

INFORME CONJUNTO N° 00146-2023-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

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

Asunto : Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Portuario de Paita, periodo 2024-2029
Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita

Fecha : 12 de octubre 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 Paita (en adelante, TPP), mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, durante el periodo 2024-2029.

II. ANTECEDENTES

2. El 9 de septiembre del 2009, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, el MTC), en representación del Estado Peruano, quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional, suscribió con Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE o Concesionario) el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPP (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de treinta (30) años.
3. El 10 de diciembre del 2010 se suscribió la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión, la cual está relacionada con lograr la aprobación crediticia de largo plazo para el desarrollo del proyecto. Así, se modificaron e incorporaron definiciones relacionadas con las inversiones adicionales¹. Asimismo, se modificó la Cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, así como las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales² y la caducidad de la Concesión³.
4. El 06 de diciembre del 2012 se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 040-2012-CD-OSITRAN, a través de la cual se interpretó la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, con el objeto de determinar si las actividades de apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluidos, y uso de barreras de contención, forman o no parte del Servicio Estándar para atender la carga líquido a granel.
5. El 06 de mayo del 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2013-CD-OSITRAN⁴, se interpretó la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión con el objeto de determinar si el TPE puede prestar o no el servicio de uso de grúa móvil en el Muelle

¹ Se modificaron las Cláusulas 1.18.54 "Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales", 1.18.62 "Inversiones Adicionales", además se incluyeron las Cláusulas 1.18.103 "Fideicomiso de Inversiones Adicionales", 1.18.104 "Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales", 1.18.105 "Tasa de Inversión Adicional", 1.18.106 "Garantía de Accionistas Originales del Concesionario".

² Las partes acordaron modificar la Cláusula 10.2.2.1 y el primer párrafo de la Cláusula 10.2.2.2 de la Sección X.

³ Se incorporaron los literales o) y p) a la Cláusula 15.1.3 y 9.1, además se modificaron el literal f) de la Cláusula 15.1.3, 15.16, 15.17, el último párrafo de la sección XV, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 y 9.8 de la Sección IV del Contrato de Concesión.

⁴ La interpretación fue confirmada por la Resolución N° 043-2013-CD-OSITRAN del 01 de julio del 2013 y precisada mediante la Resolución N° 047-2014-CD-OSITRAN del 01 de octubre del 2014. A su vez, el extremo de la precisión de esta última fue confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2015-CD-OSITRAN del 29 de abril del 2015.

Espigón Existente en calidad de Servicio Especial.

6. El 12 de septiembre del 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2014-CD-OSITRAN⁵, se interpretó el penúltimo párrafo de la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión a efectos de determinar el hito a partir del cual se deben contabilizar los tiempos para efectuar el ajuste de las Tarifas Máximas en el TPE.
7. El 01 de octubre del 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2014-CD-OSITRAN⁶, el Ositrán interpretó el literal b) de la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, relativo a la prestación del Servicio Estándar con grúas móviles en los muelles del TPE.
8. El 06 de noviembre del 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN⁷, se determinó el factor de productividad en el TPP en -4,70% (menos cuatro y 70/100 puntos porcentuales), vigente entre el 03 de octubre de 2019 y el 02 de octubre de 2024.
9. El 02 de junio del 2023 se suscribió la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión mediante la cual, entre otras⁸, se modificaron diversas cláusulas contractuales relacionadas a las obras de la infraestructura portuaria, a la supervisión de diseño, a la supervisión de obras, al régimen económico de la construcción y a los parámetros técnicos de cumplimiento obligatorio para las obras y equipamiento.

III. MARCO REGULATORIO Y CONTRACTUAL

III.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN

10. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3⁹ de la Ley Marco de los Organismos Reguladores

⁵ La interpretación fue la siguiente:

"El penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión al establecer que el ajuste tarifario de las tarifas máximas se realiza a partir del "inicio de Explotación del Terminal Portuario de Paita", se está refiriendo a que dicho ajuste se efectúa en el referido Terminal teniendo en consideración que al interior del mismo existen dos muelles distintos, los cuales tienen cada uno sus propias tarifas y fechas de inicio de explotación.

En razón de lo anterior, acorde con el penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, el ajuste tarifario se realiza de la siguiente manera:

- i) *Durante los primeros cinco años, contados desde el Inicio de la Explotación del Muelle Espigón Existente, las tarifas máximas de los servicios que se prestan en este Muelle, se ajustan anualmente por RPI.*
- ii) *Durante los primeros cinco años, contados desde el Inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, las tarifas máximas de los servicios que se prestan en este Muelle, se ajustan anualmente por RPI.*

Dicha interpretación fue confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2014-CD-OSITRAN del 04 de diciembre del 2014.

⁶ Como se ha mencionado en el pie de página N° 4, esta resolución también precisó la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2013-CD-OSITRAN.

⁷ Cabe mencionar que dicha resolución se emitió en vía de revisión, declarando fundado en parte el recurso de reconsideración parcial interpuesto por TPE contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, de conformidad con las consideraciones contenidas en el Informe Conjunto N° 0138-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Informe N° 0040-2019-GRE-OSITRAN y el "Informe que sustenta la votación respecto del recurso de reconsideración interpuesto por TPE contra la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN", los mismos que constituyen parte integrante de dicha resolución.

⁸ En específico, se modificaron las Cláusulas 6.4, 6.10, 6.13 y 6.35 de la Sección VI, la Cláusula 8.22 de la Sección VIII, la Cláusula 10.1.2 de la Sección X, las Cláusulas 19.2 y 19.4 de la Sección XIX, el Anexo 4 y los Apéndices 1 y 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. Asimismo, se incorporó el literal q) a la Cláusula 15.1.3 de la Sección XV.

⁹ **"Artículo 3.- Funciones**

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

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.

11. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3¹⁰ 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 7¹¹ de la misma Ley dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, corresponde al Ositrán velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
12. En dicha línea, el artículo 10¹² del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM¹³, 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 5¹⁴ 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 16¹⁵ del mismo reglamento señala que, en

(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;

(...)"

10 **"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.

(...)"

11 **"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:

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.

(...)"

12 **"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".

- 13 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.

14 **"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.

(...)"

15 **"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

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.

13. Asimismo, el artículo 17¹⁶ del REGO (en concordancia con lo que establece el artículo 2¹⁷ 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.
14. 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 se aplica 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.
15. En ese orden, el artículo III¹⁸ del RETA dispone que dicha norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Asimismo, señala que, las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho Reglamento en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. El citado Artículo III dispone también 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.
16. En ese contexto, es importante resaltar que el artículo 12¹⁹ 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 31²⁰ del RETA, mediante aprobación del Consejo Directivo del

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”.

16. **“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”.
17. **“Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores**
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”.
18. **“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.”
19. **“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.”
20. **“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

Ositrán.

17. Asimismo, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo 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.
18. Además, el Anexo II del RETA establece que, en cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberán analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio.
19. 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 utilizados por el Ositrán en los procedimientos de revisión de tarifas máximas en los cuales se ha aplicado la metodología de precios tope o mecanismo regulatorio de RPI – X bajo el enfoque de números índice.
20. Debe resaltarse que, de acuerdo con lo señalado en la sección III.1 de los Lineamientos, estos son de carácter orientativo y no son vinculantes; asimismo, resultan de aplicación en la medida que no contravengan lo estipulado en los contratos de concesión o en el RETA. Además, tal como se señala en dicho documento, si bien el Regulador podrá emplear criterios metodológicos contemplados en los 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 concreto²¹.

III.2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TPP

21. En la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión se establece lo siguiente:

Cláusula 8.21

"A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar aplicando

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.

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."

²¹ Los Lineamientos no condicionan ni restringen en modo alguno la función reguladora del Ositrán.

el mecanismo regulatorio conocido como “RPI-X”, establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

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

El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el CONCESIONARIO.

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

Factor Ajuste Tarifas máximas = RPI-X

Donde:

- RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)²² de los EE. UU.
- X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el REGULADOR y revisado cada cinco (5) años.

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años.

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

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio.

Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación del Terminal Portuario de Paíta, las tarifas máximas se ajustarán anualmente únicamente por el RPI.

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

[Subrayado agregado.]

22. El 07 de octubre del 2009²³, el TPP inició operaciones con el Muelle Espigón que le fue entregado al Concesionario al inicio de la concesión. Posteriormente, el 03 de octubre del 2014²⁴, inició la explotación del terminal portuario utilizando el Muelle de Contenedores con 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores.
23. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, la primera revisión tarifaria en el TPP se realizó a partir del quinto año de iniciada la explotación del Muelle de Contenedores. En efecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2019-CD-OSITRAN, en el marco de la primera revisión tarifaria, este Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del TPP, vigente entre el 03 de octubre de 2019 y el 02 de octubre de 2024 (-4,70%).
24. Considerando lo indicado en el párrafo precedente respecto a la vigencia del factor de productividad, de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión y en el Anexo II del RETA, luego del respectivo análisis de las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TPP, de corresponder, el Regulador iniciará el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas para aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia.

²² CPI: Es el índice de precios al consumidor (*consumer price index*) de los Estados Unidos, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*).

²³ Según consta en el Acta de entrega de bienes del concedente que realiza la APN, a favor de TPE, en virtud del Contrato de Concesión.

²⁴ Según consta en el Acta de Recepción Definitiva de Obra suscrita el 30 de setiembre de 2014.

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

25. El TPP es un terminal multipropósito de uso público que está ubicado al extremo noroeste de Perú, en la provincia de Paita, a 58 kilómetros de la ciudad de Piura. El TPP es un eslabón del proyecto IIRSA Norte que conecta la costa norte del Perú con Brasil a través de una carretera hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, y luego por vía fluvial.
26. Según TPE, su área de influencia está conformada por las regiones de Amazonas, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín²⁵.
27. La atención de naves es permanente en el TPP, durante las 24 horas del día y los 365 días del año. Para ello, el TPP cuenta con una infraestructura compuesta principalmente por dos muelles: un muelle de contenedores y un muelle espigón. Así, para brindar los servicios a las naves, considerando los distintos tipos de carga, el Concesionario dispone de la siguiente infraestructura en el TPP:

**Cuadro N° 1
INFRAESTRUCTURA PRINCIPAL EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, SEGÚN TIPO DE SERVICIOS**

Servicios		Infraestructura
A la nave	Uso de amarradero	- Un muelle tipo espigón de 365 metros de longitud por 53 metros de ancho, cuenta con 4 puestos de atraque: - o Amarradero "A" con 200 metros de largo y 33 pies de profundidad, es usado generalmente para naves tipo tanquero, multipropósito, portacontenedores y graneleros. - o Amarradero "B" con 300 metros de largo y 42.6 pies de profundidad, el mismo que es usado generalmente para naves multipropósito, portacontenedores y graneleros. - o Amarradero "C" con 165 metros de largo y 25 pies de profundidad, muelle multipropósito para naves pequeñas debido a restricción en calado. - o Amarradero "D" con 65 metros de largo y 27 pies de profundidad, muelle multipropósito para naves pequeñas debido a restricción en calado. - Un muelle marginal (contenedores) de 360 metros de longitud y 42,6 pies de profundidad, permite naves hasta los 359 metros de eslora.
	Contenedores	- Dos (02) grúas pórtico STS^{1/} Súper Post Panamax, con capacidad de 65 TM. - Cuatro (04) grúas de patio (RTG^{2/}), con capacidad de 45 TM. - Tres (03) Reach Stacker, con capacidad de 45 TM. - Dos (02) Empty Handler para contenedores vacíos, con capacidad de 10 TM. - Doce (12) Terminal Trucks, con capacidad de 55 TM. - Mil novecientos ochenta (1980) tomas eléctricas para contenedores refrigerados.
A la carga	Multipropósito	- Dos (2) grúas móviles, con capacidad de 101 TM. - Tres (03) montacargas (una de 16 TM, una de 3 TM dual y una de 3 TM eléctrico). - Dos (02) electrobombas para embarque de aceite. - Tubería de 8" para el Embarque de Etanol - Cuatro (04) hoppers, con capacidad de 30 m³. - Dos (02) cucharas graneleras, con capacidad de 21 m³.

²⁵ Ver <<https://www.puertopaita.com/>> (último acceso: 21.09.2023).

Servicios	Infraestructura
	- Cinco (05) balanzas, de las cuales 4 garitas y balanzas reversibles y 1 balanza interna.
Almacenamiento	- Áreas destinadas para almacenaje de contenedores, así como carga general y/o suelta: - o Patio N° 1 ubicado en la zona sur, con un área de 18 710 m², dispone de tomas eléctricas para atender contenedores refrigerados. - o Patio N° 2 norte, corresponde a un área de 12 000 m², constituida por adoquines de concreto de alta resistencia para almacenamiento de contenedores, este patio también dispone de tomas eléctricas. - o Patio N° 3 de 4 475 m² corresponde al <i>preparking</i>, colinda con el acceso a la IIRSA Norte.

TM: Toneladas métricas.

1/ Por sus siglas en ingles de *Ship to Shore*.

2/ Por sus siglas en ingles de *Rubber Tired Gantry*.

Fuente: OSITRÁN (2023). Informe de Desempeño 2022 de la Concesión del Terminal Portuario de Paita. Lima – Perú, pág. 11. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-tp-paita-2022.pdf>> (último acceso: 21.09.2023); TPE (2023). Plan de negocios 2023. Paita – Perú, pág. 5-8. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/tpe-pdn-2023.pdf>> (último acceso: 21.09.2023); TPE (2023). Reglamento de Operaciones. Paita – Perú, pág. 20-21. Disponible en: <https://www.puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Procedimientos_Reglamentos/MOD_REOP_TPE_APROBADO_APN_2023.pdf> (último acceso: 21.09.2023); TPE (2022). TPE: Desarrollo en Infraestructura y operaciones. Paita – Perú, pág. 12-13. Disponible en: <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3408707/TPE%3A%20Desarrollo%20en%20Infraestructura%20y%20Operaciones.pdf.pdf>> (último acceso: 21.09.2023); TPE (2019). Estudio de maniobras. Paita – Perú, pág. 12-23. Disponible en <<https://www.dicapi.mil.pe/storage/shunting/JyCi7JPr1638550963.pdf>> (último acceso: 21.09.2023) y TPE (s.f.). Infraestructura y equipamiento. Paita – Perú. Disponible en <<https://www.puertopaita.com/infraestructura/>> (último acceso: 21.09.2023).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Las tarifas que estarán sujetas a la revisión mediante el mecanismo de RPI-X son las correspondientes al Servicio Estándar. Al respecto, la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión define este servicio de la siguiente manera:

Cláusula 8.17. Servicio Estándar

“Son aquellos Servicios²⁶ que, durante el período de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Portuario de Paita hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Portuario de Paita hasta de cuarenta y ocho (48) horas libres de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Portuario de Paita para su posterior embarque.

Los Servicios Estándar se dividen en:

- Servicios en función a la Nave*
- Servicios en función a la Carga*

²⁶

Interpretación aprobada en virtud de la Resolución N° 040-2012-CD-OSITRAN: “La cláusula 8.17 establece una descripción general de la naturaleza y características de las actividades que conforman el Servicio Estándar, señalándose una lista de servicios meramente enunciativa. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio en sus definiciones. Las actividades de apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluidos, tanto en tierra como en la nave, al ser necesarias o indispensables para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Portuario de Paita, forman parte del denominado Servicio Estándar. El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Portuario de Paita, constituyéndose en un Servicio Especial.”

