancias>> (último acceso: 11.08.2023).

²⁴ En efecto, dentro de cada tipo de carga también podrían realizarse divisiones adicionales, según categorías de productos. Por ejemplo, la carga sólida a granel puede agruparse entre minerales y cereales. Sin embargo, para los fines del presente Informe Conjunto no se considera necesario realizar alguna división adicional del mercado relevante pues no cambiarían las conclusiones sobre la evaluación de condiciones de competencia.

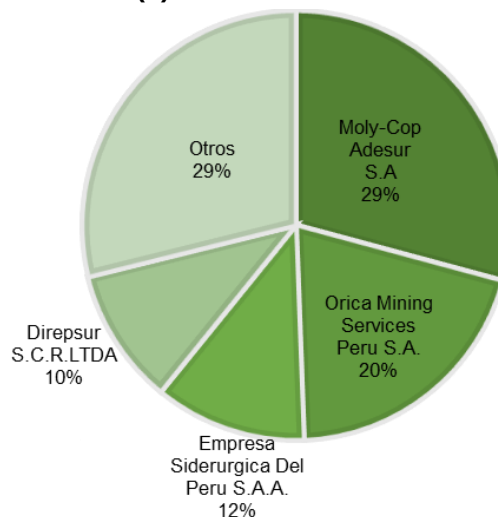
Gráfico N° 3
TPM: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES CLIENTES, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018
- 2022

(a) Sólida a granel



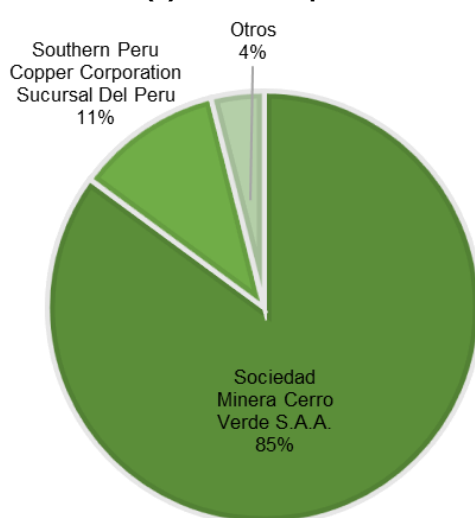
Total: 10,23 millones de toneladas

(b) Fraccionada



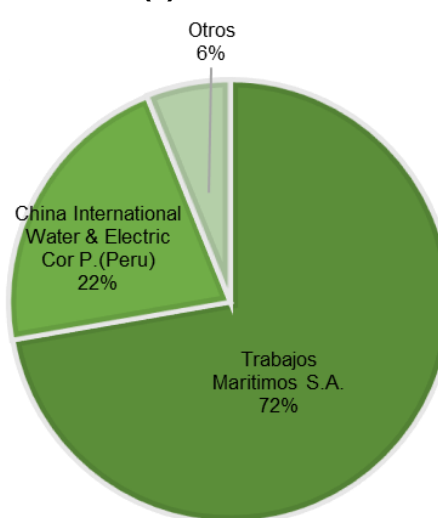
Total: 2,24 millones de toneladas

(c) Granel Líquida



Total: 990 mil toneladas

(d) Rodante



Total: 796,25 toneladas

Nota: Se ha excluido la carga movilizada bajo el régimen de tránsito, la carga contenedorizada, y las exportaciones de SMCV, Las Bambas y Antapaccay.
Fuente: Tisur (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Además, los principales clientes identificados en los gráficos anteriores son empresas cuyas sedes productivas o depósitos están localizados en su gran mayoría en la región de Arequipa, es decir, dentro del departamento donde se ubica el TPM, tal como se especifica en el Anexo N° 1.
44. Cabe indicar que, en la definición de mercados geográficos relevantes en el sector portuario, se debe tener en cuenta la existencia de posibles mercados económicamente cautivos a un puerto, principalmente en razón a la ubicación geográfica del puerto respecto a los centros de producción, distribución o almacenamiento de las empresas usuarias de los servicios portuarios (US DoJ y FTC, 2011).²⁵ En efecto, en el caso del TPM se evidencia que existen mercados cautivos respecto al servicio de uso de muelle para los diferentes tipos de carga porque los principales usuarios del TPM son empresas cuyos puntos de producción, distribución o almacenamiento se ubican en su gran mayoría en la región de Arequipa o alguna zona del sur del país.
45. Debido justamente a la existencia de mercados cautivos en el servicio de uso de muelle resultaría razonable que, en cada tipo de carga, a pesar de un aumento pequeño pero significativo y no transitorio en la tarifa de dicho servicio, la mayoría de los dueños o consignatarios de carga no dejen de demandarlo en el TPM. Por tal motivo, el alcance geográfico queda limitado a dicho terminal portuario. Ello, en concordancia con lo señalado por US DoJ y FTC (2011) que indican que cuando un puerto se constituye en la única alternativa económica para que los dueños o consignatarios de la carga puedan movilizar sus productos, el mencionado puerto en sí mismo se constituye como un mercado relevante.
46. En consecuencia, el alcance geográfico queda definido por el TPM. Así, respecto a los servicios regulados a la carga,²⁶ los mercados relevantes donde opera el referido terminal portuario son:
- el mercado relevante de uso de muelle para carga sólida a granel en el TPM,
 - el mercado relevante de uso de muelle para carga fraccionada en el TPM,
 - el mercado relevante de uso de muelle para carga líquida a granel en el TPM, y
 - el mercado relevante de uso de muelle para carga rodante en el TPM.

²⁵ US DoJ y FTC (2011a) *Competition Concerns in Ports and Port Services*. DAF/COMP/WP2/WD (2011) 34. 27 June 2011. Pag. 4-5. Disponible en: <http://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/us-submissions-oecd-and-other-international-competition-fora/1106usroundtable.pdf> (último acceso: 11.08.2023).

²⁶ Las definiciones de mercado están acotadas únicamente a los servicios regulados. El mercado o los mercados relevantes donde opera el TPM (incluyendo tanto servicios regulados como no regulados) podrían ser definidos de manera distinta a lo que se muestra en el presente Informe Conjunto.

V.1.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

47. Una vez definido el mercado relevante, corresponde evaluar si existen condiciones de competencia en los mercados donde se brindan los servicios regulados a la carga del TPM. Al respecto, la literatura económica señala que las presiones competitivas en la industria de servicios portuarios marítimos, como es el caso del mencionado terminal portuario, pueden provenir principalmente de modos de transporte alternativos al marítimo, tales como transporte aéreo, terrestre, ferroviario, fluvial o lacustre (competencia intermodal o incluso multimodal cuando se usa más de un tipo de transporte); otros puertos distintos al que está siendo objeto de análisis (competencia interportuaria); otros proveedores de servicios dentro del mismo puerto o terminal bajo evaluación (competencia intraportuaria e intraterminal); poder de compra de los usuarios que compense el poder de mercado del proveedor del servicio portuario bajo análisis, y/o la ausencia de facilidades esenciales y de barreras a la entrada al mercado de servicios portuarios, tal como se describe en el siguiente cuadro.

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

Criterio	Descripción
Competencia (o sustitución) intermodal	La demanda por servicios portuarios es una demanda derivada dado que depende de la demanda por transporte de mercaderías ^{1/} en general. A su vez, la demanda por transporte puede ser atendida mediante diferentes modalidades (vía marítima, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, lacustre o multimodal cuando se usan varias de ellas de manera complementaria), las cuales pueden competir entre sí por satisfacer dicha necesidad de transporte. Si aumenta el precio de los servicios portuarios, los transportistas de carga pueden dejar de usar la vía marítima para cambiar a otro modo de transporte como aéreo, terrestre o ferroviario.
Competencia interportuaria	Ocurre cuando dos o más puertos están compitiendo por el mismo mercado, es decir, se trata de un área de influencia o <i>hinterland</i> competitivo o contestable. Si se incrementa el precio de los servicios del puerto bajo análisis, sus usuarios o clientes podrían cambiar a otro u otros puertos.
Competencia intraportuaria o intraterminal	La competencia intraportuaria se refiere a una situación en la cual dos o más operadores de terminales diferentes dentro de un puerto están compitiendo por los mismos mercados, los cuales por ese motivo son considerados áreas de influencia o <i>hinterland</i> competitivos o contestables. A su vez, considerando que un puerto o terminal portuario puede tener varios terminales, amarraderos o muelles, la competencia intraterminal se refiere a empresas que rivalizan para proveer los mismos servicios portuarios dentro de un determinado terminal, amarradero o muelle dentro de un puerto.
Poder de compra compensatorio	En la medida que los clientes de los puertos tienen la capacidad para cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse de los servicios portuarios, ellos pueden ejercer su poder de compra compensatorio para mantener bajos los precios de dichos servicios portuarios.
Facilidad esencial	Cuando no es posible cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo), y los clientes no tienen poder de compra compensatorio, los puertos podrían ser considerados como una facilidad esencial para los usuarios portuarios.
Barreras a la entrada al mercado	Las barreras a la entrada al mercado son de tres tipos: barreras económicas (niveles de inversión requeridas para ingresos de nuevos operadores portuarios), barreras legales o institucionales (concesiones de exclusividad), y barreras de localización (no disponibilidad de tierras para nuevos operadores portuarios).

1/ También aplica para el transporte de pasajeros.

Fuente: OXERA (2011). *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Disponible en: <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Ports-and-port-services_1-1.pdf>; PALLIS, A., NOTTEBOOM, T. y DE LANGEN, P. (2008). *Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry*. Maritime Economics & Logistics, 2008, 10, (209–228); RODRIGUE, J. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5.ª ed.). Routledge. Disponible en: <<https://transportgeography.org/>>; y WORLD BANK (2007). *Port Reform Toolkit* (2.ª ed.). Public-Private Infrastructure Advisory Facility. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Disponible en:

<<https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/index.html>> (último acceso: 11.08.2023).