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.^{27,28}

a. SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

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

b. SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de la carga, así como la utilización de la infraestructura del TP Paita. En el caso del Muelle de Contenedores, el servicio comprende el uso de la grúa pórtico.

La Tarifa por este concepto incluye:

- i) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- ii) El servicio de manipuleo- en el área de almacenaje- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque; y,

²⁷ Interpretación efectuada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 018-2013-CD-OSITRAN del 6 de mayo de 2013:

Artículo 1°.- Interpretar la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita, en los siguientes términos: "Considerando que el Servicio Estándar comprende todas las actividades necesarias o indispensables para completar el proceso de embarque o descarga de los diferentes tipos de cargas y que este servicio debe prestarse con un nivel mínimo de calidad, debe señalarse que, hasta que no se alcance una demanda de 300 mil TEUs anuales, el "uso de grúas móviles en el Muelle Espigón Existente":

1. Forma parte del Servicio Estándar cuando se atiendan naves sin grúas propias, debiendo TPE atender los diferentes tipos de cargas con los rendimientos de embarque o descarga establecidos en el Contrato de Concesión y cobrar las correspondientes tarifas por los Servicios Estándar señalada en el Anexo 5.
2. Es un Servicio Especial cuando se atiendan naves con grúas propias, siempre y cuando el Usuario haya solicitado su uso e implique la atención de los diferentes tipos de cargas con un rendimiento de embarque o descarga mayor a los establecidos en el Contrato de Concesión.
3. Una vez que se alcance una demanda de 300 mil TEUs anuales formará parte del Servicio Estándar, independientemente del tipo de nave que se atienda (con o sin grúas propias), debiendo TPE cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión."

²⁸ La interpretación efectuada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 018-2013-CD-OSITRAN fue aclarada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 047-2014-CD-OSITRAN del 1 de octubre de 2014, precisión confirmada a través de la Resolución N° 023-2015-CD-OSITRAN del 29 de abril de 2015. El contenido de la aclaración es el siguiente:

"Artículo 2°.- Efectuar la precisión de la Resolución N° 018-2013-CD-OSITRAN, confirmada por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2013-CD-OSITRAN, en los siguientes términos: "La interpretación de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión llevada a cabo por el Consejo Directivo en la Resolución 018-2013-CD-OSITRAN, confirmada por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2013-CD-OSITRAN, estableció con claridad que el servicio de embarque y desembarque en el Muelle de Espigón Existente a las naves sin grúas propias, debía ser realizado con las grúas móviles del Terminal Portuario de Paita y no con una sola. En razón de ello, las dos grúas móviles con las que cuenta en el referido Terminal deben ser destinadas a la prestación del servicio de embarque y desembarque como parte del Servicio Estándar que el Concesionario se encuentra obligado a brindar.

No obstante, lo anterior, resulta importante precisar que cualquiera de las dos grúas móviles podrá ser utilizada para brindar un Servicio Especial en el Muelle de Contenedores en los siguientes supuestos:

- i. Cuando una nave que arribe al Muelle Espigón Existente sin grúa propia no solicite la utilización de la segunda grúa móvil. En este caso, el usuario declina a su derecho de utilizar la segunda grúa, por lo que ésta podrá ser empleada por el Concesionario en brindar el Servicio Especial en el Muelle de Contenedores, siempre que otra nave sin grúas no esté siendo atendida en el Muelle Espigón Existente.
- ii. Cuando las grúas móviles no hayan sido requeridas en el Muelle Espigón Existente. Si dicho equipamiento no está operando en el Muelle de Espigón Existente, entonces, el Concesionario podría brindar el Servicio Especial con grúa móvil en el Muelle de Contenedores.
- iii. En caso no sea posible utilizar la grúa pórtico del Muelle de Contenedores en razón de las características de la estiba de los contenedores de la nave. En este caso, el terminal portuario podrá utilizar las grúas móviles para prestar el Servicio Especial de embarque y desembarque, siempre que dichas grúas móviles se encuentren disponibles".

iii) El servicio de pesaje.

La carga podrá permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositada en el TP Paita a libre disposición del Usuario. Transcurrido dicho plazo, el CONCESIONARIO podrá cobrar el servicio de almacenaje, en aplicación a lo dispuesto en la presente Cláusula, se precisa que no corresponde cobro retroactivo por las cuarenta y ocho (48) horas previas.

En el caso del Muelle de Contenedores, el CONCESIONARIO deberá atender cada Nave con al menos una grúa pórtico de muelle, salvo que no sea posible en razón de las características de la estiba de los contenedores en la Nave.²⁹

Los Usuarios no podrán exigir al CONCESIONARIO la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar.

El CONCESIONARIO podrá ofrecer descuentos y promociones tarifarias a los Usuarios, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN y lo dispuesto en la Cláusula 2.11 del presente Contrato.

La presente Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

En el caso de los Transbordos, la Tarifa por el Servicio Estándar en función a la Carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga, hasta el embarque en la otra Nave. Incluye, asimismo, las cuarenta y ocho (48) horas de permanencia libres de pago.

El CONCESIONARIO prestará en forma continua y permanente los Servicios Estándar, sobre una base no discriminatoria, cobrando a todos los Usuarios las mismas Tarifas Estándar por los Servicios Estándar prestados bajo los mismos términos y condiciones.

En el caso que se determine que el CONCESIONARIO no cumple con proveer a los Usuarios la prestación de Servicios Estándar en condiciones no discriminatorias, el CONCESIONARIO está obligado a adoptar todas las medidas necesarias que dicte el REGULADOR para poner término y compensar tales discriminaciones, sin perjuicio de las penalidades establecidas en el Anexo 17."

29. De acuerdo con lo establecido en la cláusula antes citada, por la prestación del Servicio Estándar, el Concesionario estará facultado a cobrar Tarifas contenidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, titulado "Régimen Tarifario". Sobre ello, el referido Anexo 5 señala los siguientes Servicios Estándar:

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE**

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)

Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora)

Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)

Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora)

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies

Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

Tarifa por contenedor vacío de 20 pies

Tarifa por contenedor vacío de 40 pies

29

Interpretación efectuada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 047-2014-CD-OSITRAN del 01 de octubre de 2014:

Artículo 1.- Interpretar de oficio el cuarto párrafo literal b) de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, en los siguientes términos:

"En el caso del Muelle de Contenedores, el Concesionario deberá atender cada Nave con al menos una grúa pórtico de muelle, siempre y cuando ello sea posible en razón de las características de la estiba de los contenedores en la Nave. Sin embargo, si ello no resulta posible, el Concesionario se encontrará facultado a brindar el Servicio Especial de desembarque de carga, con una o las dos grúas móviles que están instaladas en el Muelle Espigón Existente."

Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel
Tarifa por tonelada de carga rodante

Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel
Tarifa por tonelada de carga rodante

Las Tarifas correspondientes a cabotaje, transbordo y tránsito no deberán exceder las tarifas máximas establecidas para los servicios de importación y exportación (internacional) con las actualizaciones a las que se refiere la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

Con relación a las naves menores, el tratamiento tarifario seguirá los mismos criterios establecidos para el cabotaje, transbordo y tránsito.

Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

30. Respecto de la lista de Servicios Estándar detallados en el referido Anexo 5, es importante mencionar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN, este Regulador aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la carga rodante y del Servicio de Transbordo de carga rodante brindados en el TPP.
31. En consecuencia, las Tarifas que están sujetas a revisión son las que, a la fecha, corresponden a los siguientes Servicios Estándar:

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE**

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)

Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora)

Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)

Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora)

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel

Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel

Tarifa por tonelada de carga líquida a granel

Las Tarifas correspondientes a cabotaje, transbordo y tránsito no deberán exceder las tarifas máximas establecidas para los servicios de importación y exportación (internacional) con las actualizaciones a las que se refiere la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

Con relación a las naves menores, el tratamiento tarifario seguirá los mismos criterios establecidos para el cabotaje, transbordo y tránsito.

Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

32. En esta sección se analizan las condiciones de competencia de los servicios regulados en el TPP³⁰, ello considerando que, de acuerdo con lo establecido en 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.
33. Para fines del presente análisis de condiciones de competencia, los servicios regulados en el TPP se pueden dividir en dos grupos: Servicios Estándar en función a la Nave y Servicios Estándar en función a la Carga. El análisis de condiciones de competencia se lleva a cabo dentro de cada grupo de servicios. Como es tradicional en este tipo de análisis, la metodología consiste primero en definir el mercado relevante³¹ en el cual se brindan los servicios en cuestión; y luego en segundo lugar evaluar las condiciones de competencia existentes en el mercado relevante previamente definido.³² Se consideran para tales fines las características propias de la industria portuaria.
34. El periodo de análisis del presente estudio de condiciones de competencia es 2019-2022 porque – en línea con el citado artículo 29 del RETA - corresponde identificar si las condiciones de competencia de los servicios regulados del TPP han cambiado o no respecto del periodo analizado en la revisión tarifaria previa (2012-2018).³³

V.1. SERVICIOS ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA CARGA

V.1.1. MERCADOS RELEVANTES

35. Los Servicios Estándar en función a la Carga comprenden los servicios de descarga y/o embarque de la carga, así como la utilización de la infraestructura del TPP. Por tal motivo,

³⁰ Cabe indicar que los servicios regulados en el TPP son aquellos que se listaron antes en la sección IV del presente Informe Conjunto.

³¹ El mercado relevante es el servicio o conjunto de servicios y sus respectivas zonas geográficas que ejercen entre sí una importante presión competitiva debido a que son considerados como sustitutos cercanos por parte de los usuarios (Carlton y Perloff, 2015; y Motta, 2018). Como se observa, la definición del mercado relevante implica especificar el servicio relevante y su respectivo ámbito geográfico.

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

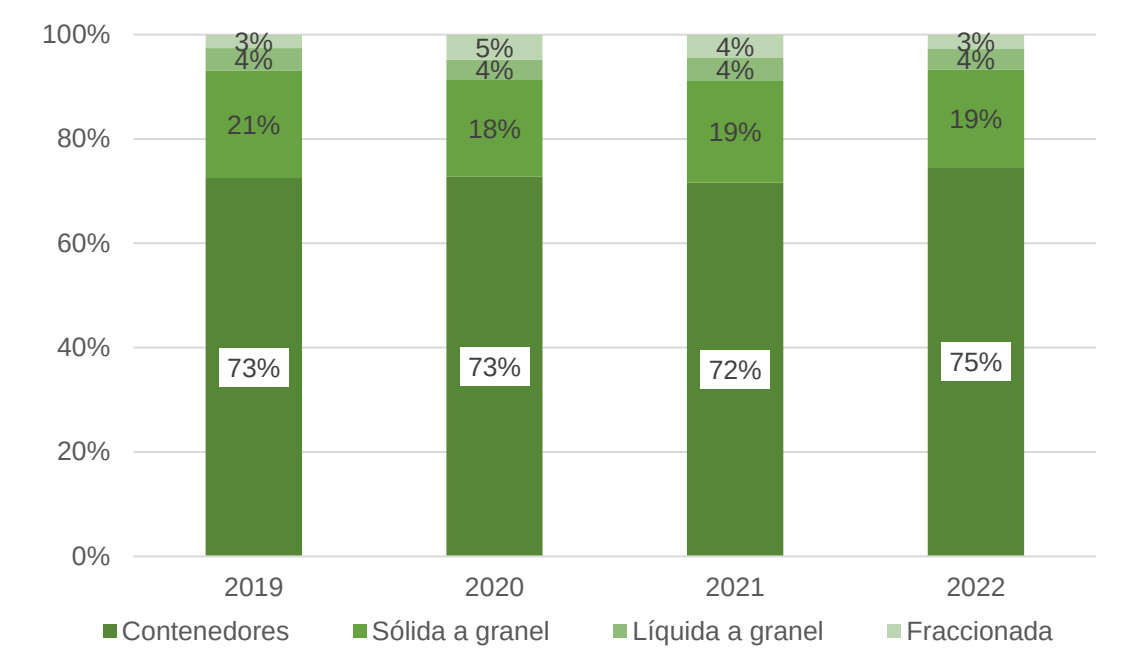
MOTTA, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

³² Este enfoque metodológico se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 33.1. del RETA, según el cual, para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir previamente el mercado relevante en el cual es brindado dicho servicio. Dicho artículo del RETA también indica que para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable.

³³ Es importante precisar que las definiciones de mercados relevantes estarán acotadas únicamente a los servicios regulados. El mercado o los mercados relevantes donde opera el TPP (incluyendo tanto servicios regulados como no regulados) podrían ser definidos de manera distinta a lo que se presentará en este Informe Conjunto.

- los usuarios de dichos servicios son los dueños o consignatarios de la carga, independientemente del tipo de carga (en contenedores, fraccionada, líquida a granel o sólida a granel).
36. Una vez identificados los usuarios, se debe analizar si desde su punto de vista existe un servicio o conjunto de servicios que sean sustitutos de los servicios en cuestión, ello con la finalidad de delimitar los respectivos servicios relevantes.
37. En tal sentido, resulta importante indicar que la carga más importante movilizada a través del TPP fueron los contenedores puesto que representaron entre el 72% y 75% del total de carga movilizada cada año del periodo 2019-2022,³⁴ seguida de la carga sólida a granel (entre el 18% y 21%), la carga líquida a granel (alrededor del 4%) y la carga fraccionada (entre el 3% y 5%), tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 1
TPP: DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL REGULADO, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2019-2022



Nota: Se ha excluido la carga de reestiba. Los porcentajes presentados en este gráfico han sido redondeados a cero decimales.
Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán) y Veritrade.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Cabe indicar que en el caso de las cargas en contenedores y líquida a granel, los productos son movilizados principalmente para exportación y representaron el 87% y 98% del total de cada categoría de productos. En el caso de las cargas sólida a granel y fraccionada, la importación representó el 98% y 95% respectivamente dentro del total de cada tipo de carga.^{35,36}
39. Además, como se muestra en los siguientes gráficos, los puntos de origen y destino de la carga movilizada a través del TPP durante el periodo 2019-2022 fueron principalmente Estados Unidos de América, Países Bajos, China, España, Corea del Sur, Bélgica, Japón,