48. Bajo ese contexto, para el caso de los servicios regulados a la carga, se observa lo siguiente:

- Competencia (o sustitución) intermodal: En el TPM, los usuarios del servicio de uso de muelle lo emplean principalmente porque requieren movilizar grandes cantidades de carga y a largas distancias donde el transporte marítimo es la alternativa recomendada. En efecto, según Rodrigue (2020), no existe otra alternativa efectiva para el transporte de grandes cantidades de carga y a largas distancias que el transporte marítimo. Por tal motivo, no existe posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte, es decir, no hay competencia intermodal.
- Competencia interportuaria: De manera similar, tampoco es posible que los dueños o consignatarios de la carga opten por otro puerto distinto, pues deben emplear el TPM para poder satisfacer sus requerimientos de transporte marítimo debido a que los puntos de destino y/u origen de la carga se ubican en lugares relativamente cercanos del mencionado terminal portuario, por lo que no existe competencia interportuaria.
- Competencia intraportuaria o intraterminal: La competencia intraportuaria o intraterminal tampoco es posible pues, dentro del TPM, Tisur es el único proveedor del servicio de uso de muelle; incluso dicho operador portuario es el encargado directo de su provisión, pues mediante Resolución de Consejo Directivo N° 080-2006-CD-OSITRAN, Ositrán prohibió la posibilidad de sub-contratación para la operación de uso de muelle.
- Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios: En razón principalmente de la cercanía al TPM de sus principales clientes, no es de esperar que tengan un poder de compra compensatorio significativo, principalmente por razones de costos de transporte a puertos alternativos. En efecto, como se he explicado antes, los centros de producción, distribución o almacenamiento de los principales clientes del TPM se encuentran ubicados relativamente cerca a dicho terminal portuario. Por ello, independientemente de la cantidad de carga movilizadora no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio en la determinación del precio de los referidos servicios de uso de muelle.
- Facilidad esencial: Debido a que para los usuarios del servicio de uso de muelle no resulta posible cambiar a otro modo de transporte de la carga, y no tienen un significativo poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el TPM puede ser considerado como una facilidad esencial en este caso, pudiendo ser considerados sus usuarios como “clientes cautivos”.
- Barreras de entrada al mercado: En este mercado existen barreras a la entrada significativas de tipo económicas debido principalmente a los niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios. Al respecto, es recurrente la información oficial respecto de la construcción del futuro Puerto de Corío en la provincia de Ilay en Arequipa, misma provincia en donde se ubica el TPM;²⁷ sin embargo, a la fecha ese terminal portuario no existe. En efecto, de acuerdo con la última información pública disponible, el Gobierno Regional de Arequipa ha declinado en la elaboración del estudio de viabilidad de dicho proyecto.²⁸

²⁷ A modo de ejemplo se puede consultar la página web del Gobierno Regional de Arequipa, disponible en: <<https://www.gob.pe/institucion/regionarequipa/noticias/628850-tras-varios-anos-de-espera-inicia-proyecto-de-puerto-corio>> (último acceso: 10.08.2023).

²⁸ Ver edición en línea del Diario La República del 03.07.2023, disponible en:

49. Por tales motivos, se considera que no existen condiciones de competencia en los mercados relevantes de los servicios regulados a la carga del TPM y, en consecuencia, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria.

V.2. SERVICIOS A LA NAVE

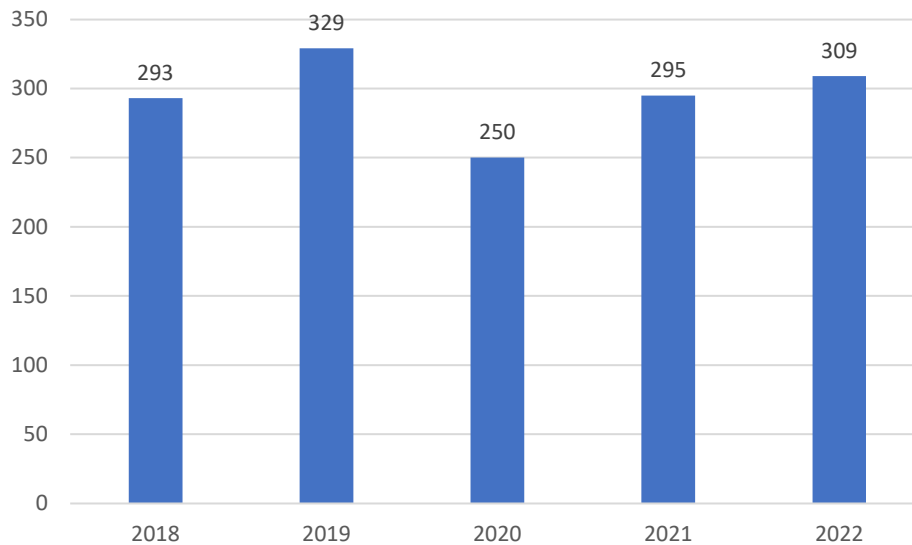
V.2.1. MERCADO RELEVANTE

50. En el TPM, los servicios regulados en esta categoría son amarre/desamarre y uso de amarradero:
- El servicio de amarre/desamarre se presta a las naves y consiste en situar las amarras en las instalaciones correspondientes, cambiarlas de un punto de amarre u otro y largarlas de los mismos.
 - El servicio de uso de amarradero consiste en la utilización de los amarraderos del TPM durante el tiempo que la nave permanezca en ellos.
51. Cabe indicar que ambos servicios (amarre/desamarre y uso de amarradero) constituyen actividades necesarias para que las naves atraquen en los terminales portuarios y, posteriormente, realizar las actividades de carga y descarga de la mercancía. Además, según el Anexo C del Contrato de Concesión, la prestación de ambos servicios es obligatoria para todas las naves que son atendidas en el TPM.
52. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la cantidad de naves atendidas en el TPM durante el periodo 2018-2022, considerándose solamente aquellas vinculadas a los servicios regulados²⁹ objeto del presente análisis.

<<https://larepublica.pe/sociedad/2023/07/02/arequipa-gobierno-regional-de-arequipa-renuncia-a-hacer-estudios-para-construir-el-puerto-mas-grande-del-peru-lrsd-103318>> (último acceso: 10.08.2023).

²⁹ Cabe indicar que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2009-CD-OSITRAN se desregularon los servicios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de auto proveerse de dichos servicios y que gozan de poder de negociación. Asimismo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2019-CD-OSITRAN, complementada mediante Resolución N° 0035-2019-CD-OSITRAN, se desregularon los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalán en el TPM.

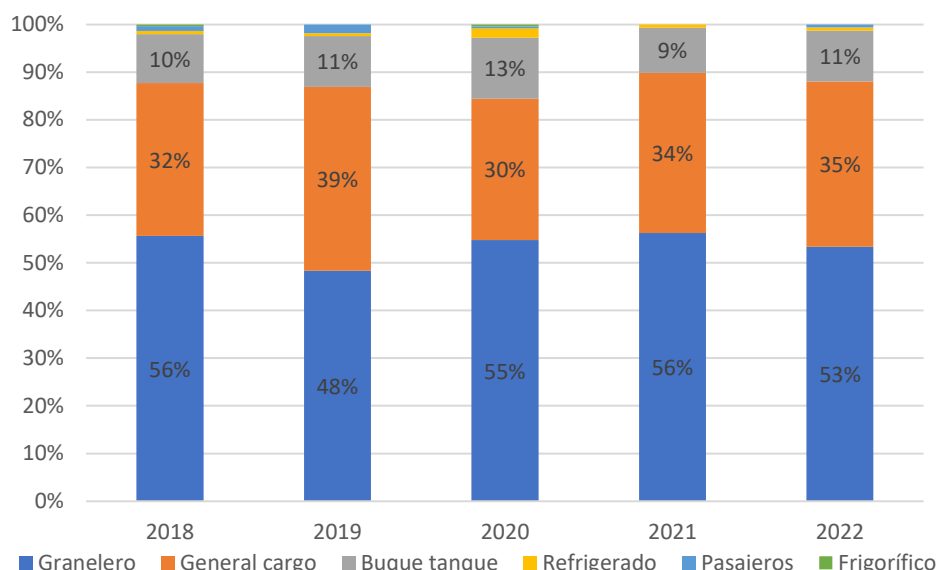
Gráfico N° 4
TPM: NAVES A LAS QUE SE LES BRINDÓ LOS SERVICIOS REGULADOS DE
AMARRE/DESAMARRE Y USO DE AMARRADERO, 2018 – 2022



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

53. Considerando lo anterior, los usuarios directos de ambos servicios a la nave son las líneas navieras, quienes los demandan de manera conjunta (junto con servicios como practicaaje y remolcaje) cuando sus naves son atendidas en un terminal portuario, ello para el posterior embarque o desembarque de mercaderías o pasajeros.
54. Así, independientemente del puerto del que se trate, es claro que dichos servicios son necesarios y obligatorios para la atención de una nave en un terminal portuario y no tienen sustitutos dada la respectiva operatividad portuaria. Por ello, el mercado relevante del servicio queda definido como el conjunto de servicios a la nave que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros.
55. Como se explicó en la sección anterior, los dueños o consignatarios de carga utilizan el TPM para enviar sus productos desde centros de producción localizados en el área de influencia de dicho terminal portuario; o para recibir productos cuyo destino son centros de producción o distribución localizados relativamente cerca del mencionado recinto portuario. Por tal motivo, resulta razonable asumir que, a pedido de los dueños o consignatarios de carga, el punto de partida y/o llegada de las naves que transportan sus productos es el TPM. En el siguiente gráfico se muestra que las naves graneleras, de carga general y buques tanque son los más recalán en el TPM, acumulando el 98% durante el periodo 2018-2022.

Gráfico N° 5
TPM: NAVES A LAS QUE SE LES BRINDÓ LOS SERVICIOS REGULADOS DE
AMARRE/DESAMARRE Y USO DE AMARRADERO, SEGÚN TIPO DE NAVE, 2018 – 2022
 (porcentaje)



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

56. Considerando lo anterior, es posible afirmar que el transporte marítimo que arriba y parte del TPM se encuentra principalmente bajo un régimen de fletamento donde los dueños o consignatarios de la carga determinan el puerto de origen y destino donde se va a realizar el embarque y desembarque de las mercancías. En consecuencia, las preferencias de las líneas navieras no son determinantes para la elección de contratar dichos servicios, pues la demanda se deriva de la necesidad de embarcar o desembarcar mercaderías, dado el objetivo de atender los requerimientos de transporte de parte de los consignatarios o dueños de la mercadería.
57. Por otro lado, en relación al mercado geográfico, es decir, la ubicación de las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero, los usuarios (líneas navieras) deben recalcar en el TPM dado que, como se ha indicado anteriormente, los consignatarios o dueños de la carga son quienes determinan el puerto de origen y destino de las mercaderías, descartándose de ese modo otras instalaciones. Es decir, el ámbito geográfico relevante queda limitado al propio TPM donde existen la infraestructura y tecnología adecuadas para la prestación de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero. Cabe indicar que Tisur es el encargado directo de la provisión de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero puesto que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 080-2006-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán prohibió que dicho operador portuario subcontrate la provisión de ambos servicios a la nave.
58. Debido a ello, el mercado relevante debe ser definido como el conjunto de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros; dentro del cual la empresa operadora de dicho terminal portuario es el único proveedor de los servicios en cuestión.