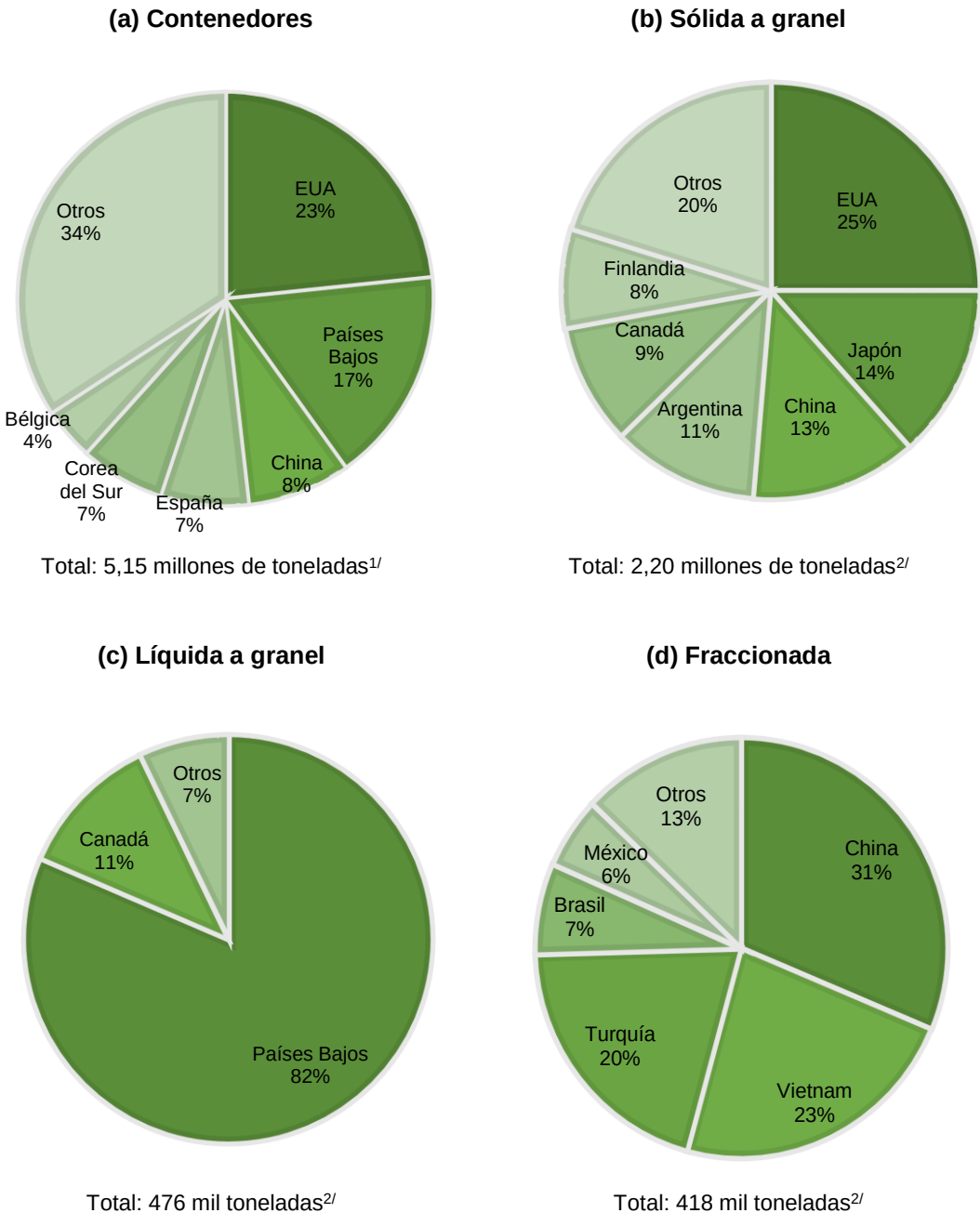
³⁴ La información incluye contenedores de 20 y 40 pies, así como contenedores de 45 pies.

³⁵ Los otros regímenes de transporte de carga en el TPP fueron transbordo, cabotaje y tránsito.

³⁶ En el TPP no ha habido demanda por los servicios de carga rodante durante el periodo 2019-2022, los cuales fueron desregulados mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN.

Argentina, Canadá, Finlandia, Vietnam, Turquía, Brasil y México, lugares hacia o desde donde el traslado vía marítima es el medio de transporte recomendable para la carga debido a la distancia y los costos de transporte.

Gráfico N° 2
TPP: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES LUGARES DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2019-2022



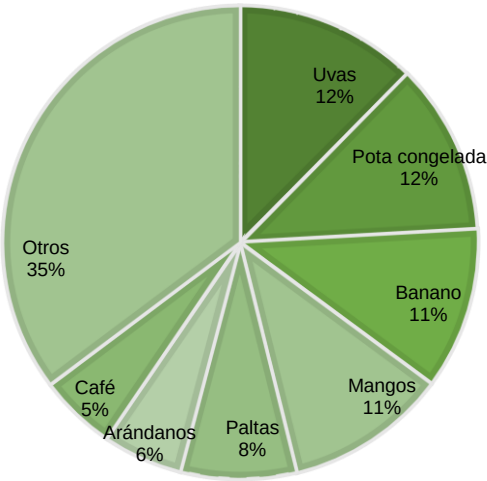
EUA = Estados Unidos de América.
Nota: Se ha excluido la carga de reestiba.
1/ Los productos para los cuales se identificaron sus lugares de origen y destino representaron el 62% del total de carga movilizada en contenedores durante el periodo 2019-2022 por la vía marítima bajo la jurisdicción de la Intendencia de Aduana de Paíta. Las principales partidas arancelarias corresponden a los siguientes productos: uvas (806100000), pota congelada (307430000 y 1605540000), banano (803901100), mango (804502000 y 811909100), paltas (804400000 y 811909900), arándanos (810400000), café (901119000), conserva de pimientos (2005992000 y 2005999000), pescado congelado (304890000, 304740020, 304990000, 303660000, 304740090 y 304690000) y langostinos (306171100, 306171200 y 306171300), andalucita (2508500000), espárragos (709200000) y harina de pescado (2301201100 y 230120900).

2/ Para el año 2019 se consideró la información de TPE remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán y para los años 2020, 2021 y 2022 se buscaron los puntos de origen y destino de los productos en la información de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (en adelante, Sunat).
Fuente: Sunat, TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán) y Veritrade.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. De otro lado, como se muestra en los siguientes gráficos, en todas las categorías de carga movilizada por el TPP durante el periodo 2019-2022, la mayor parte está explicada por relativamente pocos productos. En efecto, en el caso de la carga en contenedores, siete productos representaron el 65% del total de ese tipo de carga; para la carga sólida a granel cinco productos explicaron el 84% del total de ese tipo de carga; en el caso de la carga líquida a granel solamente dos productos representaron el total de la carga de dicha categoría; y para la carga fraccionada cinco productos explicaron el 68% del total de esa carga.

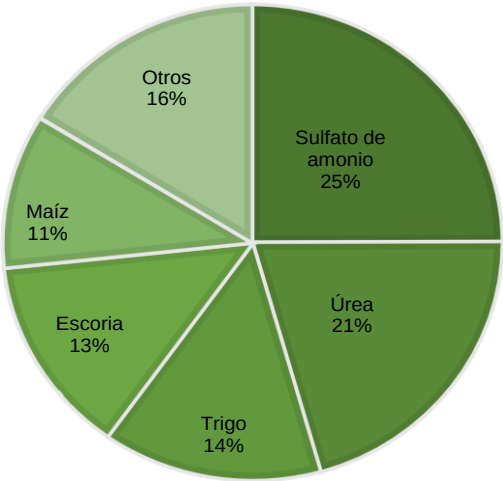
Gráfico N° 3
TPP: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2019-2022

(a) Contenedores



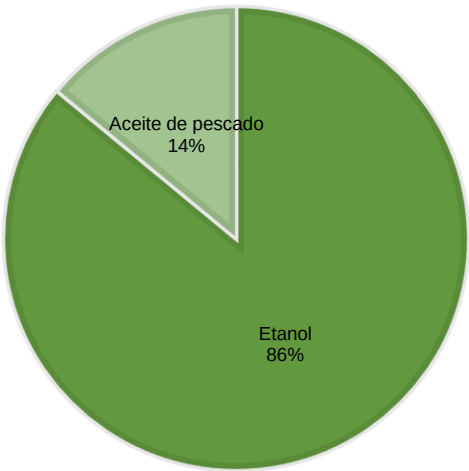
Total: 8,33 millones de toneladas

(b) Sólida a granel



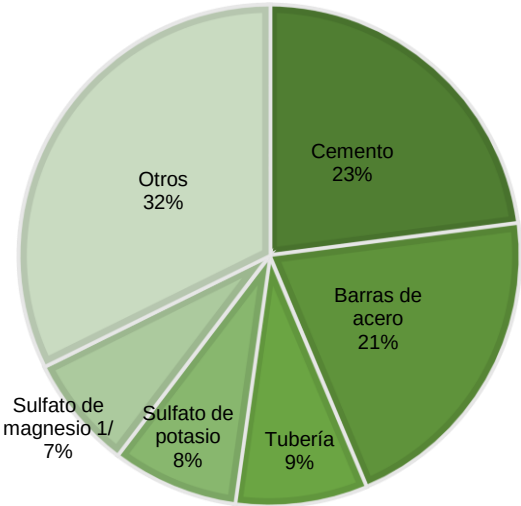
Total: 2,20 millones de toneladas

(c) Líquida a granel



Total: 476 mil toneladas

(d) Fraccionada



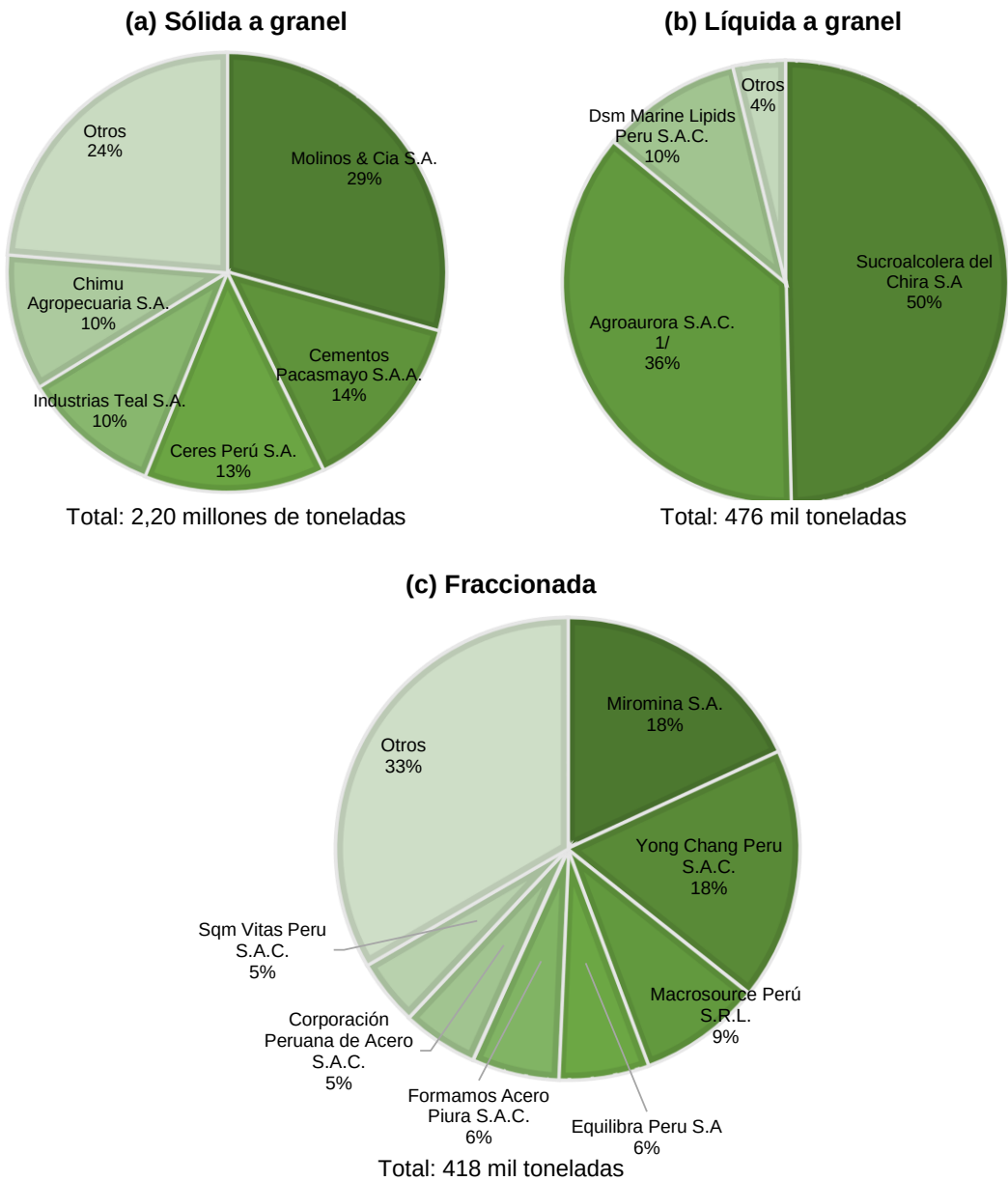
Total: 418 mil toneladas

Nota: Se ha excluido la carga de reestiba.

1/ Sulfato de magnesio heptahidratado.
Fuente: TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Además, continuando con la caracterización de la carga movilizada por el TPP, se precisa que, como se muestra en el Anexo N° 1 del presente Informe Conjunto, los principales clientes de carga en contenedores están relativamente atomizados puesto que recién los primeros 61 usuarios representaron el 60% de ese tipo de carga.
42. De otro lado, en los siguientes gráficos se presentan los principales clientes para los otros tipos de carga. A diferencia de lo observado en el caso de la carga en contenedores, pocos clientes explican la mayor parte de la carga no contenedorizada: en el caso de la carga sólida a granel, cinco explican el 76% de ese tipo de carga; para la carga líquida a granel, tres clientes demandaron el 96% de esa carga; y en el caso de la carga fraccionada, siete usuarios representaron el 67% de la carga.

Gráfico N° 4
TPP: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES CLIENTES, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2019-2022



1/ En los años 2019 y 2020 incluye la carga de empresa Agrojibito S.A. que fue absorbida por la empresa Agroaurora S.A.C. en un proceso de fusión empresarial comunicado en enero de 2021 por dichas empresas. Ver Aviso de Fusión publicado en el Boletín Oficial del Diario El Peruano del 23.01.2021 (pág. 3).
Fuente: Sunat y TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Como se observa en el siguiente cuadro, los volúmenes de carga movilizados por los usuarios del TPP son relativamente significativos a juzgar por la cantidad promedio de carga movilizada por cada cliente que estuvo por encima de las 10 mil toneladas anuales durante el periodo 2019-2022.³⁷

Cuadro N° 2
TPP: VOLUMEN DE CARGA PROMEDIO DE LOS PRINCIPALES CLIENTES, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2019-2022

Tipo de carga	Carga acumulada		Part. % de principales clientes	Carga acumulada de principales clientes	Número de principales clientes	Carga por cliente
	TM	TM / año		TM / año		TM anuales / cliente
Contenedores 1/	6 336 121	2 112 040	60%	1 267 224	61	20 774
Sólida a granel	2 202 529	550 632	76%	418 481	5	83 696
Líquida a granel	475 668	118 917	96%	114 160	3	38 053
Fraccionada	418 077	104 519	67%	70 028	7	10 004

1/ La información corresponde al periodo acumulado 2020-2022.
Fuente: TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. En resumen, los productos movilizados por el TPP durante el periodo 2019-2022 tuvieron la característica de ser movilizados en volúmenes significativos y a largas distancias como Estados Unidos de América, Países Bajos, China, entre otros. Bajo ese contexto, cabe indicar que, como señalan Tato, Díaz y Torres (2010),³⁸ Álvarez (2016)³⁹ y Rodrigue (2020),⁴⁰ el transporte marítimo es menos costoso cuando se trata de movilizar grandes volúmenes de carga a distancia. En consecuencia, resulta posible afirmar que la vía marítima es el transporte más conveniente para los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el TPP debido a que resulta en un menor costo de transporte unitario en comparación con otras vías como la aérea y la terrestre.
45. Con la finalidad de corroborar la afirmación anterior se ha procedido a identificar los modos de transporte de los principales productos del TPP, encontrándose que la vía marítima es la más utilizada para movilizar dichos productos desde sus puntos de origen hacia los lugares de destino, y viceversa. En efecto, como es posible observar en los siguientes gráficos, para la mayoría de los productos seleccionados, más del 90% de las exportaciones e importaciones nacionales es realizada por la vía marítima, siendo muy reducido el uso de las vías aérea (5% en el caso del mango) y terrestre (8% en el caso del café).