V.2.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

59. Sobre la base del análisis previo, es posible derivar lo siguiente respecto de las condiciones de competencia en los mercados de los servicios regulados a la nave:

- Competencia (o sustitución) intermodal: Dado que los dueños o consignatarios de la carga del TPM son los que determinan que dicho terminal portuario es el punto de embarque y/o desembarque, la única alternativa para entregar o recoger la mercadería es la vía marítima. Es decir, no existe competencia intermodal porque es nula la posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte de parte de las líneas navieras.
- Competencia interportuaria entre diferentes puertos: De manera similar, tampoco es posible que los usuarios de los servicios a la nave opten por otro puerto distinto pues deben emplear el TPM para poder satisfacer los requerimientos de transporte de los consignatarios o dueños de la carga, con lo cual, no existe competencia interportuaria.
- Competencia intraportuaria o intraterminal: La competencia intraportuaria o intraterminal tampoco es posible pues dentro del TPM solo existe un único proveedor de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero, Tisur. Además, dicho operador portuario es el encargado directo de su provisión, pues Ositrán prohibió la posibilidad de subcontratación para proveer ambos servicios a la nave.
- Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios: Los usuarios de los servicios a la nave no pueden cambiar el TPM por otro alternativo debido a que los consignatarios o dueños de la carga que se moviliza a través de ese terminal portuario son quienes fijan los puntos de destino y origen de las mercaderías. Por tal motivo, independientemente de la cantidad de embarcaciones de cada línea naviera y del volumen de mercadería que movilizan a través del TPM, no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio en la determinación del precio de los referidos servicios a la nave.
- Facilidad esencial: Debido a que para los usuarios de los servicios a la nave no resulta posible cambiar a otro modo de transporte de la carga, y no tienen poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el TPM puede ser considerado como una facilidad esencial.
- Barreras de entrada al mercado: Como se ha indicado en la sección anterior, en este mercado también existen barreras a la entrada principalmente debido a los relativamente elevados niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios.

60. Por tales motivos, se considera que no existen condiciones de competencia en los mercados relevantes de los servicios regulados a la nave del TPM, por lo que corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria.

V.3. SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO

V.3.1. MERCADO RELEVANTE

61. El servicio de almacenamiento comprende el depósito y permanencia de la carga bajo condiciones adecuadas de conservación y seguridad, con lo cual los usuarios de este servicio son los dueños o consignatarios de la carga.

62. En tal sentido, con la finalidad de definir el mercado relevante corresponde analizar cuáles son los posibles sustitutos de dicho servicio desde el punto de vista de los dueños o consignatarios de la carga. Para ello, resulta necesario precisar que, como establece el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, el servicio regulado de almacenamiento en el TPM está referido al almacenamiento de cereales a granel (maíz y trigo principalmente) en silos hasta el día 20.³⁰ Actualmente el almacenamiento de cereales a granel en el mencionado terminal portuario ocurre bajo un proceso de importación, en el cual se utilizan almacenes aduaneros³¹.
63. Cabe indicar que los silos son estructuras diseñadas para el almacenamiento de cereales en condiciones de seguridad y conservación. En el caso del TPM, los silos se emplean únicamente para almacenar ese tipo de carga (cereales), es decir, no pueden ser empleados para almacenar otros tipos de carga. En tal sentido, a efectos de identificar posibles sustitutos para los dueños o consignatarios de la carga, debe tomarse en cuenta lo siguiente:
- El servicio de almacenamiento de carga en infraestructura donde se almacenan productos contaminantes o no aptos para el consumo humano o animal no podría ser un servicio sustituto del servicio analizado, pues no sería demandado por los dueños o consignatarios de la carga debido a que la dañaría.
 - El servicio de almacenamiento de granos en patio (incluyendo áreas techadas y no techadas) puede ser un servicio sustituto del servicio analizado. Por ejemplo, las áreas de patio del TPM pueden emplearse para almacenar granos en caso los silos se encuentren ocupados a la llegada de los cereales.³²
64. Por lo tanto, en virtud de lo descrito hasta ahora en esta sección es posible señalar que el mercado relevante del servicio en cuestión es el almacenamiento brindado en almacenes aduaneros (silos o patio) donde sea posible almacenar productos aptos para el consumo humano o animal, incluyendo las instalaciones propias de los dueños o consignatarios de la carga.
65. Cabe indicar que, como se muestra en el siguiente diagrama, el artículo 2 de la Ley General de Aduanas brinda definiciones de los siguientes tipos de depósitos relacionados con las operaciones de comercio internacional: depósito aduanero, depósitos francos, depósito temporal y depósito temporal postal.

³⁰ El cobro por los primeros diez días de almacenamiento es cero, tal como lo establece el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión; y el cobro es mayor que cero cuando el almacenamiento excede los diez días. Por ello, cuando el tiempo esperado de almacenamiento es hasta diez días, la decisión económica racional es almacenar en el TPM. Si el período esperado de almacenamiento es mayor que diez días, los usuarios del TPM buscarían fuentes alternativas de aprovisionamiento. Por ello, es posible deducir que el mercado relevante a ser definido corresponde al segmento de usuarios que demandan el servicio de almacenamiento del día 11 en adelante.

³¹ En efecto, durante el periodo 2018-2022, la totalidad de cereales (maíz, trigo, cebada, soya y frejol de soya) movilizados por el TPM correspondió a un régimen de importación.

³² La relación inversa no se cumple debido a las características de los silos, de los cereales y su destino al consumo humano o animal; es decir, no se pueden emplear los silos para almacenar graneles sólidos (distintos a cereales), carga fraccionada, carga líquida a granel o carga rodante.

Diagrama N° 1
DEFINICIONES DE LOS ALMACENES ADUANEROS SEGÚN LA LEY GENERAL DE ADUANAS

Depósito aduanero	• Local donde se ingresan y almacenan mercancías solicitadas al régimen de depósito aduanero.^{1/} • Pueden ser privados o públicos.
Depósitos francos	• Locales cerrados, señalados dentro del territorio nacional y autorizados por el Estado. • Para la aplicación de derechos aduaneros, impuestos a la importación para el consumo y recargos, se considera que las mercancías no se encuentran en el territorio aduanero.
Depósito temporal	• Local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera.
Depósito temporal postal	• Local destinado para el almacenamiento, clasificación y despacho de los envíos postales.

1/ El depósito aduanero es un “[r]égimen aduanero que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero pueden ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un periodo determinado y bajo el control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo”; y “[e]l depósito aduanero puede ser autorizado por un plazo máximo de doce (12) meses computado a partir de la fecha de numeración de la declaración” (ver artículos 88 y 89 de la Ley General de Aduanas).

Fuente: Ley General de Aduanas (artículos 2, 88 y 89), disponible en:

<<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>> (último acceso: 09.08.2023).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. De otro lado, en el marco de la definición del ámbito geográfico del mercado relevante corresponde identificar la lista de almacenes aduaneros existentes en la jurisdicción donde se ubica el TPM, esto es, Mollendo – Matarani. Ello bajo la premisa que son aquellos a los que pueden acceder los usuarios del servicio de almacenamiento regulado del referido terminal portuario. Cabe recordar que, según lo analizado previamente, los dueños o consignatarios de la carga que es movilizada a través del TPM se encuentran ubicados relativamente cerca del mencionado terminal portuario.
67. En el siguiente cuadro se presenta la lista de almacenes aduaneros habilitados a la fecha por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (en adelante, Sunat) en la jurisdicción Mollendo - Matarani.

Cuadro N° 6
ALMACENES ADUANEROS HABILITADOS POR LA SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE
ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA EN LA JURISDICCIÓN MOLLENDO -
MATARANI

Categoría	Razón social	Dirección
Público	Molinos & Cía. S.A.	Carretera Arequipa-Matarani KM 53.40 Alto Islay
	Monte Azul Sur S.A.	Otr Tramo Ferroviario Mollendo - Arequipa
Terminal Marítimo	Terminal Internacional del Sur S.A.	Terminal Portuario Matarani Islay Arequipa
Céticos ^{1/}	Cía. Comexin Trading S.A.	Céticos Mollendo Lote C8, Lote C1
	Diesel Truck S.A.	Céticos Mollendo Lote D2
	Procar S.R.LTDA.	Céticos Mollendo Lote C4
	Shine Peru S.A.	Céticos Mollendo Lote A1
	Servicios Generales Sakura EIRL	Céticos Mollendo Lote A2, Lote A3
	Astorga Trading S.R.LTDA.	Céticos Mollendo Lote A5
	Servicios Automotriz Ventura S.R.LTDA.	Céticos Mollendo Lote C2
	Allerim International EIRL	Céticos Mollendo Lote C5
	Toribio Daniel Verastegui Corrales	Céticos Mollendo Lote D4
	Indusur S.A.	Céticos Mollendo Lote B3
	Sur Motors S.A.	Céticos Mollendo Lote A7
	Alcimetal E.I.R.LTDA.	Céticos Mollendo Lote C3
	JMC Autos S.A.	Céticos Mollendo Lote C7
	Fujii del Peru S.R.LTDA.	Céticos Mollendo Lote F1
	Autos Aguirre	Céticos Mollendo Lt B1
	DAI ICHI Motors S.R.LTDA.	Céticos Mollendo Lote B5

Nota. La Sunat indica que los estados de los almacenes aduaneros son: cancelado, revocado de parte y habilitado. En el presente cuadro solo se han incluido los habilitados, ello bajo la premisa que son aquellos donde podría almacenarse carga; es decir, potencialmente pueden brindar el servicio en cuestión.

1/ No incluye un almacén aduanero (con código 9920) cuyas características no son indicadas por la Sunat.

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (información disponible en la sección sobre Consulta de Almacenes Aduaneros:

<<http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informao/tqteralm.htm>> último acceso: 09.08.2023).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Como se ha observado, en el ámbito de la jurisdicción aduanera Mollendo – Matarani existen otros almacenes aduaneros (distintos a los silos ubicados dentro del TPM) en los cuales en principio podría realizarse el almacenamiento de los cereales importados a través del referido terminal portuario. En consecuencia, resulta razonable pensar que, desde el punto de vista de los dueños o consignatarios de la carga del TPM, los otros almacenes aduaneros podrían ser utilizados para almacenar sus productos en el marco de sus operaciones de embarque y desembarque mediante el referido terminal portuario. Considerando ello, el mercado geográfico relevante debe incluir tanto el TPM como su área de influencia, ello en línea con el hecho que el almacenamiento puede realizarse tanto en un almacén ubicado dentro del terminal portuario como en un almacén fuera de las instalaciones portuarias (depósito extraportuario).³³

³³ Es más, según Alonso (2020), “[d]ado el valor de escasez del terreno al interior de la zona portuaria, es económicamente racional almacenar la carga en un depósito extraportuario mientras se completan los procesos de importación y exportación”.

ALONSO, I. (2020). *Los Depósitos Temporales y la Eficiencia de las Operaciones Portuarias*. Artículo disponible en la página web de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios: <<https://www.asppor.org.pe/2020/03/los-depositos-temporales-y-la-eficiencia-de-las-operaciones-portuarias/#>> (último acceso: 09.08.2023).

69. Por consiguiente, el mercado relevante queda definido como el servicio de almacenamiento brindado en almacenes aduaneros (silos o patio) en el TPM y su área de influencia, donde sea posible almacenar productos aptos para el consumo humano o animal, incluyendo las instalaciones propias de los dueños o consignatarios de la carga.

V.3.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

70. En el mercado relevante en cuestión existen tres almacenes aduaneros donde pueden acudir los usuarios del TPM: los almacenes de las empresas Molinos & Cía. S.A. y Monte Azul Sur S.A. así como aquellos almacenes ubicados en los centros de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios (Ceticos), ahora denominados zonas especiales de desarrollo (en adelante, ZED).³⁴
71. Sobre los almacenes de las empresas Molinos & Cía. S.A. y Monte Azul Sur S.A. es importante indicar que:
- Molinos & Cía. S.A. es una empresa dedicada a la importación y comercialización de fertilizantes.³⁵
 - El almacén de la empresa Monte Azul Sur S.A. ubicado en Mollendo se dedica al almacenamiento de combustibles líquidos a granel (contando con tanques para diésel, gasolinas y biocombustibles).³⁶
72. Bajo ese contexto, resulta razonable esperar que los cereales (como maíz y trigo) no sean acopiados en locales donde se almacena fertilizantes y combustibles líquidos a granel como los almacenes de las empresas Molinos & Cía. S.A. y Monte Azul Sur S.A. porque los cereales se contaminarían con sustancias dañinas y dejarían de estar aptos para el consumo humano o animal.
73. En relación con los almacenes ubicados en la ZED de Mollendo – Matarani que fueron listados anteriormente, para fines del presente análisis, estos se pueden dividir en dos grupos:
- Almacenes de empresas que han sido dados de baja de oficio por la Sunat.³⁷ Estos son los casos de las empresas: Diesel Truck S.A.; Procar S.R.LTDA.; Shine Peru S.A.; Servicios Generales Sakura EIRL; Servicios Automotriz Ventura S.R.LTDA.; Allerim International EIRL; Toribio Daniel Verastegui Corrales; Alcimetal E.I.R.LTDA.; y Fujii del Peru S.R.LTDA. Es decir, la oferta de espacios de almacenamiento en la referida ZED se ve aun más reducida. Con ello, se refuerza la idea que estos espacios no parecen constituirse en fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio en cuestión.

³⁴ Ello conforme a lo señalado en la Ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna, Ley N° 30446, publicada el Diario Oficial El Peruano el 3 de junio de 2016.

³⁵ Información tomada de la página web de la empresa Molinos & Cía S.A., disponible en: <<https://www.molinosycia.com/>> (último acceso: 09.08.2023).

³⁶ Información tomada de la página web de la empresa Monte Azul Sur S.A., disponible en: <<https://www.monteazul.com.pe/terminal-de-almacenamiento-mollendo/>> (último acceso: 09.08.2023).

³⁷ Esta información se obtuvo en la página web de la Sunat (sección sobre Consulta RUC <<https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp>> último acceso: 09.08.2023).

- Almacenes de empresas dedicadas a la comercialización, mantenimiento y/o asistencia técnica de vehículos (autos, camionetas y/o camiones). Es el caso de las empresas: Sur Motors S.A.³⁸; JMC Autos S.A.³⁹; y DAI ICHI Motors S.R.LTDA.⁴⁰ Es decir, no se trata de almacenes donde actualmente se brinde el servicio de almacenamiento de cereales; aunque potencialmente podrían brindarlo, pero se descarta esa posibilidad -al menos en el corto plazo- porque se trata de empresas relativamente consolidadas y/o tradicionales del sector automotriz. Por ello, se ve aún más reducida la oferta disponible de almacenes para cereales movilizados a través del TPM.⁴¹
74. En consecuencia, los usuarios del servicio en cuestión en la práctica no verían a los almacenes de fertilizantes y combustibles líquidos a granel o los almacenes ubicados en las ZED como fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio que reciben en el TPM, siendo la única alternativa almacenar sus cereales en el referido terminal portuario.
75. De otro lado, si los usuarios del TPM tienen almacenes propios, en principio, pueden auto proveerse del servicio de almacenamiento, no siendo necesario demandarlo en el mencionado recinto portuario. Así, los almacenes propios de los usuarios del TPM pueden constituirse en fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio en cuestión. Sin embargo, en la medida que exista demanda por el servicio regulado en el TPM (para el segmento de usuarios cuyo almacenamiento es de 11 días o más), es posible concluir que los almacenes propios de los usuarios del TPM no son suficientes para auto proveerse del servicio en cuestión.
76. En efecto, como se observa en el siguiente gráfico, las tasas de ocupación de los silos en el TPM ascienden a entre 28% y 43% en el periodo 2020-2022. Además, el volumen de demanda del servicio en cuestión (almacenaje de carga sólida a granel - cereales del día 11 al día 20) ascendió a 1,33 millones de TM/día en promedio por año durante el periodo 2020-2022.
77. En consecuencia, es posible deducir que los usuarios del TPM a pesar de que cuentan con sus depósitos propios no pueden auto proveerse del servicio en cuestión en su totalidad, razón por lo cual cuando sus almacenes propios exceden su capacidad no tienen otra alternativa que demandarlo en el mencionado terminal portuario el cual cuenta con una capacidad disponible relativamente elevada para atender la potencial demanda.

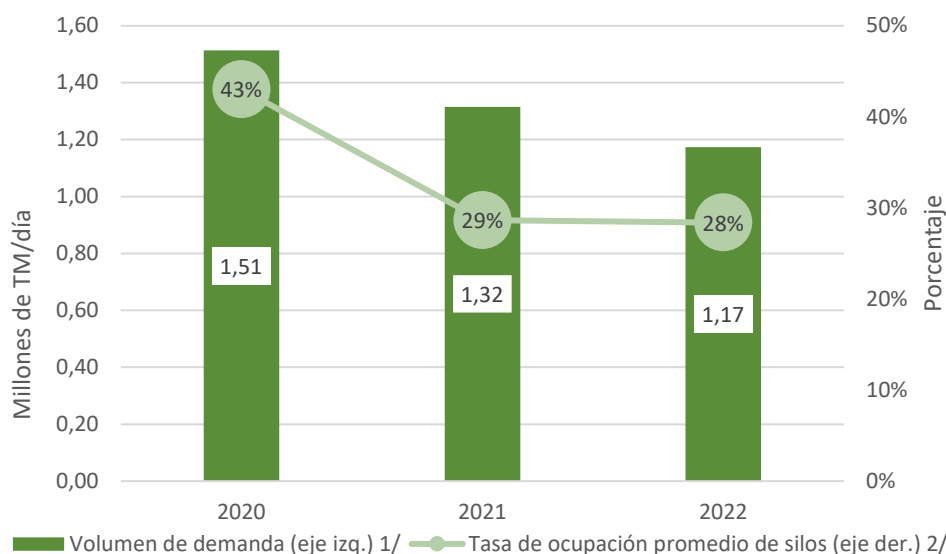
³⁸ Información tomada de la página web de la empresa Sur Motors, disponible en: <https://www.surmotors.com.pe/> (último acceso: 09.08.2023).

³⁹ Información tomada de la página web de la empresa JMC, disponible en: <https://jmc.pe/> (último acceso: 09.08.2023).

⁴⁰ Información tomada de la página web de la empresa DAI ICHI Motors, disponible en: <http://daiichimotors.com.pe/index.php> (último acceso: 09.08.2023).

⁴¹ Cabe indicar que no fue posible identificar el estado actual en Sunat o la actividad económica de las restantes empresas: Cía. Comexin Trading S.A.; Astorga Trading S.R.LTDA.; Indusur S.A.; y Autos Aguirre.

Gráfico N° 6
TPM: DEMANDA DEL SERVICIO DE ALMACENAMIENTO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL
– CEREALES DEL DÍA 11 AL DÍA 20, 2020 – 2022
(millones de TM/día)



1/ Incluye solamente almacenamiento de cereales del día 11 al día 20.

2/ Es el promedio anual de los Silos A y B, así como los Silos Sisteagro.

Fuente: Tisur (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

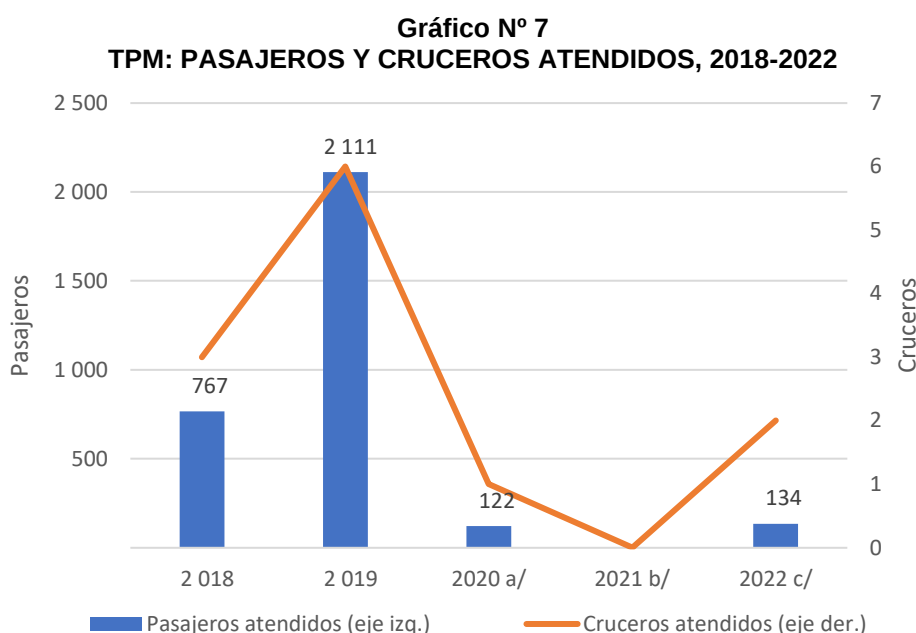
78. Cabe indicar que, en la medida que el almacenamiento ocurre luego o antes del embarque o desembarque de los productos⁴² a través del TPM donde no existe competencia (o sustitución) intermodal, resulta claro que en el caso del almacenamiento tampoco existe ese tipo de competencia, así como tampoco se observa competencia interportuaria entre almacenes de diferentes puertos y competencia intraportuaria o intraterminal.
79. Como se ha visto, a pesar de que los dueños o consignatarios de la carga tienen almacenes propios, requieren utilizar los silos del TPM, por lo que es posible afirmar que no existe poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios del servicio regulado de almacenamiento. Es decir, los silos podrían calificarse como una facilidad esencial para los usuarios del mencionado servicio. Además, en el marco del análisis de barreras a la entrada, no ha sido posible identificar información pública y disponible que indique que en un corto plazo puedan existir nuevos almacenes en los alrededores del TPM con una capacidad comparativamente similar a los silos del TPM.
80. En consecuencia, por los motivos explicados en esta sección, se concluye que el servicio regulado de almacenamiento del TPM no es brindado bajo condiciones de competencia y debe mantenerse el régimen de regulación tarifaria.

⁴² El almacenamiento incluso podría formar parte del mercado relevante de los servicios a la carga si la demanda es conjunta.