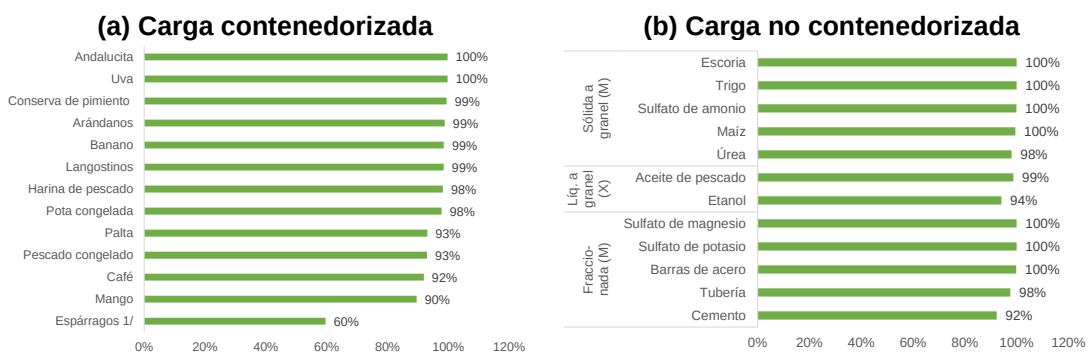
³⁷ A modo de referencia se señala que, según Freightos, un portal de información sobre el transporte marítimo de mercaderías, “[c]omo regla general, cualquier envío que pese más de 500 kg es demasiado costoso para el transporte aéreo”, es decir, “[n]o es rentable enviar por transporte aéreo mercancías que pesan más de 500 kg” y “[l]os paquetes que pesen menos de 150 kg se pueden enviar de manera económica por mensajería (transporte rápido)”. Información disponible en: <https://www.freightos.com/es/freight-resources/transporte-maritimo/> (último acceso: 25.09.2023).

³⁸ TATO, A.; DÍAZ, R. y F. TORRES (2010). *Transporte marítimo en la cadena de suministro*. Andavira Editora.

³⁹ ÁLVAREZ, J. (2016). *Transporte internacional de mercancías*. Ediciones Paraninfo, S.A.

⁴⁰ RODRIGUE, J. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5.ª ed.). Routledge. Disponible en: <https://transportgeography.org/> (último acceso: 06.10.2023).

Gráfico N° 5
PERÚ: PARTICIPACIÓN DE LA VÍA MARÍTIMA EN LA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS SELECCIONADOS, 2019-2022



X = Exportaciones

M = Importaciones

Nota: Se consideraron los regímenes de transporte más importantes: exportaciones en el caso de la carga en contenedores y la carga líquida a granel; e importaciones para las cargas sólida a granel y fraccionada.

1/ El segundo modo de transporte más empleado en las exportaciones peruanas de arándanos es la vía aérea con 39% del total, siendo El Callao el lugar de salida. Cabe indicar que es relativamente reducido el movimiento de arándanos por el TPP puesto que fue equivalente al 6% del total de carga contenedorizada durante el periodo 2019-2022.

Fuente: Sunat y TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

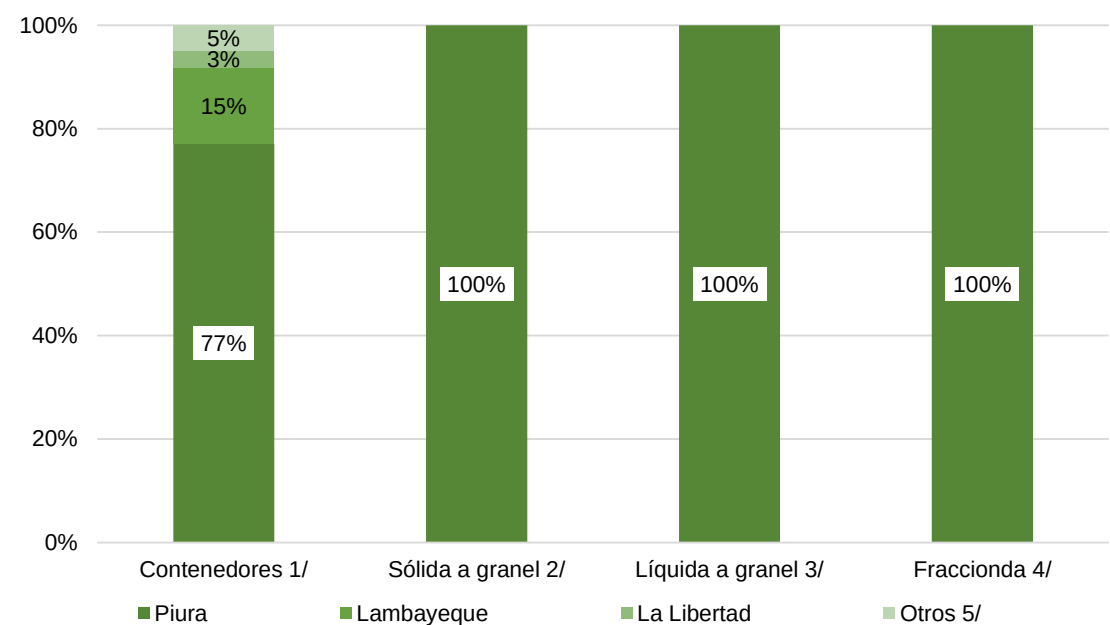
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. En el marco de la definición del servicio relevante, corresponde indicar que los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el TPP utilizan la vía marítima para transportar sus productos, quedando claro que lo requerido por ellos es un servicio orientado a embarcar o descargar sus mercaderías en una instalación portuaria, que justamente es la finalidad del Servicio Estándar en función a la carga brindado por el Concesionario en el TPP.
47. Además, considerando que los productos correspondientes a un tipo de carga son diferentes a las mercaderías de las otras categorías de carga, no resulta razonable esperar que un usuario de carga contenedorizada que moviliza productos como uvas, pota congelada, banano, etc. solicite que su producto sea exportado como carga sólida o líquida a granel o como carga fraccionada pues los productos se dañarían y no serían aceptados en el mercado internacional. De igual manera, tampoco se espera que los dueños o consignatarios de los productos de carga sólida a granel como sulfato de amonio, urea, trigo, entre otros, requieran que su mercadería (en particular trigo) sea transportada en barcos que movilizan etanol y aceite de pescado que son productos de carga líquida a granel por la posible contaminación de sus productos o por razones comerciales, con lo cual solo demandarían el servicio de carga sólida a granel. Asimismo, tampoco se espera que los clientes de carga líquida a granel que movilizan etanol y aceite de pescado soliciten que estos sean movilizados como carga fraccionada (en barriles, por ejemplo) pues probablemente los costos de transporte se incrementarían significativamente.
48. En resumen, debido a las características de los productos movilizados por el TPP, no se espera que exista una sustitución significativa entre los servicios orientados a los diferentes tipos de carga. Por lo tanto, a cada tipo de carga movilizada en el mencionado terminal portuario le corresponde un servicio relevante diferente.
49. Por lo tanto, los servicios relevantes identificados son: el Servicio Estándar en función a la Carga en contenedores; el Servicio Estándar en función a la Carga sólida a granel; el Servicio Estándar en función a la Carga líquida a granel; y el Servicio Estándar en función a la Carga fraccionada.⁴¹

⁴¹ Como suele ser habitual en la industria portuaria, el Servicio Estándar en función a la carga evaluado en esta sección puede ser demandado de manera conjunta con otros servicios no regulados del TPP, los cuales no son objeto de estudio en el presente Informe Conjunto.

50. Expuesto lo anterior, con la finalidad de completar la definición del mercado relevante, corresponde delimitar el ámbito geográfico de los mercados de servicios relevantes previamente señalados.
51. En tal sentido, como se muestra en el siguiente gráfico, los principales clientes del TPP en la categoría de carga en contenedores fueron empresas que cuentan con sedes productivas o depósitos localizados principalmente en la región de Piura y, en menor medida, en las regiones de Lambayeque y La Libertad. A su vez, en el caso de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada, todos los principales clientes cuentan con sedes productivas o depósitos en la región de Piura.

Gráfico N° 6
UBICACIONES DE LOS PRINCIPALES CLIENTES DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, SEGÚN TIPO DE CARGA, 2019-2022



Notas:

- La clasificación del tipo de establecimiento (depósito y sede productiva) se obtuvo de la página web de la Sunat, sección Consulta RUC, disponible en: <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp> último acceso (25.09.2023).
- Para la ubicación de los principales clientes de cada tipo de carga se considera si tienen al menos un depósito o una sede productiva en la región de Piura o regiones cercanas.
- Las empresas que no cuentan con detalle de establecimientos, su ubicación se aproxima a su dirección fiscal registrada en Sunat.

1/ Las 61 empresas consultadas representaron el 60% de la carga movilizada en contenedores por el TPP durante el periodo 2020-2022.

2/ Las cinco empresas consultadas representaron el 76% de carga sólida a granel movilizada en el periodo 2019-2022.

3/ Las tres empresas consultadas representaron el 96% de carga líquida a granel movilizada en el periodo 2019-2022.

4/ Las siete empresas consultadas representaron el 67% de carga fraccionada movilizada en el periodo 2019-2022.

5/ Incluye las regiones de Cajamarca e Ica con una participación individual menor que 3%.

Fuente: Sunat y TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Cabe indicar que, en la determinación de mercados geográficos relevantes en el sector portuario, se debe tener en cuenta si existen o no 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).⁴²

⁴² 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: 25.09.2023).

53. Bajo ese contexto, se observa que en el caso de carga en contenedores los clientes no parecen estar cautivos del TPP puesto que se encuentran ubicados no solo en Piura sino también en Lambayeque y La Libertad. Por tal motivo, resulta razonable considerar que el ámbito geográfico del mercado relevante se encuentra delimitado por las regiones de Piura, Lambayeque y La Libertad.
54. En el caso de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada, como los principales usuarios están localizados en la región de Piura donde está el TPP, parecen estar cautivos de dicho terminal portuario, no existiendo por ello fuentes alternativas de aprovisionamiento para los dueños o consignatarios de estos tipos de carga.⁴³ Así, es posible esperar que, a pesar de un aumento pequeño pero significativo y no transitorio en las respectivas tarifas de estos tipos de cargas, la mayoría de los dueños o consignatarios seguiría utilizando el TPP. Por tal motivo, parece razonable concluir que, en estos tipos de carga, el alcance geográfico de los mercados relevantes queda acotado a dicho terminal portuario. Cabe indicar que esta deducción está alineada 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.
55. En resumen, por los motivos antes indicados, los mercados relevantes de los servicios en función a la carga en el TPP son:
- el Servicio Estándar en función a la Carga en contenedores en las regiones de Piura, Lambayeque y La Libertad;
 - el Servicio Estándar en función a la Carga sólida a granel en el TPP;
 - el Servicio Estándar en función a la Carga líquida a granel en el TPP; y
 - el Servicio Estándar en función a la Carga fraccionada en el TPP.

V.1.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

56. Una vez definidos los mercados relevantes, corresponde evaluar si existen condiciones de competencia en los mercados donde se brindan los servicios regulados en función a la carga del TPP.
57. 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.

⁴³ Es importante señalar que, de acuerdo con la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0111-2022-APN-DIR (publicada en el Diario Oficial El Peruano el 09.01.2023), en la región de Piura se encuentran localizados los siguientes puertos de uso privado: tres puertos especializados en el movimiento de hidrocarburos administrados por las empresas Petroperú S.A. (TP Muelle Híbrido MU2 y TP Refinería Talara) y Penta Tanks Terminals S.A. (TP Multiboyas Paita – Penta Tanks Terminals), y uno especializado en el tráfico de minerales a cargo de la empresa Compañía Minera Miski Mayo S.R.L. (TP Miski Mayo). Tales terminales, así como aquellos puertos de uso privado ubicados en regiones cercanas no pueden ser considerados como fuentes alternativas de aprovisionamiento para los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el TPP porque son utilizados por sus respectivos administradores para auto proveerse de servicios portuarios y no atienden a terceros

Cuadro N° 3
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 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 tengan 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 requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios), barreras legales o institucionales (concesiones de exclusividad) y barreras de localización (no disponibilidad de tierras para nuevos operadores portuarios).

Fuente: OXERA (2011). *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. 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 (2020); 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: 25.09.2023).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Bajo ese contexto, se observa lo siguiente para el caso de los servicios regulados en función a la carga del TPP:

- Competencia (o sustitución) intermodal: Como se ha visto en esta sección, los usuarios del TPP lo emplean principalmente para movilizar carga con volúmenes relativamente significativos (por encima de las 10 mil toneladas anuales por cliente) y a largas distancias (como Estados Unidos de América, Países Bajos, China, entre otros), donde la vía marítima es preferida debido a su reducido costo de transporte según unidad de carga. Por tal motivo, no existe posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte, es decir, no hay competencia intermodal en ninguno de los tipos de carga movilizadas por el TPP.

- Competencia interportuaria: De acuerdo con lo señalado previamente, en el caso de la carga en contenedores, los dueños o consignatarios de la carga están ubicados en la región de Piura y, en menor medida, en las regiones de Lambayeque y La Libertad, con lo cual pueden acceder a otros terminales portuarios como el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, el TPMS). Sin embargo, como se explicará con mayor detalle en la siguiente sección donde se analizan los servicios en función de la nave, este último terminal portuario no cuenta con el equipamiento necesario (grúas pórtico de patio y de muelle) para movilizar contenedores, razón por la cual las navieras con itinerario regular, que son las que movilizan contenedores, no recalán en el TPMS para embarcar o descargar productos. Asimismo, se descartan opciones ubicadas más al sur tales como el Terminal Norte Multipropósito (en adelante, el TNM) y el Terminal Muelle Sur (en adelante el TMS) del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TPC), debido a que el tiempo de recorrido sería aún mayor para los usuarios ubicados en la región de Piura, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 4
DISTANCIA DESDE EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA HACIA TERMINALES
PORTUARIOS RELATIVAMENTE CERCANOS

País	Terminal Portuario	Distancia ^{1/}	
		horas y minutos	kilómetros
Ecuador	Puerto Bolívar	6 h y 9 min	363 km
	Terminal Portuario de Guayaquil	8 h y 54 min	538 km
	Contecon Guayaquil	8 h y 55 min	539 km
	Aguas Profundas de Posorja	10 h y 28 min	639 km
	Terminal Portuario de Manta	11 h y 56 min	726 km
	Puerto Esmeraldas	14 h y 58 min	941 km
Perú	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	7 h y 41 min	497 km
	Terminal Norte Multipropósito	16 h y 34 min	1 039 km
	Terminal Muelle Sur	16 h y 34 min	1 039 km

1/ La información sobre distancia y tiempo de trayecto corresponde a la vía terrestre.