V.4. SERVICIOS A LOS PASAJEROS

V.4.1. MERCADO RELEVANTE

81. El servicio de embarque y desembarque de pasajeros brindado por el TPM incluye, además de las facilidades para el embarque y desembarque en sí mismos, algunos servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones.⁴³
82. Durante el periodo 2018-2022, se atendió a un total de 3 134 pasajeros en el TPM, quienes estuvieron distribuidos en doce cruceros. La evolución anual de pasajeros y cruceros atendidos durante ese periodo se puede observar en el siguiente gráfico.



a/ Los pasajeros atendidos arribaron en un crucero el 26.01.2020, antes del aislamiento social obligatorio (cuarentena) establecido por el Gobierno debido al brote del COVID-19 (ver Decreto Supremo N° 044-2020-PCM del 15.03.2020 y sus prórrogas).

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

c/ Los pasajeros llegaron en dos cruceros atendidos el 25 y 30.10.2022 respectivamente.

Fuente: Tisur (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Los ingresos estimados por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM oscilaron entre USD 0 y USD 13 mil dólares por año durante el periodo 2018-2022, lo que en promedio representó el 0,003% del total de ingresos de Tisur en ese periodo, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

⁴³ Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD-OSITRAN del 30.09.2005 (ver Cuadro N° 2 de la Exposición de Motivos). Disponible en: <https://www.ositrn.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/77da0ea68df1a84579f34722433a20791c1e11af.pdf> (último acceso: 05.08.2023).

Cuadro N° 7
TPM: INGRESOS POR EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS, 2018-2022

Año	Pasajeros atendidos ^{1/}	Tarifa ^{2/}	Ingresos del servicio ^{3/}	Ingresos totales ^{4/}	Participación
		(USD por pasajero)	(Miles de USD)		
2018	767	6,00	5	120 362	0,004%
2019	2 111	6,00	13	121 644	0,010%
2020	122	6,00	1	101 992	0,001%
2021	-	5,63	-	101 023	0,000%
2022	134	5,80	1	112 460	0,001%

1/ Es la cantidad de pasajeros a quienes se brindó el servicio de embarque, no la totalidad de pasajeros de cada crucero que arribó al Terminal Portuario de Matarani.

2/ Ver Tarifarios del Terminal Portuario de Matarani vigentes en el periodo 2018-2022.

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

4/ La información se refiere al ingreso total por la prestación de servicios portuarios en el Terminal Portuario de Matarani (ver Estados Financieros Auditados del periodo 2018-2022).

Fuente: Tisur (Estados Financieros Auditados, información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán y Tarifarios).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. La demanda de los cruceristas por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM es una demanda derivada de la demanda final por los atractivos turísticos a los que pueden acceder recalando en el mencionado terminal portuario.
85. Al respecto, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo,⁴⁴ los principales atractivos turísticos de la región Arequipa medidos por el flujo de turistas internacionales recibidos durante el periodo acumulado 2018-2022 son el Valle del Colca y el Monasterio Santa Catalina; y, en menor medida, la Reserva Paisajística Subcuenca del Cotahuasi, el Santuario Nacional Lagunas de Mejía, y la Reserva Nacional de Salinas y Aguada Blanca, cuya distancia desde el TPM es comparativamente menor,⁴⁵ tal como es posible observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 8
REGIÓN AREQUIPA: PRINCIPALES ATRACTIVOS TURÍSTICOS, TURISTAS INTERNACIONALES Y DISTANCIA DESDE EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI, 2018-2022

Atractivo turístico	Turistas internacionales	Distancia ^{1/}	
		horas y minutos	km
Monasterio de Santa Catalina	467 757	2 horas y 20 minutos	118 km
Valle del Colca	465 820	5 horas ^{a/}	266 km
Reserva Nacional de Salinas y Aguada Blanca	3 078	5 horas y 3 minutos	180 km
Reserva Paisajista Subcuenca del Cotahuasi	1 777	7 horas y 28 minutos ^{b/}	396 km
Santuario Nacional Lagunas de Mejía	793	34 minutos	35,4 km

1/ La información sobre distancia y tiempo de trayecto se obtuvo de Google Maps el 10.08.2023.

a/ Se refiere al tiempo de trayecto terrestre hasta el Cañón del Colca.

b/ El tiempo y distancia vía terrestre es hasta Cotahuasi.

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

⁴⁴ MINCETUR (2023). *Perú: Compendio de Cifras de Turismo: Diciembre 2022*. Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4095600/Compendio_Cifras_Turismo_Diciembre_2022.pdf?v=1675782179> (último acceso: 05.08.2023).

⁴⁵ A modo de ejemplo se cita el caso de la Reserva Paisajística Subcuenca del Cotahuasi a la cual se puede acceder vía Cotahuasi. Desde el TPM hasta Cotahuasi hay una distancia de 396 km en un total de 7 horas y 28 minutos lo cual parece relativamente lejos, sin embargo, si el objetivo es ir a dicha reserva paisajística, es menor en comparación a acceder luego de recalcar en el Terminal Portuario General San Martín en Paracas desde el cual la distancia es 743 km en 15 horas y 7 minutos hasta Cotahuasi, aproximadamente el doble de tiempo (la información se obtuvo de Google Maps el 10.08.2023).

86. Cabe señalar que el servicio objeto de análisis es uno que se brinda en instalaciones portuarias, debiéndose descartar otras opciones como algún lugar de la ribera costera (sin infraestructura) como puntos de embarque o desembarque de pasajeros o incluso que el crucero se detenga a una determinada distancia del TPM para que los pasajeros desciendan a unos botes o lanchas y luego sean trasladados hacia terminales portuarios más pequeños, y viceversa;⁴⁶ lo cual en la actualidad es prácticamente imposible que ocurra dada la calidad del servicio que se ofrece en los cruceros.
87. El comentario anterior se ve reforzado aún más si se considera que la tarifa del servicio de embarque de pasajeros no es un factor determinante para que una línea de cruceros deje de usar los terminales portuarios y los reemplace por otras alternativas más económicas como algún lugar de la ribera costera (sin infraestructura) o mediante botes o lanchas manteniéndose a cierta distancia del terminal portuario. En efecto, en el siguiente diagrama, se presenta el caso de un viaje de 16 días en un crucero de la compañía Norwegian (el Norwegian Sun) programado para febrero de 2024 cuyo precio asciende a USD 1 169 por persona e incluye en su itinerario el TPM.⁴⁷ La actual tarifa de USD 7,63 (incluido IGV) por pasajero para el embarque y desembarque equivale al 0,65% del precio del viaje en ese crucero; es decir, claramente no es factor determinante del uso de terminales portuarios por parte de los cruceristas.

Diagrama N° 2
ITINERARIO DEL NORWEGIAN SUN DE LA COMPAÑÍA NORWEGIAN



Tomado de la página web de la compañía de cruceros Norwegian, disponible en:
<<https://es.ncl.com/vacations?port-of-call=mti>> (último acceso: 10.08.2023).

⁴⁶ Ver el análisis sobre este servicio llevado a cabo por el Indecopi en su Informe N° 017-2005/GEE del 29.05.2005 (p. 22-23) en el que concluyó que el servicio no se brindaba en condiciones de competencia así como el análisis del propio Ositrán en el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN (p. 37) que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN del 14.11.2018 mediante la cual se inició la revisión tarifaria de este servicio en el año 2018 en virtud de que no se brindaba en condiciones de competencia.

⁴⁷ La información se obtuvo de la página web de la compañía de cruceros Norwegian
<<https://es.ncl.com/vacations?port-of-call=mti>> (último acceso: 10.08.2023).

88. Con base en lo señalado resulta posible indicar que el mercado relevante del servicio es el mercado de embarque y desembarque de pasajeros de los cruceros a través de un terminal portuario, incluyendo los servicios complementarios antes mencionados.
89. En relación con el ámbito geográfico es importante recordar que la demanda de los cruceristas por el servicio de embarque y desembarque de pasajeros es una demanda derivada de la demanda final por los atractivos turísticos a los que pueden acceder recalando en un determinado terminal portuario. Adicionalmente, como se ha visto en el ejemplo anteriormente presentado, los cruceros suelen tener en su itinerario diversos puertos de modo tal que se incremente la cantidad de atractivos turísticos a los que pueden acceder sus pasajeros, con lo cual a su vez aumenta la demanda por dichos cruceros; no observándose sustitución entre los diferentes puertos para los cruceristas sino más bien complementariedad.
90. Bajo ese contexto, se considera que el mercado relevante está acotado al TPM porque es la instalación portuaria que será demandada por los pasajeros que quieren acceder a los atractivos turísticos accesibles mediante el mencionado terminal portuario. Otra razón que explica este acotamiento es que probablemente los operadores turísticos de los cruceros prefieran -para mayor comodidad de los turistas- desembarcar en un lugar lo más cercano posible al referido atractivo turístico o con suficientes conexiones hasta dicho atractivo turístico, el cual claramente en este caso es el TPM.
91. Es decir, el mercado relevante queda definido como el servicio de embarque y desembarque de pasajeros (incluyendo servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones) en el TPM.

V.4.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

92. El mercado relevante en el cual se brinda el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en el TPM no tiene condiciones de competencia por los siguientes motivos:
 - Competencia (o sustitución) intermodal: Dado que el pasajero elige un crucero como medio de desplazamiento para acceder a sus servicios y visitar diversos atractivos turísticos, otro medio de desplazamiento como avión o bus no le resultará atractivo para todo el conjunto de atributos que tiene un crucero, concebidos actualmente como hoteles flotantes y con tendencia a convertirse en ciudades flotantes, dadas las preferencias por buques de mayor tamaño en la industria de cruceros. Es decir, no existe competencia intermodal.
 - Competencia interportuaria: Ante un aumento pequeño pero significativo (de entre 5% y 10%) y no transitorio en el precio del servicio de embarque y desembarque de pasajeros brindado por el TPM, no se espera que los cruceristas respondan dejando de arribar a dicho terminal y en su reemplazo acudan a otros terminales relativamente cercanos como Callao, Pisco o Ilo porque: (i) el precio de dicho servicio no es el factor principal para decidir arribar al TPM, y (ii) emplear otros terminales portuarios no les permitiría a los cruceristas acceder a con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TPM. Es decir, no existe competencia interportuaria.
 - Competencia intraportuaria o intraterminal: No parece viable que en el corto plazo otro operador ingrese al TPM para brindar el servicio es cuestión porque el número de pasajeros que arriba al TPM aún es reducido (un promedio de 627 pasajeros por año durante el periodo 2018-2022) y, por ende, también los ingresos por la prestación de dicho servicio (entre USD 0 y USD 13 mil dólares por año durante

el periodo 2018-2022). Es decir, no existe competencia intraportuaria e intraterminal.

- Poder de compra compensatorio de los usuarios: 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).⁴⁸ En el caso del TPM, los usuarios del servicio de embarque y desembarque de pasajeros (directamente los cruceristas e indirectamente las líneas de crucero) no tienen ese poder de negociación porque:
 - los ingresos que le generan a dicho operador portuario apenas representaron el 0,003% del total de sus ingresos en promedio durante el periodo 2018-2022;
 - no pueden reemplazar fácilmente dicho puerto por otro, pues si lo hacen, los pasajeros del crucero no podrían acceder con relativa rapidez a los atractivos turísticos ubicados cerca al TPM;
 - no es posible pensar razonablemente que las líneas de cruceros estén interesadas en realizar inversiones en el TPM solo para encargarse de la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros pues su demanda por el servicio es de muy baja frecuencia, además que -como se ha demostrado anteriormente- la tarifa por dicho servicio no representa una parte importante del costo de prestación del servicio de cruceros; y
 - dado que los ingresos que reporta este servicio al TPM son muy reducidos, si los usuarios dejaran de demandar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros no se verán afectados los ingresos totales del mencionado terminal.
- Facilidad esencial: Para los cruceristas que quieren ver atractivos turísticos cerca de Arequipa, el TPM es una facilidad esencial porque no resulta de su interés cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo), y no tienen poder de compra compensatorio debido a su reducida demanda.
- Barreras de entrada al mercado: Como en el caso de los otros servicios analizados, se identifica la existencia de barreras de entrada al mercado dados por los elevados niveles de inversión requeridos para la construcción de una infraestructura portuaria dedicada a pasajeros, más aún, considerando que actualmente la demanda del servicio en cuestión es reducida.

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

⁴⁸ CRA (2002) *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Prepared by: Charles River Associates (Asia Pacific) Ltd. 29 April 2002.

Cuadro N° 9
RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS
REGULADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Categoría de servicios	Mercado relevante	Condiciones de competencia
Servicios a la nave	Conjunto de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros; dentro del cual la empresa operadora de dicho terminal portuario es el único proveedor de los servicios en cuestión.	No existen condiciones de competencia
Servicios a la carga	• Uso de muelle para carga sólida a granel en el TPM. • Uso de muelle para carga fraccionada en el TPM. • Uso de muelle para carga líquida a granel en el TPM. • Uso de muelle para carga rodante en el TPM.	No existen condiciones de competencia
Servicios de almacenamiento	Servicio de almacenamiento brindado en almacenes aduaneros (silos o patio) en el TPM y su área de influencia donde sea posible almacenar productos aptos para el consumo humano o animal, incluyendo las instalaciones propias de los dueños o consignatarios de la carga.	No existen condiciones de competencia
Servicios a los pasajeros	Servicio de embarque y desembarque de pasajeros (incluyendo servicios complementarios como: tránsito de pasajeros por instalaciones portuarias, servicio de seguridad, acordonamiento de zona de tránsito, habilitación de servicios higiénicos, recepción y traslado de equipaje, habilitación de zona de parqueo, acceso de buses para traslado de pasajeros, primeros auxilios y acceso a servicios de comunicaciones) en el TPM.	No existen condiciones de competencia

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

94. Por lo tanto, en la medida que los servicios regulados del TPM no son brindados en condiciones de competencia, corresponde mantener su condición de servicios regulados e iniciar el procedimiento de revisión de sus Tarifas Máximas.

VI. FACTOR DE PRODUCTIVIDAD

95. En línea con lo dispuesto en la cláusula 6.1 y el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, la revisión de Tarifas Máximas de los servicios regulados en el TPM se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio RPI – X, donde el primer componente (RPI) es la variación anual promedio del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, mientras que el segundo es el factor de productividad (X).
96. Al respecto, el mecanismo regulatorio de RPI – X o *price cap* provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen gradualmente al usuario por medio de las tarifas (Vogelsang, 2002⁴⁹). Ello debido a que, una vez determinado el factor de productividad, este mantiene su vigencia durante el siguiente periodo regulatorio, con el fin de inducir a la Entidad Prestadora a alcanzar un mayor grado de eficiencia respecto del escenario tope fijado por el Regulador.
97. Cabe señalar que, de acuerdo con el referido Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, el factor X está definido como el factor que recoge los cambios en la productividad en el periodo. Esto se encuentra en línea con lo establecido en el Anexo II del RETA, el cual señala que el factor de productividad (X) mide los cambios en productividad del concesionario o la industria, aplicando el enfoque americano de diferenciales de productividad y precios de insumos, cuya fórmula fue propuesta por Bernstein y

⁴⁹ VOGELSANG, I. (2002). "Incentive regulation and competition in public utility markets: A 20-year perspective". Journal of Regulatory Economics, 22(1), pp. 5-27.

Sappington (1999)⁵⁰ y se detalla a continuación:

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

Donde:

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

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

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

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

98. Sobre el particular, debe indicarse que las estimaciones de los cuatro (4) componentes que intervienen en la fórmula de cálculo del factor de productividad (X) son independientes entre sí, y se obtienen a partir de la información histórica disponible de la empresa y de la economía.
99. Asimismo, es importante precisar que el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión señala que, para efectos de la agregación de los servicios portuarios y de los insumos empleados en la prestación de servicios se utilizará la metodología de números índices. En particular, en dicho anexo se indica que debe utilizarse el índice de Fisher, el cual está definido de la siguiente manera:

Índices	Producto	Insumos
Fisher	$Q_F = (Q_P * Q_L)^{1/2}$	$Q_F^* = (Q_P^* * Q_L^*)^{1/2}$
Paasche	$Q_P = \frac{\sum_{i=1}^n p^{t+1} y^{t+1}}{\sum_{i=1}^n p^{t+1} y^t}$	$Q_P^* = \frac{\sum_{i=1}^n w^{t+1} x^{t+1}}{\sum_{i=1}^n w^{t+1} x^t}$
Laspeyres	$Q_L = \frac{\sum_{i=1}^n p^t y^{t+1}}{\sum_{i=1}^n p^t y^t}$	$Q_L^* = \frac{\sum_{i=1}^n w^t x^{t+1}}{\sum_{i=1}^n w^t x^t}$

Fuente: Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. De esta manera, el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión establece que la Productividad Total de los Factores (en adelante, PTF) de la Entidad Prestadora estimada a partir del Índice de Fisher queda definida como:

$$PTF = \text{Productividad total de los Factores} = \frac{Q_F(p^t, p^{t+1}, y^t, y^{t+1})}{Q_F^*(w^t, w^{t+1}, x^t, x^{t+1})}$$

Donde:

⁵⁰ BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans. Journal of Regulatory Economics. Volume 16, Issue 1, pp 5–26.

w^t	:	precio de los insumos en el periodo "t".
w^{t+1}	:	precio de los insumos en el periodo "t+1".
p^t	:	precio de los productos en el periodo "t".
p^{t+1}	:	precio de los productos en el periodo "t+1".
x^t	:	cantidad de los insumos en el periodo "t".
x^{t+1}	:	cantidad de los insumos en el periodo "t+1".
y^t	:	cantidad de los productos en el periodo "t".
y^{t+1}	:	cantidad de los productos en el periodo "t+1".

101. Así, teniendo en cuenta la mencionada metodología de números índices y siguiendo los criterios aplicados en la más reciente revisión tarifaria del TPM⁵¹, los criterios señalados en el RETA y en los Lineamientos; a continuación, se presentan diversos aspectos a tomarse en cuenta en el cálculo del factor de productividad del TPM, con base en la información disponible en esta etapa inicial del procedimiento. Dichos criterios podrán ser revisados y/o complementados considerando la información más reciente que se recopile en el marco de la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador y sin perjuicio de lo que prevea la normativa aplicable para las siguientes etapas del procedimiento.

Aspectos generales

- **Periodo de análisis:** Para calcular el factor de productividad aplicable al TPM, en el presente procedimiento y en concordancia con los recientes procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán, se aplicará el enfoque retrospectivo o no bayesiano, el cual supone que la mejor predicción de la evolución de la productividad futura del Concesionario es la evolución de su productividad pasada. Así, a fin de estimar el factor de productividad se considerará el periodo 2000 – 2022 para las series de información utilizadas en el cálculo de las variables de la empresa y de la economía. Es decir, el periodo de análisis abarcará un total de 23 años (22 variaciones porcentuales).
- **Fuentes de información:** En línea con la más reciente revisión tarifaria del TPM y tal como se prevé en el RETA y en los Lineamientos, se tendrá en consideración, entre otros, la información consignada en los Estados Financieros Auditados de Tisur, Estados Financieros Regulatorios y balances de comprobación de los Estados Financieros Auditados; así como en los requerimientos de información *ad hoc* efectuados por el Regulador durante el presente procedimiento de revisión tarifaria. Asimismo, el Regulador podrá emplear otras fuentes de información y/o documentación de carácter externo.
- **Tratamiento de información:** La información empleada para el cálculo del factor de productividad será de periodicidad anual (desde el 1 de enero al 31 de diciembre), debido a que se busca medir los cambios anuales de productividad en el TPM.

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

Por otra parte, en caso de que la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, el Regulador podrá emplear herramientas metodológicas que brinden consistencia y validez a la información empleada para el cálculo de la

⁵¹ Resolución de Consejo Directivo N° 030-2019-CD-OSITRAN, complementada con la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2019-CD-OSITRAN.

productividad de la empresa y aseguren la comparabilidad de la misma año a año, en línea con lo establecido en los Lineamientos⁵².

- **Enfoque de Caja Única (*Single Till*):** Para la determinación del factor de productividad se utilizará el enfoque de caja única (*Single Till*), el cual es empleado cuando la estimación de la productividad alcanzada por la empresa se realiza considerando el producto y los insumos que intervienen en la prestación de los servicios regulados y no regulados en el terminal portuario.
- **Enfoque restringido:** Se aplicará el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en utilizar solamente aquellos insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el TPM, excluyendo con ello el aporte de los socios *de facto*⁵³.

Criterios específicos

Criterios referidos a las variables de la empresa

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

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

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

- **Cálculo del índice de producto:** Para el cálculo del índice de producto se empleará información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado, Aporte por Regulación, Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Promoción Municipal. La unidad de medida de las cantidades de servicios deberá corresponder con la unidad de cobro de las tarifas.
- **Cálculo del índice de cantidades de Insumo:** Para efectos del cálculo del factor de productividad se considerarán tres tipos de insumos: Mano de obra, Productos Intermedios (Materiales) y Capital.

⁵² Tal y como se realizó en la más reciente revisión tarifaria del TPM en la que, por ejemplo, se construyó un año proforma para el caso del año 2010 a fin de que la cantidad total de gastos en insumos del año 2009 sea comparable con la del 2010 ya que en el periodo 2000-2009 no se pudo excluir los rubros de Provisiones y Suscripciones y Cotizaciones.

⁵³ Cabe señalar que en la más reciente revisión tarifaria del TPM se excluyeron del cálculo del factor de productividad el canon, la Retribución Especial y el aporte por regulación.