Fuente: Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se advierte del cuadro anterior, tanto por su cercanía así como por su infraestructura y equipamiento (ver Anexo N° 2), los puertos ecuatorianos también podrían ser considerados como fuentes alternativas de aprovisionamiento de servicios portuarios; sin embargo, no parece razonable que los dueños o consignatarios de la carga contenedorizada movilizadas por el TPP, cuyas instalaciones están ubicadas en su mayoría en Piura o el sur de dicha ciudad (ver Gráfico N° 6), se trasladen hacia el norte para recibir los mismos servicios que obtienen en el TPP. Si lo hicieran, ello incrementaría el costo de transporte de sus productos, no solo por la mayor distancia que tendrían que recorrer, sino por el aumento de costos administrativos aduaneros asociados con el ingreso de mercaderías al territorio ecuatoriano para su posterior exportación mediante algún puerto de ese país. En virtud de ello, es válido afirmar que ni siquiera el puerto ecuatoriano más cercano ejercería una presión competitiva significativa sobre el mencionado TPP, menos aún lo harán los puertos ecuatorianos ubicados más al norte donde el costo de transporte sería aún mayor debido a la distancia más larga desde el territorio peruano.

En consecuencia, resulta razonable deducir que, en consideración de los dueños o consignatarios de la carga contenedorizada del TPP, ni los puertos peruanos ni los ecuatorianos se constituyen como fuentes alternativas de aprovisionamiento de servicios portuarios; con lo cual no existe competencia interportuaria en el caso de la carga en contenedores.

Ahora, en los casos de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada no es posible que los dueños o consignatarios de la carga opten por otro puerto distinto, pues los puntos de destino y/u origen de la carga movilizada por el TPP se ubican en la región de Piura (tal como se evidenció en el Gráfico N° 6) donde se encuentra localizado el mencionado terminal portuario. Debido a su cercanía al TPP, los dueños o consignatarios de estos tipos de carga no estarían interesados en acudir a otros terminales portuarios para proveerse de servicios portuarios. En consecuencia, tampoco existe competencia interportuaria para este tipo de cargas.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe adicionar que los accionistas de la empresa operadora del TPP son las empresas Tertir - Terminais de Portugal S.A. (entidad subsidiaria de Yilport Iberia S.A.) y DP World Logística S.A.C., cada una con participación del 50%. Asimismo, la empresa operadora del Puerto Bolívar (Ecuador) es justamente Yilport Holding; mientras que DP World Callao S.R.L. (empresa subsidiaria de Dubai World Corp al igual que DP World Logística S.A.C.) es la encargada de operar el TMS.

Bajo ese contexto, cabe indicar que en distintos pronunciamientos de la autoridad de competencia peruana se ha establecido como criterio que dos empresas que forman parte de un mismo grupo económico no pueden considerarse como empresas competidoras, porque responden a una misma unidad de decisión y por tanto no compiten efectivamente entre sí. Cualquiera sea la ganadora, su beneficio redundará en el beneficio del grupo económico del que forma parte.⁴⁴ En consecuencia, Puerto Bolívar (Ecuador) y el TMS no significarían una competencia efectiva para el TPP.

Por tal motivo, se refuerza la afirmación anterior de que no existe competencia interportuaria en los mercados relevantes previamente definidos.

- Competencia intraportuaria o intraterminal: Según la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, TPE tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del TPP.⁴⁵ Por tal motivo queda claro que dentro del mencionado terminal portuario no existe una fuente alternativa de aprovisionamiento de servicios portuarios para los dueños o consignatarios de la carga. En consecuencia, tampoco existe competencia intraportuaria o intraterminal en cada categoría de carga movilizada por el TPP.
- Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios: Como se ha indicado anteriormente, la participación individual de los clientes de carga en contenedores es igual o menor al 3% del total de ese tipo de carga⁴⁶ (ver Anexo N° 1), con lo cual queda claro que ellos no cuentan con poder de negociación frente a TPE; es decir, no tienen un poder de compra compensatorio frente al poder de mercado del proveedor de servicios portuarios en el TPP.

Para las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada tampoco se ha identificado que los dueños o consignatarios de la carga tengan un poder de negociación frente a TPE debido a que principalmente por su cercanía relativa al TPP, trasladarse a un puerto alternativo incrementaría de manera significativa los costos de transporte. Además, las participaciones de los clientes más grandes en el total de carga movilizada por el TPP son relativamente reducidas: 6% de Molinos & Cia S.A. en carga sólida a granel; 2% de Sucroalcolera del Chira S.A.

⁴⁴ Ver Resolución 010-2008-INDECOPI/CLC, Resolución 004-2011/ST-CLC-INDECOPI, y Resolución 007-2011/ST-CLC-INDECOPI.

⁴⁵ Salvo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje.

⁴⁶ Si se considerara el total de carga movilizada por el TPP, el porcentaje de participación se reduciría aún más.

en carga líquida a granel; y 1% Miromina S.A. en carga fraccionada.⁴⁷ En consecuencia, los dueños o consignatarios de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada tampoco tienen un poder de compra compensatorio frente al poder de mercado del proveedor de servicios portuarios en el TPP.

- Facilidad esencial: Debido a que para los usuarios de los servicios regulados en función a la carga no resulta posible cambiar a otro modo de transporte y además carecen de un significativo poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el TPP puede ser considerado como una facilidad esencial. Cabe añadir que, en el caso de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada, los usuarios pueden ser considerados como “clientes cautivos” principalmente por su cercanía al TPP.
- 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 en un tiempo relativamente corto, de modo tal que se pueda ejercer alguna presión competitiva sobre el actual proveedor de servicios portuarios en el TPP y se limite su poder de mercado. Cabe señalar incluso que, como se ha visto, aun cuando el TPMS inició un proceso de modernización durante el periodo de análisis, ello no ha sido suficiente para que dicho terminal portuario pueda ser considerado como una fuente alternativa de aprovisionamiento por los dueños o consignatarios de la carga movilizada por el TPP.

En efecto, de acuerdo con el Contrato de Concesión del TPMS,⁴⁸ la modernización de dicho terminal portuario consiste en reforzar los dos (02) muelles existentes, adquirir dos (02) grúas móviles, construir silos para el almacenamiento de maíz y trigo, así como construir almacenes techados para soya, fertilizantes y concentrados de mineral y habilitar losas para la atención de diversos tipos de carga. Ahora bien, como se aprecia, a diferencia del TPP, la modernización del TPMS no ha incorporado la adquisición de equipamiento especializado en la atención de contenedores que permita brindar servicios a un nivel similar de rendimiento ofrecido en el TPP. En ese sentido, para la atención de contenedores, el TPMS no podría ser considerado como una fuente alternativa de aprovisionamiento por parte de los dueños o consignatarios de la carga para la movilización de carga en contenedores.

En el caso de las cargas sólida a granel y fraccionada, debe indicarse que tanto el TPP como el TPMS cuentan con infraestructura (muelles) y equipamiento (grúas móviles) similares para la atención de estos tipos de carga. Asimismo, es posible advertir que, a diferencia del TPP, el TPMS cuenta con infraestructura especializada para el almacenamiento de carga sólida a granel (silos para maíz y trigo, y almacenes techados para fertilizantes, concentrados de mineral, entre otros). En el caso de la carga líquida a granel, ambos terminales también disponen de infraestructura (muelle y tuberías) para la atención de dicho tipo de carga.

En tal sentido, considerando la infraestructura y equipamiento de ambos terminales portuarios para la atención de carga no contenedorizada, podría esperarse que, tras su modernización, el TPMS represente una fuente alternativa de aprovisionamiento de servicios portuarios para los usuarios del TPP que movilizan carga sólida a granel, líquida a granel y fraccionada. Sin embargo, se ha identificado que los principales usuarios del TPP (ver Gráfico N° 4) no han acudido al TPMS para proveerse de servicios portuarios. En el Anexo N° 3 se presenta la lista de principales clientes del TPMS, entre los cuales no se encuentran los usuarios del TPP. Esto va en línea con lo comentado previamente respecto a que

⁴⁷ Los porcentajes se calcularon dividiendo la carga movilizada por cada cliente durante el periodo 2019-2022 entre el total de carga movilizada a través del TPP en ese periodo de tiempo.

⁴⁸ Ver Anexo 4 del Contrato de Concesión del TPMS.

los usuarios más importantes del TPP están localizados en la región Piura, por lo que no parece razonable que acudan al TPMS, ubicado a una distancia de 497 km. hacia el sur del TPP para exportar o importar sus productos cuando pueden hacerlo en TPP ahorrando los costos de transporte.

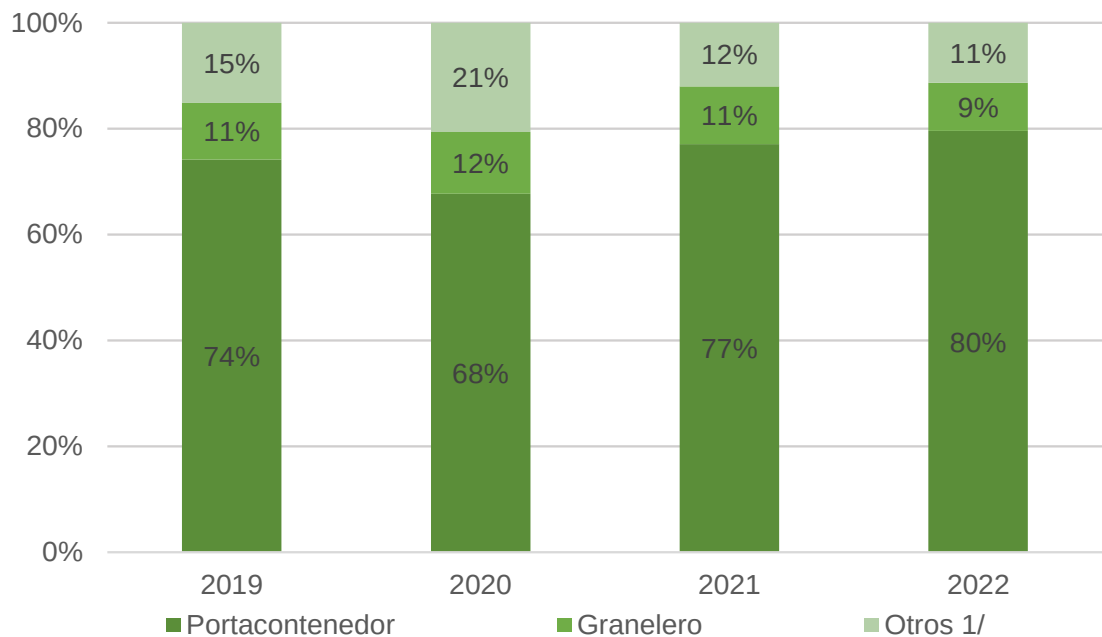
59. Por tales motivos, se considera que no existen condiciones de competencia en los mercados relevantes previamente definidos. En consecuencia, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria aplicable a los Servicios Estándar en función a la Carga del TPP evaluados en esta sección.

V.2. SERVICIOS ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA NAVE

V.2.1. MERCADOS RELEVANTES

60. En línea con lo establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar en función a la Nave incluyen el servicio de amarre y desamarre de la nave, así como la utilización del amarradero del TPP. Cabe indicar que la correspondiente Tarifa se aplica por metro de eslora de la nave y por hora o fracción de hora, considerando el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle en las operaciones de atraque o desatraque. De acuerdo con la citada clausula contractual, la Tarifa es cobrada a la nave.
61. Considerando lo anterior, es posible afirmar que los usuarios de los servicios en cuestión son las líneas navieras, quienes los demandan de manera conjunta a los servicios de practicaje y remolcage, cuando sus naves son atendidas en un terminal portuario, ello con la finalidad de realizar posteriormente el embarque o desembarque de las mercaderías.
62. 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, es decir, son complementarios y, en conjunto, no tienen sustitutos dada la respectiva operatividad portuaria y la finalidad de los servicios. Por ello, el producto relevante del Servicio Estándar en función a la Nave queda definido como el conjunto de servicios en función a la nave que incluye, como mínimo, el amarre y desamarre, así como el uso del amarradero.
63. Con la finalidad de delimitar el ámbito geográfico del mercado relevante, se señala que las naves que recalán en el TPP son principalmente portacontenedores,⁴⁹ cuya participación en el total de naves atendidas fue de entre 68% y 80% durante el periodo 2019-2022, tal como se muestra en el siguiente gráfico.⁵⁰ Cabe precisar que las referidas naves portacontenedores se movilizan bajo un itinerario regular (*liner*).

Gráfico N° 7
TPP: NAVES ATENDIDAS, SEGÚN TIPO DE NAVE, 2019-2022



1/ Incluye naves pesqueras, de mercadería general, tanques quimiqueros, barcasas, remolcadores y buque armada.

⁴⁹ Esto es consistente con el hecho que por el TPP se moviliza principalmente carga en contenedores y en segundo lugar carga sólida a granel, tal como se explicó en la sección anterior cuando se analizaron los Servicios Estándar en función a la Carga.

⁵⁰ La información incluye todas las naves, independientemente de su tamaño y régimen de transporte.

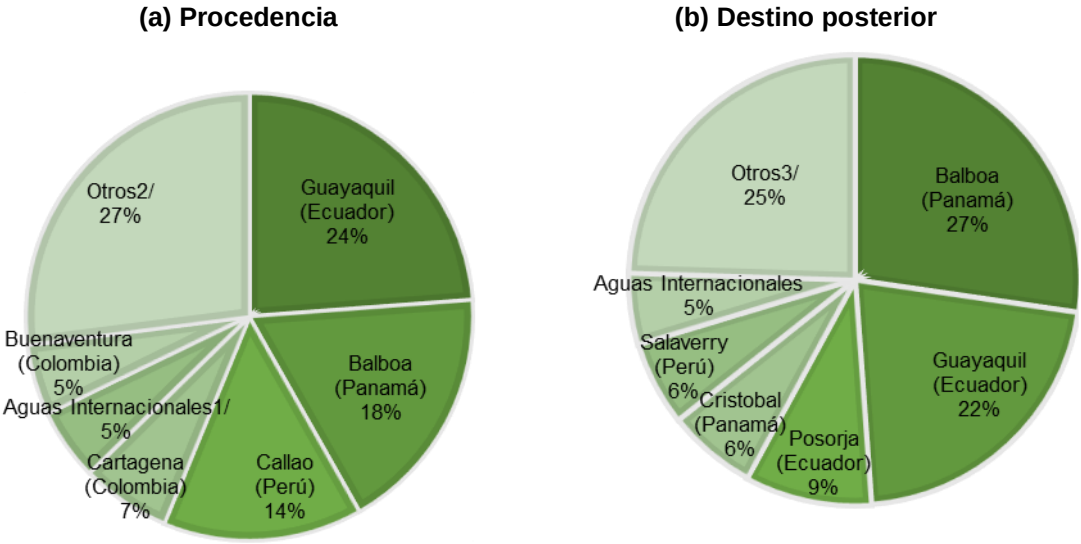
Fuente: TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Cabe indicar que las naves con itinerario regular (*liner*) como las que predominan en el TPP pueden ir a uno u otro puerto para recoger o dejar mercaderías puesto que su línea de negocio, es decir, de donde obtienen sus beneficios empresariales es justamente de la movilización de la carga de un punto de origen a uno de destino, por lo que buscan reducir al mínimo el tiempo de permanencia en las instalaciones portuarias.⁵¹ En efecto, la decisión de las líneas navieras de recalar en uno u otro puerto depende principalmente del volumen esperado de movimiento de contenedores en cada uno de ellos, sujeto a la existencia de un adecuado equipamiento e infraestructura portuaria y del cumplimiento de parte del operador portuario de óptimos niveles de servicio y de productividad para una atención eficiente y segura de las naves. En línea con ello, según Chang et al. (2008),⁵² el volumen de carga de un puerto es el factor más importante en la elección de las líneas navieras.
65. Además, es importante considerar que las naves con itinerario regular (*liner*) en un único viaje recalcan en varios puertos dentro de un horario programado, ello con la finalidad de movilizar la mayor carga posible (ya sea para recoger o dejar mercadería). Bajo esa perspectiva, resulta razonable pensar que los puertos dentro del itinerario de una nave regular sean considerados como complementarios antes que sustitutos, más aún cuando - como se ha visto en la sección anterior - los usuarios de los servicios en función a la carga difícilmente dejarían de usar el TPP. Con lo cual, para poder brindar servicios de transporte marítimo a los dueños o consignatarios de la carga movilizadora por el TPP, las líneas navieras con itinerario regular deben recalar en el mencionado terminal, y por ende requerir los correspondientes servicios en función a la nave.
66. Considerando lo anterior, se analizan los posibles puertos alternativos al TPP, empezando por los más cercanos, sea que estén ubicados al norte en el Ecuador o al sur dentro del territorio nacional. Al respecto, las naves que recalcaron en el TPP entre 2019 y 2022 recalcaron previa y posteriormente en puertos de Ecuador, Panamá y Colombia, así como en algunos puertos peruanos, tal como se muestra en los siguientes gráficos. En tal sentido, desde el punto de vista de las líneas navieras con itinerario regular, tales puertos son complementarios.

⁵¹ Cabe indicar que, según la APN, en el TPP el tiempo promedio de estadía de las naves portacontenedores fue de 11,2 horas en el año 2022, ubicándose como el terminal portuario con el menor tiempo de atención de todos los puertos nacionales públicos, incluso por debajo del TNM (19,0 horas) y el TMS (20,0 horas), lo cual sería un atributo valorado por las líneas navieras con itinerario regular. Ver información disponible en la página web de la APN: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4177464/Anual%202022-Tasa%20de%20ocupaci%C3%B3n%20en%20los%20muelles%20de%20los%20terminales%20concesionados%20de%20uso%20p%C3%ABlico%20.pdf?v=1695046319> (último acceso: 25.09.2023).

⁵² CHANG, Y., LEE, S. y J. TONGZON (2008). *Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers*. Marine Policy 32 (2008), pp. 877- 885.

Gráfico N° 8
TPP: NAVES ATENDIDAS, SEGÚN PROCEDENCIA Y DESTINO POSTERIOR, 2019-2022



Nota: En el caso de las naves con información de procedencia y destino posterior "Vía Panamá", para aproximar los puertos se realizó la búsqueda de las naves en el formato de Recepción y Despacho de Naves (REDENAVES) de la APN.

1/ Según ACNUR (Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados), las aguas internacionales son las que no están incluidas dentro de la zona económica exclusiva, mar territorial o aguas interiores de un estado o archipiélago. Información disponible en <https://eacnur.org/es/blog/que-son-las-aguas-internacionales-tc-alt45664n-o-pstn-o-pst> (último acceso: 22.09.2023).

2/ Corresponde a terminales portuarios cuya participación individual es inferior al 3%, dentro de ellos se encuentra los puertos de Bolívar, Salaverry, Miami, Talara, entre otros.

3/ Son terminales portuarios cuya participación individual es menor al 5%, dentro de ellos se encuentra los puertos de Callao; Buenaventura, Bolívar, Manzanillo, entre otros.

Fuente: APN y TPE (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Cabe indicar el caso particular del TPMS donde las líneas navieras de portacontenedores con itinerario regular no recalán frecuentemente⁵³ porque, como se explicó en la sección anterior - si bien este terminal portuario tiene la infraestructura requerida - carece del equipamiento (grúas pórtico de patio y de muelle) requerido para embarcar o descargar eficientemente los contenedores. Como consecuencia de ello, no se observa movimiento de contenedores a través del mencionado terminal portuario.⁵⁴ Bajo esa premisa, el TPMS no será una fuente alternativa de aprovisionamiento de servicios portuarios para un exportador que regularmente embarca su carga por el TPP quien requiere de líneas navieras con itinerario regular para poder embarcar su carga periódicamente y de manera eficiente. A su vez, el TPC (sea el TNM o el TMS) tampoco sería una fuente alternativa de aprovisionamiento para las naves con itinerario regular que arriban al TPP pues las líneas navieras no los consideran como sustitutos sino más bien como complementarios, tal como se ha visto en el anterior gráfico. En efecto, si las líneas navieras dejaran de recalár en el TPP y lo reemplazaran por el TPC (o sea si los consideraran como sustitutos), no captarían la carga movilizadapor el TPP, con lo cual se reduciría su volumen transportado de carga, lo cual no es de su interés dado que la línea de negocio de las navieras es transportar la mayor carga posible. Para lograr ello (incrementar su volumen transportado de carga) deben acudir a diversos puertos tales como el TPP y el TPC entre otros donde exista una cantidad significativa de productos (carga base), es decir, ambos terminales portuarios son más bien complementarios.
68. Así, en virtud de lo antes explicado, resulta claro que los puertos peruanos y los ecuatorianos no son sustitutos del TPP sino complementarios para las líneas navieras con itinerario regular.
69. De otro lado, en el caso de las naves que no son portacontenedores las cuales se movilizan bajo un régimen de fletamento (*tramp*) que es el caso de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada, según lo explicado en la sección anterior, los dueños o consignatarios de carga utilizan el TPP 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; es decir, la misma región de Piura, tal como se ha evidenciado en el Gráfico N° 6 de la sección anterior. 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 TPP, con lo cual las líneas navieras deben recalár en dicho terminal portuario y solicitar los correspondientes servicios en función a la nave.
70. En resumen, el ámbito geográfico del mercado relevante queda acotado al TPP puesto que los usuarios (líneas navieras) deben recalár en el TPP sea para maximizar su volumen de carga (en el caso de los contenedores) y para recoger o dejar los productos de los dueños o consignatarios de las cargas sólida a granel, líquida a granel y fraccionada, quienes han establecido el TPP como su puerto de llegada o salida.

⁵³ Según el Buzón de Declaración Estadística del Ositrán, durante el periodo 2019-2022 únicamente se tienen dos naves portacontenedores que recalaron en el TPMS con itinerario regular, las cuales correspondieron a las naves "MN Mariner" y "MN Juliana". Se trata de operaciones del año 2019 que fueron relativamente menores y se descargaron contenedores vacíos que posteriormente se utilizaron para exportar arándanos, paltas, conservas, carga congelada y carga seca en un total de 300 contenedores. Ver información disponible en: <https://andina.pe/agencia/noticia-puerto-salaverry-recibio-210-contenedores-para-impulsar-agroexportaciones-762358.aspx> y https://elcomercio.pe/economia/dia-1/puerto-salaverry-nuestro-ebitda-crecera-30-40-proximos-cinco-siete-anos-noticia-664229-noticia/?ref=ecr#google_vignette (último acceso: 25.09.2023).

⁵⁴ Cabe indicar que, según la APN, en el TPP el tiempo promedio de estadía de las naves portacontenedores fue de 11,2 horas en el año 2022, ubicándose como el terminal portuario con el menor tiempo de atención de todos los puertos nacionales públicos, incluso por debajo del TNM (19,0 horas) y el TMS (20,0 horas). Ver información disponible en la página web de la APN: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4177464/Anual%202022-Tasa%20de%20ocupaci%C3%B3n%20en%20los%20muelles%20de%20los%20terminales%20concesionados%20de%20uso%20p%C3%BAblico%20.pdf?v=1695046319> (último acceso: 25.09.2023).

71. Por lo tanto, el mercado relevante del Servicio Estándar en función a la Nave queda definido como el conjunto de servicios en función a la nave que incluye, como mínimo, el amarre y desamarre, así como el uso del amarradero en el TPP.

V.2.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

72. Sobre la base del análisis previo, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar en función a la Nave porque:
- Competencia (o sustitución) intermodal: Dado que los dueños o consignatarios de la carga tienen una marcada preferencia por el TPP que es el punto de embarque y/o descarga de los productos, la única alternativa que tienen las líneas navieras para completar el servicio de transporte de la carga es la vía marítima por lo que deben demandar el servicio en función a la nave en el mencionado terminal portuario. 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: Con la finalidad de capturar la carga que sale o ingresa por el TPP, las líneas navieras deben utilizar las instalaciones de dicho terminal portuario para proveerse del servicio en función a la nave, siendo que perderían esa carga si no recalán en ese puerto y se van a otros terminales portuarios. Con ello, tampoco existe competencia interportuaria.
 - Competencia intraportuaria o intraterminal: Dentro del TPP, el operador portuario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios, por lo que dentro del mencionado terminal portuario no existe una fuente alternativa de aprovisionamiento para las líneas navieras. Es decir, no existe competencia intraportuaria o intraterminal.
 - Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios: Los usuarios de los servicios a la nave no pueden cambiar el TPP por otra alternativa debido a que si lo hacen perderían la carga que se moviliza a través de dicho terminal portuario. Por ello, no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios portuarios en el TPP.
 - Facilidad esencial: Dado que para los usuarios del servicio en función 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 TPP 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, quienes además deben contar con la adecuada infraestructura y el equipamiento para atender principalmente a las naves portacontenedores que son las que en mayor medida recalán en el TPP.
73. Por tales motivos, se considera que en el TPP no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar en función a la Nave, por lo que corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria de dicho servicio.

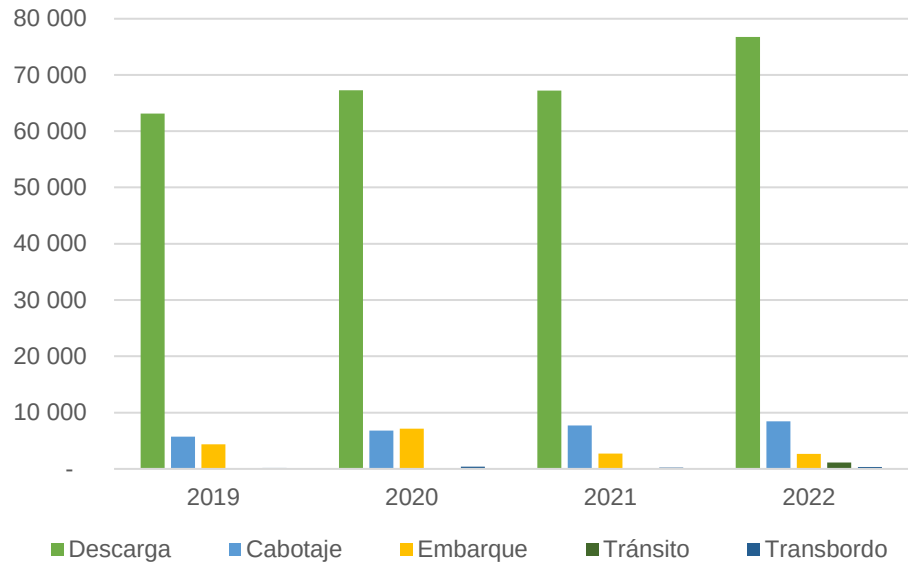
V.3. SERVICIOS ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA CARGA: CONTENEDORES VACÍOS

V.3.1. MERCADOS RELEVANTES

74. El Servicio Estándar para contenedores vacíos está orientado a descargarlos o embarcarlos en el TPP, siendo en su operatividad relativamente similar a un Servicio Estándar para contenedores llenos, pero en este caso el servicio en cuestión es requerido por parte de la línea naviera. En efecto, la necesidad de descargar o embarcar contenedores vacíos es de la línea naviera, toda vez que, al ser esta la dueña de dichos contenedores, tiene que trasladarlos de un terminal portuario a otro para satisfacer la demanda de los exportadores, quienes necesitan estos contenedores para poder embarcar sus productos. En tal sentido, es claro que los usuarios del Servicio Estándar para contenedores vacíos son las líneas navieras.
75. Cabe indicar que, desde un punto de vista operativo, las naves con contenedores vacíos que recalán en un puerto primero son amarradas al muelle, luego se descargan o embarcan los contenedores vacíos y posteriormente las naves son desamarradas para zarpar; es decir, se observa un alto grado de complementariedad entre el Servicio Estándar para contenedores vacíos (orientado a su descarga o embarque) y el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre), el cual justamente se analizó en la sección anterior del presente Informe Conjunto.⁵⁵ Cabe reiterar que ambos Servicios Estándar (para contenedores vacíos y en función a la Nave) son demandados por las líneas navieras.
76. Por lo tanto, en virtud de lo antes explicado, el servicio relevante debe ser definido como el Servicio Estándar para contenedores vacíos y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (amarre y desamarre, así como uso del amarradero), no observándose sustitutos debido a la operatividad portuaria requerida para realizar la descarga o embarque de contenedores vacíos, tales como infraestructura y equipos especiales propios de los terminales portuarios.
77. Con la finalidad de identificar el ámbito geográfico del mercado relevante, en el gráfico siguiente se analiza el movimiento de contenedores vacíos en el TPP durante el periodo 2019-2022. Se observa que la cantidad de contenedores vacíos descargados es significativamente mayor que la de contenedores embarcados, lo cual es consistente con el hecho de que, como se ha visto anteriormente, el TPP es principalmente un puerto de exportación de carga en contenedores por lo que se requiere descargar contenedores vacíos que luego serán llenados con los productos de exportación.

⁵⁵ Esta complementariedad no necesariamente se observa en el caso de los Servicios Estándar en función a la Carga y el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero del TPP) puesto que, si bien ocurren secuencialmente, ambos tipos de servicios tienen diferentes usuarios: los dueños o consignatarios de la carga y las líneas navieras, respectivamente.