- a. **Mano de obra:** El insumo Mano de obra comprende la fuerza laboral de Tisur para la prestación de los servicios en el TPM. No obstante, no se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario.

De acuerdo con el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, la unidad de cálculo de la productividad de la mano de obra empleada por el Concesionario deberá expresarse en horas-hombre de trabajadores eventuales y estables. Por su parte, el precio implícito del insumo Mano de obra se obtendrá dividiendo el gasto laboral entre el número de horas-hombre.

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

De esta forma, para obtener las cantidades del insumo Productos Intermedios, dada su heterogeneidad, se empleará el enfoque indirecto, es decir, la serie de cantidades se obtendrá deflactando la serie de gasto en materiales del Concesionario. Bajo ese contexto, en la medida que las partidas presenten información agregada de los diferentes gastos efectuados por la empresa, resultará necesario la exclusión de aquellos conceptos de gasto que no forman parte de los recursos empleados por la empresa en la prestación de los servicios⁵⁴.

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

- c. **Capital:** En línea con lo establecido en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión y con lo efectuado en la más reciente revisión tarifaria del TPM, el stock de capital se estimará como la suma de:

- (i) Stock de activos fijos e intangibles considerados en los Estados Financieros de Tisur, los cuales deberán representar un insumo para la provisión de servicios en el TPM, y
- (ii) Stock de activos entregados por el Estado al momento de la concesión del TPM que representen insumos para la prestación de servicios por parte del Concesionario.

De acuerdo con el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, para valorar los activos físicos debe utilizarse el valor de tasación a la fecha de cierre y a partir de dicha fecha el valor contable de los activos.

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

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

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 $t - 1$.

⁵⁴ El gasto de insumos de productos intermedios se obtendrá de manera residual, excluyendo los conceptos de depreciación (asociadas al insumo de capital) y las partidas de gasto de personal (asociadas al insumo mano de obra), así como todos aquellos conceptos que no representan un insumo empleado para la provisión de servicios, tal y como se realizó en la cuarta revisión tarifaria del TPM, pero no se limitan a aquellos señalados en dicho procedimiento.

$\Delta k_{m,t}$: 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 .

Por otra parte, para efectos del cálculo del precio del capital, se empleará como variable *proxy* para cada categoría de activo, el valor resultante de aplicar la fórmula del precio de alquiler del capital, propuesta por Christensen y Jorgenson (1969)⁵⁵, la cual se define de la siguiente forma:

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

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 .

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

- **Estimación del costo de capital:** De acuerdo con el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, para el cálculo del costo de capital se empleará el Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, CPPC o WACC), estimado sobre la base del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM):

$$CPPC = w_D * k_{Ddi} + [r_f + \beta(r_m - r_f) + r_{país}] * w_E$$

Donde:

w_D = $D/(D+E)$: peso ponderado de la deuda.
 w_E = $E/(D+E)$: peso ponderado del capital propio.
 r_f : tasa libre de riesgo
 r_m : tasa de retorno del mercado
 $r_{país}$: tasa de riesgo país
 k_{Ddi} : Costo de la deuda después de impuestos
 $k_{Ddi} = k_{dai} * (1 - t)$
 k_{dai} : costo de la deuda antes de impuestos
 t : Tasa impositiva en Perú
 β : (Beta apalancado) medida del riesgo de la inversión.

$$\beta = \beta_{na} * [1 + (1 - t) * (1 - pp) * D/E]$$

β_{na} = beta de activos no apalancado.
 pp = participación de los trabajadores.

Para ello, se tomará en consideración:

⁵⁵ 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.

- **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 2000-2022.
- **Tasa de retorno del mercado:** Se empleará la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice Standard & Poor's 500 (S&P 500) y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a 10 años, ambos considerando el periodo comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
- **Tasa de Riesgo País:** Se empleará el promedio mensual del indicador *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, publicado por el Banco Central de Reserva del Perú, correspondiente al año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
- **Beta desapalancada promedio:** Se considera el promedio de las betas (*adjusted beta*⁵⁶) desapalancadas de una muestra representativa de empresas portuarias, obtenidas del sistema de información financiera *Bloomberg*, utilizando como índice de referencia al índice de la bolsa *S&P 500*⁵⁷, con cotizaciones en dólares, y con periodicidad semanal. Asimismo, el intervalo de tiempo considerado para la obtención de las betas de cada año para el cual se realizará el cálculo del WACC será de 24 meses. La muestra representativa de empresas portuarias será seleccionada considerando: i) el tipo de propiedad, y ii) las características operativas de la empresa.

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

- **Estructura Deuda-Capital (D/E):** Se empleará la razón Deuda Financiera sobre Patrimonio, correspondiente al año para el cual se realiza el cálculo del WACC. La utilización de dicha razón es que permite evitar que se generen distorsiones en el cálculo del WACC debido a los diferentes niveles de liquidez que pueda haber enfrentado la empresa durante el periodo de análisis⁵⁸.
- **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 deuda⁵⁹. En el caso de que cuente con más

⁵⁶ Los adjusted beta (o Adj Beta) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula: $Adj\ Beta = 0,67(Raw\ Beta) + 0,33$

⁵⁷ De manera similar a lo empleado en la más reciente revisión tarifaria de TPM.

⁵⁸ Según Alexander et al, (1999) para calcular la estructura de apalancamiento debe utilizarse el concepto de deuda neta.

⁵⁹ El cual resulta de dividir el interés pagado durante un año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo de su Deuda Financiera al 31 de diciembre del año bajo análisis. En caso de que la deuda resulte cero al 31 de diciembre del año bajo análisis debido a que durante dicho año la empresa haya

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

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

- **Precio representativo del activo:** En la presente revisión tarifaria del TPM se empleará como variables *proxy* al precio representativo de los activos, el Índice de Precios de Materiales y Equipo (IPME)⁶⁰ y el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC)⁶¹, ajustados por tipo de cambio, según la naturaleza del activo. Cabe indicar que estas mismas variables *proxy* serán empleadas para deflactar la serie de stock de capital para efectos de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital⁶².
- **Tasa de depreciación:** Para estimar la depreciación económica se empleará el método de depreciación lineal, de modo que, para cada categoría de activo, se tendrá una tasa de depreciación constante, la cual será equivalente a la inversa del número de años de su vida útil respectiva.
- **Tasa impositiva de la empresa:** 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:

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

⁶⁰ El IPME es un indicador que sirve como deflactor en las series de la Formación Bruta de Capital en las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactar activos relacionados a maquinarias y equipos de la empresa en general y, en particular, sobre el equipamiento portuario empleado en el TPM.

⁶¹ El IPMC es un indicador usado principalmente como deflactor de la serie de Producto Bruto Interno del sector construcción de las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactar activos relacionados a materiales de construcción en general y, en particular, la infraestructura portuaria del TPM.

⁶² Los activos que forman parte del TPM pueden clasificarse por su naturaleza en obras civiles y equipamiento. Considerando ello y con la finalidad de que el precio representativo del activo se encuentre acorde con su naturaleza, el precio representativo de los activos que representen obras civiles (por ejemplo, muelle, edificios, entre otros) será aproximado mediante el IPMC, en tanto este índice comprende precios de materiales de construcción en general. Por otra parte, en el caso de los activos referidos a equipamiento, se utilizará como precio representativo al IPME, ya que este índice incorpora precios de maquinarias y equipos en general. Se debe destacar que, la serie del valor de los activos se encuentra expresada en dólares, por lo que ambas series (IPMC e IPME) estarán ajustadas por tipo de cambio. Cabe precisar que este criterio ha sido utilizado en recientes procedimientos tarifarios como la segunda revisión tarifaria del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao (TMS) culminada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN y la segunda revisión tarifaria del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (TNM) culminada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN.

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

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 .

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

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

Donde:

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

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

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

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

Criterios referidos a las variables de la economía

- **Determinación de la PTF de la economía:** La variación porcentual anual de la PTF de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles de una entidad especializada de alto prestigio e independiente⁶³. Para efectos de seleccionar la fuente de información, se tomará en cuenta aquella que estime de manera más precisa la PTF de la economía⁶⁴. Para aquellos periodos en que dicha información no se encuentre disponible, el Regulador efectuará la estimación respectiva.
- **Determinación del Precio de Insumos de la economía:** El Regulador considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el Instituto Nacional de Estadística e Informática y/o el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos de la economía como capital y trabajo. En caso de que entidades como las mencionadas no proporcionen dicha información, el Regulador realizará las estimaciones correspondientes para calcularla.

104. Considerando todo lo anteriormente mencionado, el nuevo factor de productividad (X), aplicable bajo el mecanismo regulatorio RPI – X, se encontrará vigente a partir del 17 de agosto de 2024 hasta el 16 de agosto de 2029.

⁶³ De acuerdo con el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, la productividad de la economía debe tomarse de una fuente independiente.

⁶⁴ Cabe señalar que, en recientes procedimientos de revisión tarifaria desarrollados por este Regulador, se ha empleado como fuente para la PTF de la economía, las estimaciones efectuadas por "The Conference Board", siendo que, para el caso de la cuarta revisión tarifaria del TPM se empleó dicha fuente de información.

VII. CONCLUSIONES

105. El artículo 10 del REGO establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios; precisándose en los numerales 5.5 y 5.6 de su artículo 5 que le corresponde a este Regulador velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares. Así, el artículo 16 del mismo Reglamento señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
106. El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani establece la obligación de revisar cada cinco años las Tarifas Máximas de los servicios regulados mediante el mecanismo regulatorio RPI-X. Dicho contrato prevé que en cada oportunidad en que corresponda que el Regulador revise las Tarifas Máximas deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados.
107. Luego de realizar el análisis de condiciones de competencia de los servicios regulados del Terminal Portuario de Matarani se verificó que no existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios regulados. Por tanto, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión y el RETA, es de opinión de estas Gerencias que corresponde mantener la regulación e iniciar el procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Matarani, bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029, respecto de los siguientes servicios regulados:
- **SERVICIOS A LA NAVE**
 - Uso de amarradero
 - Amarre y desamarre
 - **SERVICIOS A LA CARGA**
 - Uso de muelle a la carga sólida a granel
 - Uso de muelle a la carga sólida a granel - concentrados
 - Uso de muelle a la carga sólida a granel - cereales
 - Uso de muelle a la carga fraccionada
 - Uso de muelle a la carga líquida a granel
 - Uso de muelle a la carga rodante
 - Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20
 - **SERVICIOS AL PASAJERO**
 - Embarque o desembarque de pasajeros.
108. La aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X a las Tarifas Máximas o tope del TPM se realiza mediante la determinación del factor de productividad, conforme a lo estipulado en la cláusula 6.1 y Anexo 6.1 del Contrato de Concesión y el RETA.
109. De aprobarse el presente inicio del procedimiento de revisión tarifaria, el Concesionario podrá presentar su propuesta tarifaria en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de ser notificado con la resolución de inicio de revisión tarifaria. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud del concesionario, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 30 del RETA.