Gráfico N° 9
TPP: BALANCE DE CONTENEDORES VACÍOS EMBARCADOS Y DESCARGADOS, 2019-2022



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

78. Cabe indicar que, según Gusah *et al.* (2019),⁵⁶ el transporte de contenedores vacíos tiene costos operativos similares al transporte de contenedores llenos, pero para las líneas navieras la movilización de contenedores vacíos no representa una fuente de ingresos como sí ocurre con los contenedores llenos, por lo que aumentar sus costos de operación al realizar las operaciones de contenedores vacíos en terminales portuarios distintos a aquel en el que se realizan las operaciones de contenedores llenos sería poco razonable por parte de las líneas navieras.
79. En consecuencia, las líneas navieras que van a recoger contenedores llenos del TPP antes deben dejar contenedores vacíos en dicho terminal portuario, para lo cual demandan el servicio de descarga de contenedores vacíos. No es una alternativa económicamente rentable descargarlos en otros terminales portuarios y luego vía terrestre llevarlos hasta el TPP donde finalmente serán utilizados por los dueños o consignatarios de la carga. Es decir, el ámbito geográfico del mercado relevante para los contenedores vacíos queda acotado únicamente al mencionado TPP.
80. Por lo tanto, en el caso del Servicio Estándar para contenedores vacíos, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar para contenedores vacíos y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero) en el TPP.

V.3.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

81. En virtud del análisis previo, es posible deducir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para contenedores vacíos porque:
- Las líneas navieras usan la vía marítima para hacer llegar los contenedores vacíos a los exportadores quienes envían su mercadería mediante el TPP puesto que dichas líneas navieras están interesadas en captar la carga del mencionado terminal portuario (es decir, no existe competencia o sustitución intermodal).

⁵⁶ GUSAH, L.; CAMERON-ROGERS, R. Y THOMPSON, R. (2019). *A systems analysis of empty Container Logistics a case Study of Melbourne, Australia*. Transportation Research Procedia 39 (2019) 92-103.

- No es una alternativa económicamente rentable para las líneas navieras acudir a otro puerto a dejar sus contenedores vacíos porque dichos contenedores serán utilizados en el TPP y no en otro terminal portuario (es decir, no hay competencia interportuaria entre diferentes puertos).
- Cuando las líneas navieras acuden al TPP encontrarán que el único proveedor de servicios portuarios es TPE en virtud del Contrato de Concesión (con lo que no hay competencia intraportuaria o intraterminal).
- Las líneas navieras no tienen poder de compra compensatorio frente a TPE porque ellas necesitan dejar en el TPP sus contenedores vacíos para captar la carga de dicho terminal, con lo cual se puede afirmar que ese recinto portuario es una facilidad esencial para esas líneas navieras.
- Y, como se ha explicado en las secciones anteriores, existen elevadas barreras de acceso al mercado bajo análisis.

82. Dado que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para contenedores vacíos, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria de dicho servicio.

V.4. SERVICIOS ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA CARGA: TRANSBORDO

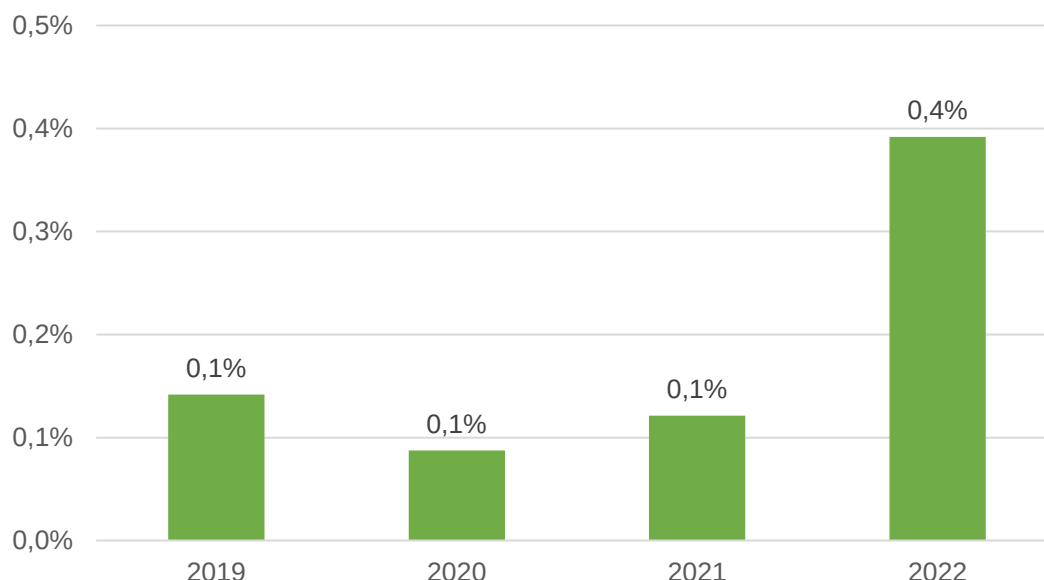
V.4.1. MERCADOS RELEVANTES

83. De acuerdo con la cláusula 1.18.100. del Contrato de Concesión, el transbordo es la carga en tránsito, declarada como tal, descargada por una nave y embarcada en otra, o en la misma en distinto viaje, para su retiro del TPP. Además, según la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, en el caso de los transbordos, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la Carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga, hasta el embarque en la otra nave.
84. Bajo ese contexto, resulta claro que, desde un punto de vista operativo, las actividades llevadas a cabo para realizar un transbordo están orientadas a la carga, es decir, son relativamente similares a aquellas que se realizan para la prestación de los servicios en función a la carga (según tipo de carga); sin embargo, quienes demandan el servicio de transbordo son las líneas navieras.
85. Como es posible advertir, desde un punto de vista operativo, las naves que recalán en un terminal portuario para requerir el servicio de transbordo primero son amarradas al muelle, luego se descargan o embarcan las mercaderías y posteriormente las naves son desamarradas para zarpar; es decir, se observa un alto grado de complementariedad entre el Servicio Estándar para transbordo (orientado a la descarga o embarque de los productos) y el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre), el cual ya ha sido objeto de análisis en el presente Informe Conjunto.⁵⁷ Cabe precisar que, ambos Servicios Estándar (para transbordo y en función a la Nave) son demandados por las líneas navieras. Además, considerando que en una operación de transbordo se necesita que una mercancía sea descargada y luego embarcada en otra, o en la misma nave en distinto viaje, no es posible identificar que exista algún otro servicio portuario que se encuentre orientado a satisfacer esa necesidad de las líneas navieras.

⁵⁷ Como se indicó antes, esta complementariedad no necesariamente se observa en el caso de los Servicios Estándar en función a la Carga y el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero del TPP) puesto que, si bien ocurren secuencialmente, ambos tipos de servicios tienen diferentes usuarios: los dueños o consignatarios de la carga y las líneas navieras, respectivamente.

86. En consecuencia, el mercado de producto relevante del Servicio Estándar para transbordo debe ser definido como el Servicio Estándar para transbordo y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero).
87. De otro lado, con la finalidad de delimitar el ámbito geográfico del mercado relevante se señala que, el volumen de operaciones de transbordo incluyendo todos los tipos de carga en el TPP fue equivalente a entre 0,1% y 0,4% del total de carga movilizada en cada año del periodo 2019-2022, tal como se muestra a continuación.

Gráfico N° 10
TPP: PARTICIPACIÓN DEL TRANSBORDO EN EL VOLUMEN TOTAL DE CARGA, 2019-2022



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

88. Como se explicó en la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2019-CD-OSITRAN de la primera revisión tarifaria del TPP, cuando el volumen de transbordo no es significativo respecto del volumen total de carga movilizada en un terminal portuario, resulta razonable esperar que las líneas navieras decidan realizar un transbordo en ese recinto portuario debido a circunstancias imprevistas o de urgencia; es decir, no tienen otra opción más que utilizar dicho terminal portuario. Bajo un esquema de nave con itinerario regular (*liners*), la urgencia podría estar explicada porque las líneas navieras deben cumplir horarios preestablecidos en cada terminal portuario (ese puede ser el caso de los contenedores); y, para las líneas *tramp* o de fletamento, cuando existe un evento imprevisto las líneas navieras no tendrían otra opción que realizar el transbordo en el terminal portuario donde se encuentren, el cual no fue elegido por ellas sino por el dueño o consignatario de la respectiva carga. Es decir, en ambos casos, la demanda del servicio debe realizarse en ese terminal portuario, no siendo posible realizarlo en otro justamente por las circunstancias imprevistas o de urgencia.
89. Bajo ese contexto, como se ha visto antes, el transbordo ocurrido en el TPP durante el periodo 2019-2022 en efecto no es significativo, con lo cual, sobre la base de lo explicado en el párrafo anterior, resulta razonable afirmar que su demanda fue por circunstancias imprevistas o de urgencia de las naves, quienes no tienen otra opción más que realizarlo en dicho terminal portuario, es decir, no pueden esperar hasta su siguiente recalada para solicitarlo y tampoco pudieron hacerlo en el puerto anterior de procedencia pues cuando estaban en este último terminal portuario seguramente no lo necesitaban. En consecuencia, la única alternativa para las líneas navieras es requerir el transbordo en el TPP.

90. Por lo expuesto, el ámbito geográfico del mercado relevante queda acotado únicamente al TPP, correspondiendo definir el mercado relevante del Servicio Estándar para transbordo como el Servicio Estándar para transbordo y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero) en el TPP.

V.4.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

91. Sobre la base del análisis previo, es posible concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para transbordo porque:
- Las naves deben usar la vía marítima para captar la carga del TPP y en determinados casos atípicos demandar el servicio de transbordo, es decir, no existe competencia o sustitución intermodal.
 - No es posible esperar hasta ir a otro puerto para recibir el servicio de transbordo puesto que se requiere con urgencia, razón por la que no hay competencia interportuaria.
 - El único proveedor de servicios es TPE en virtud del Contrato de Concesión, lo que indica que no se tiene competencia intraportuaria o intraterminal.
 - Debido a que el volumen de demanda de transbordo es bien reducido, los usuarios no tienen poder de compra compensatorio frente a TPE, con lo cual el TPP es una facilidad esencial para los demandantes del servicio en cuestión.
 - Y, como se explicado en los casos anteriores, existen elevadas barreras de acceso al mercado bajo análisis.
92. En la medida que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para transbordo, corresponde mantener el correspondiente régimen de regulación tarifaria en el TPP.

V.5. RESUMEN DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

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

Cuadro N° 5
RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA DE LOS SERVICIOS REGULADOS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

Categoría de servicios	Mercados relevantes	Condiciones de competencia
Servicios Estándar en función a la Nave	• El conjunto de servicios en función a la nave que incluye, como mínimo, el amarre y desamarre, así como la utilización del amarradero en el TPP.	No existen condiciones de competencia No existen condiciones de competencia
Servicios Estándar en función a la Carga	• Servicio Estándar en función a la Carga en contenedores en las regiones de Piura, Lambayeque y La Libertad. • Servicios Estándar en función a la Carga sólida a granel en el TPP. • Servicios Estándar en función a la Carga líquida a granel en el TPP. • Servicios Estándar en función a la Carga fraccionada en el TPP.	

Categoría de servicios	Mercados relevantes	Condiciones de competencia
	- Servicio Estándar para contenedores vacíos y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero) en el TPP. - Servicio Estándar para transbordo y, al menos, el Servicio Estándar en función a la Nave (orientado a su amarre y desamarre, así como uso del amarradero) en el TPP.	

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

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

VI. FACTOR DE PRODUCTIVIDAD

95. En línea con lo dispuesto en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, la revisión de Tarifas Máximas de los servicios regulados en el TPP 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 (CPI) de los Estados Unidos de América, 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, 2002)⁵⁸. 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 la referida Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, el factor de productividad (X) está definido como las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario. Ello 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 Sappington (1999)⁵⁹ 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.

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

⁵⁹ 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.

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

98. Sobre el particular, el Anexo II del RETA lista diversas metodologías de estimación de la productividad de la industria o de la Entidad Prestadora⁶⁰, sin estipular un orden de prelación; sin embargo, dicho reglamento establece que, en caso el Regulador escoja la metodología de número índices (análisis discreto), deberá utilizarse el Índice de Fisher para la agregación de servicios e insumos. Cabe indicar además que la estimación 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. En el presente procedimiento, de manera similar a la primera revisión tarifaria del TPP, se utilizará la metodología de números índices para el cálculo de la productividad de la Entidad Prestadora. Para ello, se empleará el Índice de Fisher establecido en el Anexo II del RETA y definido de la siguiente forma:

Índices	Producto	Insumos
Fisher	$F^q = (L^q * P^q)^{1/2}$	$F^v = (L^v * P^v)^{1/2}$
Paasche	$P^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i0}}$	$P^q = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j0}}$
Laspeyres	$L^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i0}}$	$L^q = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j0}}$

Fuente: Anexo II del RETA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

$$PTF = \text{Productividad total de los Factores} = \frac{F^q(p_0, p_1, q_0, q_1)}{F^v(w_0, w_1, v_0, v_1)}$$

Donde:

F^q y F^v : Índice de Fisher de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.

P^q y P^v : Índice de Paasche de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.

L^q y L^v : Índice de Laspeyres de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.

p_1 y w_1 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.

p_0 y w_0 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.

q_1 y v_1 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.

q_0 y v_0 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.

101. Así, teniendo en cuenta la mencionada metodología de números índices y siguiendo los

⁶⁰ Como, por ejemplo: Análisis discreto (metodología de números índice), Análisis de la Envolvente de Datos (DEA, por sus siglas en inglés), Análisis de la Frontera Estocástica (FSA, por sus siglas en inglés), entre otras.

criterios aplicados en la más reciente revisión tarifaria del TPP⁶¹, 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 TPP, 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 TPP, 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, considerando la información disponible a esta etapa del procedimiento, a fin de estimar el factor de productividad se considerará el periodo 2010⁶² – 2022 para las series de información utilizadas en el cálculo de las variables de la empresa y de la economía. Ello implica que el periodo de análisis comprende un total de 13 años (12 variaciones porcentuales).
- **Fuentes de información:** En línea con la primera revisión tarifaria del TPP 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 TPE, 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 TPP.

En aquellos casos en los que la información proporcionada por el Concesionario no tenga la periodicidad anual, el Regulador podrá estimar el dato anual⁶³, 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, respecto de las variables utilizadas para la estimación del factor de productividad, debe indicarse que, en caso la información de dichas variables para 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 productividad de la empresa y aseguren la comparabilidad de la misma año a año, en concordancia con lo establecido en los Lineamientos.

- **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

⁶¹ Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 050-2019-CD-OSITRAN se aprobó el factor de productividad correspondiente a la primera revisión tarifaria en el TPP.

⁶² Si bien el TPP inició operaciones el 07 de octubre de 2009, en línea con el criterio empleado en la primera revisión tarifaria del TPP, no se considerará la información de los meses operacionales del año 2009 (3 meses aproximadamente) en la medida que dicho periodo no resulta representativo y suficiente para completar o construir de manera proporcional un año proforma para el 2009.

⁶³ En línea con lo efectuado en la primera revisión tarifaria del TPP, no se considera adecuado extrapolar la información disponible del año 2009 en tanto que la misma no resulta representativa para completar de manera proporcional el año 2009.

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 TPP, excluyendo con ello el aporte de los socios *de facto*⁶⁴.

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.
 - a. **Mano de obra:** El insumo Mano de obra comprende la fuerza laboral de TPE para la prestación de los servicios en el TPP. No obstante, no se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario⁶⁵.