VIII. RECOMENDACIÓN

110. Se recomienda al Consejo Directivo aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicable a las Tarifas Máximas de los servicios regulados brindados en el Terminal Portuario de Matarani.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Gerente de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

MELINA CALDAS CABRERA

Jefa de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

ROBERTO DAGA LÁZARO

Analista de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

JOSUÉ ZAVALA MEDINA

Analista de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

GERALDINE ORDOÑEZ BENDEZU

Asistente de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

KIMBERLY LEON ROSALES

Asistente Legal

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

MARTHA ZAMORA BARBOZA

Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y Administrativos (e)

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

OSWALDO RODRÍGUEZ HERRERA

Asesor legal

Gerencia de Asesoría Jurídica

NT 2023093590

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Acuerdo de Consejo Directivo
- Proyecto de Resolución de Consejo Directivo

Anexo N° 1
TPM: UBICACIÓN DE LOS PRINCIPALES USUARIOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2018 – 2022

Empresa	Dirección	Tipo de establecimiento	Ubicación (Departamento - Provincia - Distrito)
(a) Sólida a granel			
Hudbay Peru S.A.C	Av. Italia Nro. 109a Fnd. San Andrés	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Yura S.A.	Mz. I-1 Lt. 23 urb. Popular de Interés Social Cristo Rey de La Joya, Zona 4	Depósito	Arequipa - Arequipa - La Joya
Yura S.A.	Car. Carretera A Huanca Km. 27 Otr. Carretera A Huanca Km.27 - Canteras	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - Yura
Yura S.A.	Car. Carretera Nro. Sn Fnd. Fundo (Quebrada Tinajones)	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - Uchumayo
Yura S.A.	Car. Carretera Nro. Sn Fnd. Fundo (Variante Tinajones-Cerro Verde)	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - Uchumayo
Yura S.A.	Car. Matarani Km. 3.35 Lomas De Lluta	Depósito	Arequipa - Islay - Mollendo
Yura S.A.	Cal. 7 De junio Mza. Y Lt. 12 (Canales para Central Hidroeléctrica)	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - La Joya
Yura S.A.	Av. Alfonso Ugarte Nro. 525 Urb. Cercado	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Yura S.A.	Car. Panamericana Sur Km. 913 Gru. Alto Majes	Sede productiva	Arequipa - Caylloma - Majes
Yura S.A.	Car. Carretera A Yura Km. 26 Estacion Yura	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - Yura
Yura S.A.	Av. Lambramani e Incas Nro. Sn Cercado	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Yura S.A.	Cal. Urubamba Nro. 111 Urb. Cayma	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cayma
Yura S.A.	Car. Matarani Km. 1 Alto Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Yura S.A.	Car. Matarani-Mollendo Km. 50 Z.I. Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Corporación Rico S.A.C.	Av. V Evitamiento El Cural Lt Nro. 678 (El Cural Lateral 678 Lt)	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Corporación Rico S.A.C.	San Luis La Cano Nro. Sn (Granjas La Cano)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - La Joya
Corporación Rico S.A.C.	Panamericana San Juan II Km. 957 (Granjas San Juan La Joya)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - La Joya
Corporación Rico S.A.C.	Jr. Chiguay Nro. Sn	Depósito	Arequipa - Camaná - Camaná
Corporación Rico S.A.C.	Av. Circunvalación Nro. 118 Semi Rural Pachacutec (Mza. 9 Lote 4)	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Corporación Rico S.A.C.	Car. Mollendo Mejia Km. Sn (Granjas Mejia)	Sede Productiva	Arequipa - Islay - Mollendo
Corporación Rico S.A.C.	San José La Joya Nro. Sn (Granjas San José)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - La Joya
Corporación Rico S.A.C.	Av. Irrigación El Cural Lt. 317	Depósito	Arequipa - Arequipa - Uchumayo
Corporación Rico S.A.C.	Car. Panamericana Km. 11 (Granja Sombrero)	Sede Productiva	Arequipa - Islay - Mollendo
Corporación Rico S.A.C.	Car. Panamericana Km. 14 (Granja San Pedro)	Sede Productiva	Arequipa - Islay - Mejía
Corporación Rico S.A.C.	Santa Rita de Sigwas Lt. 8 (Granjas Santa Rita)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - Santa Rita de Sigwas
Corporación Rico S.A.C.	Car. Panamericana Km. 957 (Granja La Rinconada)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - La Joya
Corporación Rico S.A.C.	Av. Vía Evitamiento Nro. 123 (Almacén productos procesados)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Corporación Rico S.A.C.	Nro. Sn Fnd. Pampas Nuevas (Cruz de Cardones)	Sede Productiva	Arequipa - Islay - Punta de Bombón

Empresa	Dirección	Tipo de establecimiento	Ubicación (Departamento - Provincia - Distrito)
Corporación Rico S.A.C.	Irrigación Yuramayo Lt. P134	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - Vitor
Corporación Rico S.A.C.	Lt. 840a Otr. Lateral 6 Alto Cural Sección D (Camal de cerdos)	Sede Productiva	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Corporación Rico S.A.C.	Otr. Granja El Alto Levante Nro. 01	Sede Productiva	Arequipa - Islay - Punta de Bombón
Corporación Rico S.A.C.	Cal. El Palomar Nro. 109	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Corporación Rico S.A.C.	Cal. Jacinto Ibañez Nro. 315 Urb. Parque Industrial (Interior C-104a)	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Corporación Rico S.A.C.	Av. Vía de Evitamiento Nro. S/N Urb. Santa Anita	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Corporación Rico S.A.C.	Car. Arequipa Matarani Km. 53.2	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
(b) Fraccionada			
Moly-Cop Adesur S.A	Car. Arequipa - Caylloma Km. 200 Uea- San Cristobal	Depósito	Arequipa - Caylloma - Caylloma
Moly-Cop Adesur S.A	Nro. Sn Paraje de Cajchaya (Unidad Minera Ares)	Depósito	Arequipa - Caylloma - Orcopampa
Moly-Cop Adesur S.A	Unidad Minera Tambomayo	Depósito	Arequipa - Caylloma - Tapay
Moly-Cop Adesur S.A	Av. Eduardo López de Romaña Nro. Sn Z.I. Parque Industrial	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Moly-Cop Adesur S.A	Car. Variante Tinajones Km. 25 Asiento Min.Cerro Verde	Depósito	Arequipa - Arequipa - Uchumayo
Moly-Cop Adesur S.A	Nro. L268 Zamacola (Vía de Evitamiento)	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Moly-Cop Adesur S.A	Repartición Nro. Sn La granja de mi abuela 1 (Altura Km 48)	Depósito	Arequipa - Arequipa - La Joya
Moly-Cop Adesur S.A	Av. Jacinto Ibanez Nro. 131 Int. M-2 Z.I. Industrial	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Moly-Cop Adesur S.A	Nro. Sn Campamento Minero Arcata	Depósito	Arequipa - Condesuyos - Cayarani
Moly-Cop Adesur S.A	Nro. Sn Terminal Portuario Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Moly-Cop Adesur S.A	Km. 48 Mza. B Lt. 1-6 A.V. El Solar (Asc.Viv.El Solar-La Joya)	Depósito	Arequipa - Arequipa - La Joya
Moly-Cop Adesur S.A	Av. Pizarro Nro. 113	Depósito	Arequipa - Arequipa - José Luis Bustamante y Rivero
Moly-Cop Adesur S.A	Cal. Ernesto Gunter Nro. 246 Z.I. Parque Industrial	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Moly-Cop Adesur S.A	Campamento Nro. 3 Asiento Minero Orcopampa	Depósito	Arequipa - Castilla - Orcopampa
Moly-Cop Adesur S.A	Av. Vía Evitamiento Nro. Sn Lateral I San Isidro	Depósito	Arequipa - Arequipa - Cerro Colorado
Orica Mining Services Peru S.A.	Car. Puerto De Matarani Nro. Sn Z.I. Termi. Portuario Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Orica Mining Services Peru S.A.	Pampas Nuevas de Congata Nro. Sn Pampas Nuevas de Congata	Sede productiva	Arequipa - Arequipa - Uchumayo
Orica Mining Services Peru S.A.	Variante Tinajones Nro. 25	Depósito	Arequipa - Arequipa - Uchumayo
Orica Mining Services Peru S.A.	Car. Panamericana Sur Km. 984 Sec. El Cenizal	Depósito	Arequipa - Arequipa - La Joya
Empresa Siderurgica Del Peru S.A.A.	Av. Dolores Nro. 181	Depósito	Arequipa - Arequipa - José Luis Bustamante y Rivero
Empresa Siderurgica Del Peru S.A.A.	Nro. Sn Terminal Portuario Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay

Empresa	Dirección	Tipo de establecimiento	Ubicación (Departamento - Provincia - Distrito)
Direpsur S.C.R.LTDA	Mz. A Lt. 2 Zed Matarani (Km 1 Carr. Matarani Mollendo)	Domicilio Fiscal	Arequipa - Islay - Islay
Direpsur S.C.R.LTDA	Cal. Jacinto Ibañez - Tercer P Nro. 509 Zona Industrial Parque Industrial	Of. Administrativa	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Direpsur S.C.R.LTDA	Av. Nueva Zelandia Nro. 502	Depósito	Puno - San Román - Juliaca
(c) Líquida a granel			
Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.	Cal. Ernesto Gunther Nro. 246 Urb. Parque Industrial	Depósito	Arequipa - Arequipa - Arequipa
Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.	Car. Matarani km. 1 alto Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.	Nro. Sn Terminal Portuario Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.	Nro. Sn Terminal Portuario Matarani	Depósito	Arequipa - Islay - Islay
Southern Peru Copper Corporation Sucursal Del Perú	Otr.Pampa Cachendo Km. 1029	Depósito	Arequipa - Islay - Cocachacra
(d) Rodante			
Trabajos Maritimos S.A.	Int. Terminal Portuario Matarani Nro. Sn Puerto Matarani	Sucursal	Arequipa - Islay - Islay
China International Water & Electric Cor P.(Peru)	Nro. Sn CMP. Campamento Minero Las Bambas	Sede productiva	Apurímac - Cotabambas - Challhuahuacho

Notas:

- La clasificación del tipo de establecimiento se obtuvo de la página web de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, sección sobre Consulta RUC disponible en:
<<https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp>> último acceso: 09.08.2023).
- La empresa Direpsur S.C.R.LTDA cuenta con una oficina administrativa en la ciudad de Arequipa; sin embargo, no cuenta con depósito en el departamento de Arequipa, su depósito se encuentra en el departamento de Puno.
- La empresa Trabajos Maritimos S.A. no tiene depósitos en el departamento de Arequipa, sin embargo, cuenta con una sucursal en Arequipa.
- La empresa China International Water & Electric Corp. (Perú) no cuenta con depósitos ni sedes productivas en el departamento de Arequipa, cuenta con una sede productiva en el departamento de Apurímac

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.