⁶⁴ Cabe señalar que en la primera revisión tarifaria del TPP se excluyeron del cálculo del factor de productividad la Retribución al Estado y el Aporte por Regulación.

⁶⁵ En línea con lo señalado en los Lineamientos, en el presente procedimiento tarifario se considerará como un gasto del insumo mano de obra a la participación de los trabajadores a partir del año 2011. Anteriormente, el pago de la participación de los trabajadores se trataba según lo señalado en la “Norma Internacional de Contabilidad 12: Impuesto a las Ganancias”, sin embargo, a partir del 2011, la “Norma Técnica de Contabilidad 19: beneficios a empleados” define a dicho concepto como un gasto, por lo que las empresas lo consideran como parte de los gastos de personal en el Estado de Ganancias y Pérdidas. Con ello, a partir del año 2011 la participación de los trabajadores se considera como un gasto del insumo mano de obra. Cabe mencionar que este criterio ha sido utilizado en recientes procedimientos tarifarios como la segunda revisión tarifaria del TMS culminada mediante

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

- b. Productos Intermedios:** Este insumo comprende los bienes y servicios que el Concesionario adquiere para la provisión de servicios en el TPP, 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 servicios⁶⁶.

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 efectuado en la primera revisión tarifaria del TPP, el stock de capital se estimará como la suma de:

- (i) Stock de las inversiones, tanto obligatorias como adicionales, realizadas por el Concesionario que, al 31 de diciembre de 2022, hayan sido recibidas por la APN y que se encuentren operativas en los términos establecidos en el Contrato de Concesión⁶⁷. Para obtener el valor de dichas inversiones se considerarán los informes de liquidación de dichas obras.
- (ii) Stock de otros activos considerados en los Estados Financieros de TPE, los cuales deberán representar un insumo para la provisión de servicios en el TPP, y
- (iii) Stock de activos entregados por el Estado al momento de la concesión del TPP que representen insumos para la prestación de servicios por parte del Concesionario. Para ello, en línea con la primera revisión tarifaria del TPP, se considerará la tasación realizada por terceros independientes en el marco del proceso de contratación de pólizas de seguros correspondientes a los activos muebles e inmuebles entregados por el Concedente para uso del Concesionario.

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

Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN y la segunda revisión tarifaria del TNM culminada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN.

⁶⁶ Se excluyen de este rubro aquellos insumos que no representan un recurso empleado por la empresa para la provisión de servicios. En tal sentido, considerando que el gasto de insumos de productos intermedios se obtendrá de manera residual, en línea con lo efectuado en la primera revisión tarifaria del TPP se excluirán los conceptos de Retribución al Estado, Aporte por Regulación, impuesto predial, impuesto a las transacciones financieras, otros impuestos y contribuciones, tributos, gastos relacionados a responsabilidad social, donaciones, suscripciones a publicaciones, estimación por cuentas de cobranza dudosa, 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.

⁶⁷ Se consideran aquellas inversiones que se encuentren en explotación en la medida que estas representan insumos de capital relacionados de manera directa con la prestación de servicios en el TPP. Por ejemplo, no se considerará para el cálculo del factor de productividad a las obras en curso.

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

Donde:

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

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)⁶⁸, 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:** En el caso del costo de capital de la empresa, este será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital de la empresa (WACC, por sus siglas en inglés), para lo cual se deberá tomar en consideración:
 - **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 para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - **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*⁶⁹) desapalancadas de una muestra

⁶⁸ 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.

⁶⁹ Los *adjusted beta* (o Adj Beta) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula: *Adj Beta* = 0,67(*Raw Beta*) + 0,33

representativa de empresas portuarias, obtenidas del sistema de información financiera *Bloomberg*, utilizando como índice de referencia al índice de la bolsa *S&P 500*⁷⁰, 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 análisis.
- **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 deuda⁷¹. En el caso de que cuente con más de una fuente de financiamiento, el costo de deuda del Concesionario resultará del promedio ponderado del costo de deuda estimado para cada una de las fuentes, considerando como ponderador a la deuda financiera de cada fuente específica dentro de la Deuda Financiera de la empresa (ya sea al 31 de diciembre o al momento de cancelación de la deuda, de ser el caso).

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

- **Precio representativo del activo:** En la presente revisión tarifaria del TPP se empleará como variables *proxy* al precio representativo de los activos, el Índice de Precios de Materiales y Equipo (IPME)⁷² y el índice

⁷⁰ De manera similar a lo empleado en la primera revisión tarifaria del TPP.

⁷¹ 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 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.

⁷² 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 deflactor activos relacionados a maquinarias y equipos de la empresa en general y, en particular, sobre el equipamiento portuario empleado en el TPP.

de Precios de Materiales de Construcción (IPMC)⁷³, 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 Capital⁷⁴.

- **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:** Corresponde a la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del precio de alquiler de capital⁷⁵.

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

⁷³ 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 TPP.

⁷⁴ Los activos que forman parte del TPP 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 TMS culminada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN y la segunda revisión tarifaria del TNM culminada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN.

⁷⁵ En línea con lo señalado en los Lineamientos, a partir del año 2011 la participación de los trabajadores se consideran como un gasto del insumo mano de obra. En ese sentido, para los años previos al 2011, la participación a los trabajadores se considerará como parte de la tasa impositiva de la empresa en el cálculo del precio de capital, para lo cual se aplicará la siguiente expresión:

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

Donde:

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

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

- **Determinación de la PTF de la economía:** La variación porcentual anual de la PTF de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles de una entidad especializada de alto prestigio e independiente. Para efectos de seleccionar la fuente de información, se tomará en cuenta aquella que estime de manera más precisa la PTF de la economía⁷⁶. 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 factor de productividad (X), aplicable bajo el mecanismo regulatorio RPI – X, se encontrará vigente a partir del 03 de octubre de 2024 hasta el 02 de octubre de 2029.

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 Paita establece la obligación de revisar cada cinco años las Tarifas Máximas de los servicios regulados mediante el mecanismo regulatorio RPI-X. Asimismo, de acuerdo con el RETA, 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 Paita 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, en opinión de estas Gerencias, corresponde mantener la regulación e iniciar el procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del Terminal Portuario de Paita, bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 03 de octubre de 2024 y el 02 de octubre de 2029, respecto de los siguientes servicios regulados:

- SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)

Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora)

Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)

Tarifa por metro de eslora-hora (o fracción de hora)

- SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA

⁷⁶

Cabe señalar que en la primera revisión tarifaria del TPP, así como en recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador, se ha empleado como fuente para la PTF de la economía las estimaciones efectuadas por *The Conference Board*.

Servicio en Nuevo Muelle de Contenedores (Internacional)

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel

Servicio en Muelle Espigón Existente (Internacional)

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies
Tarifa por contenedor con carga de 40 pies
Tarifa por contenedor vacío de 20 pies
Tarifa por contenedor vacío de 40 pies
Tarifa por tonelada de carga fraccionada
Tarifa por tonelada de carga sólida a granel
Tarifa por tonelada de carga líquida a granel

Las Tarifas correspondientes a cabotaje, transbordo y tránsito no deberán exceder las tarifas máximas establecidas para los servicios de importación y exportación (internacional) con las actualizaciones a las que se refiere la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

Con relación a las naves menores, el tratamiento tarifario seguirá los mismos criterios establecidos para el cabotaje, transbordo y tránsito.

Para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40, según corresponda.

108. La aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X a las Tarifas Máximas o tope del TPP se realiza mediante la determinación del factor de productividad, conforme a lo estipulado en la Cláusula 8.21 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 Paita.

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
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
KIMBERLY LEON ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Jefa de Asuntos Jurídico-Regulatorio y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JEHOSHUA RODRIGUEZ HERRERA
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Número de Trámite: 2023117811

Se adjuntan:

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

ANEXO N° 1
TPP: LISTA DE PRINCIPALES CLIENTES DE CARGA CONTENEDORIZADA, 2020-2022

N°	Clientes	Total (TM)	Part. % individual	Part. % acumulada
1	Camposol S.A.	211 950	3%	3%
2	Sociedad Agrícola Rapel S.A.C.	177 504	3%	6%
3	Gandules Inc. S.A.C.	173 425	3%	9%
4	Ecosac Agrícola S.A.C.	165 225	3%	11%
5	Agrícola Cerro Prieto S.A.	146 724	2%	14%
6	Seafrost S.A.C.	126 885	2%	16%
7	Complejo Agroindustrial Beta S.A.	114 374	2%	18%
8	Andalucita S.A.	109 961	2%	19%
9	Altamar Foods Peru S.R.L.	107 770	2%	21%
10	Sunshine Export S.A.C.	99 344	2%	23%
11	Dsm Marine Lipids Peru S.A.C.	96 557	2%	24%
12	Productora Andina De Congelados S.R.L.	90 148	1%	26%
13	Equilibra Perú S.A.	85 502	1%	27%
14	Agrovision Perú S.A.C.	85 468	1%	28%
15	Agronegocios Los Angeles S.A.C.	79 890	1%	30%
16	El Pedregal S.A.	68 316	1%	31%
17	San Miguel Fruits Peru S.A.	67 792	1%	32%
18	Dominus S.A.C.	64 403	1%	33%
19	Marinasol S.A.	64 293	1%	34%
20	Homecenters Peruanos S.A.	63 717	1%	35%
21	Westfalia Fruit Perú S.A.C.	62 235	1%	36%
22	Avocado Packing Company S.A.C.	60 650	1%	37%
23	Plantaciones del Sol S.A.C	59 729	1%	38%
24	Agroindustrias AIB S.A.	59 536	1%	39%
25	Cooperativa Agraria Appbosa	56 334	1%	39%
26	Pronatur S.A.C.	56 050	1%	40%
27	Danper Trujillo S.A.C.	54 485	1%	41%
28	Proveedora de Productos Marinos S.A.C.	53 103	1%	42%
29	Hortifrut - Perú S.A.C.	52 346	1%	43%
30	Viru S.A.	50 703	1%	44%
31	Costa Mira S.A.C.	49 126	1%	44%
32	Peruvian Sea Food S.A.	47 418	1%	45%
33	Andean Natural Products Export Import S.A.C.	46 876	1%	46%
34	Frutas de Piura S.A.C.	46 426	1%	47%
35	Corporacion Pesquera Inca S.A.C. Copeinca S.A.C.	40 903	1%	47%
36	Sociedad Agrícola Saturno S.A.	38 800	1%	48%
37	Oceano Seafood S.A.	38 328	1%	48%
38	Asica Farms S.Abel Parque. C.	37 560	1%	49%
39	Industrial Pesquera Santa Monica S.A.	35 166	1%	50%
40	Comercio Amazonia S.A.	34 545	1%	50%
41	Perales Huancaruna S.A.C.	33 905	1%	51%
42	Pura Fruit Company S.A.	33 540	1%	51%
43	Agromar Industrial S.A.	32 218	1%	52%
44	Exportadora El Parque Peru S.A.C.	32 146	1%	52%
45	Trupal S.A.	31 682	1%	53%
46	FLP del Peru S.A.C.	31 107	0,5%	53%
47	Dexim S.R.L	30 243	0,5%	54%
48	Quicornac S.A.C.	29 903	0,5%	54%
49	Cooperativa Agraria Apbosmam	29 425	0,5%	55%
50	Tropical Fruit Trading Peru S.A.C.	28 741	0,5%	55%
51	Novoliz S.A.	28 373	0,4%	56%
52	V & F S.A.C.	28 208	0,4%	56%
53	Corpesmar S.A.C.	28 076	0,4%	56%
54	Capebosan - Jibito	27 410	0,4%	57%
55	Perupez S.A.C.	27 204	0,4%	57%
56	Plasticos Agricolas y Geomembranas S.A.C.	26 993	0,4%	58%
57	Asociacion de Productores de Banano Orgánico Valle del Chira	26 216	0,4%	58%
58	Olam Agro Perú S.A.C.	25 870	0,4%	59%
59	Jumar Peru S.A.C.	25 552	0,4%	59%
60	Agrocosta Peru S.A.C.	25 493	0,4%	59%
61	Exotic's Producers & Packers S.A.C.	25 136	0,4%	60%
Otros clientes ^{1/}		2 549 431	40%	100%
Total de clientes		6 336 437	100%	

Notas:

- Se ha excluido carga de reestiba.

- La información está disponible a partir de enero de 2020 en el Buzón de Declaración Estadística del Ositrán.

1/ Incluye alrededor de 2 050 empresas, cuyas participaciones individuales en el total de carga contenedorizada es menor que 0,40%.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO N° 2
CARACTERÍSTICAS (INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO) DE LOS TERMINALES
PORTUARIOS RELATIVAMENTE CERCANOS AL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

Terminal Portuario ^{1/}	Muelle	Calado	Equipamiento
Puerto Bolívar ^{2/} (Ecuador)	3 muelles: 1 muelle de 125 m., 1 muelle de 180 m. y 1 muelle de 300 m.	12,5 m.	• 4 grúas móviles portuarias (MHC). • 17 RTG grúas pórtico. • 5 RS (<i>reach stacher</i>).
Terminal Portuario de Guayaquil ^{3/} (Ecuador)	1 muelle de 660 m. para contenedores	13 m.	• 2 grúas de pórtico tipo <i>Gantry / super post panamax</i> (Alcance 22 filas). • 2 grúas de pórtico tipo <i>Gantry / post panamax</i> (Alcance 15 filas). • 3 grúas móviles: 2 <i>Gottwald</i> – 1 <i>Liebherr</i>, capacidad de hasta 100 Ton c/u bajo el gancho. • 7 RTG, grúas de patio. • 25 grúas portacontenedores. • 21 tracto camiones. • 21 ramplas para camiones. • 20 básculas de piso de 80 Ton c/u. • 1 <i>scanner</i> operado por SENA.
Contecon Guayaquil ^{4/} (Ecuador)	1 muelle 1 625 m.	13,5 m.	Equipamiento de muelle: • 6 grúas pórtico. • 3 grúas móviles. Equipamiento de patio: • 23 <i>rubber tire gantry</i>. • 10 <i>reach stacker</i>. • 6 <i>empty handler</i>. • 42 <i>fork lift</i>. • 46 camiones. • 48 remolques.
Puerto de Aguas Profundas de Posorja ^{5/}	1 muelle de 467,5 m.	15,5 m.	• 4 <i>quay crane</i>. • 15 RTGs. • 33 ITVs. • 3 <i>reach stackers</i>. • 3 <i>empty handler</i>. • 1 <i>forklift</i> 16 tons. • 1 <i>forklift</i> 5 tons. • 6 <i>forklift</i> 2.5 tons. • 5 <i>forklift</i> 1.3 tons. • 2 180 tomas <i>reefers</i>.
Terminal Portuario de Manta ^{6/} (Ecuador)	2 muelles tipo espigón: 1 muelle de 200 m. y 1 muelle de 300 m.	12,5 m.	• 5 tracto camiones. • 5 plataformas. • 1 montacargas 3 tons. • 2 portacontenedores <i>Reach Stackers</i> (contenedores llenos). • 1 máquina portacontenedores <i>Reach Stacker</i> (contenedores vacíos). • 4 básculas. • 60 tomas <i>reefers</i>. • 2 grúa móvil de puertos (G HMK). • 4 tolvas capacidad 50 m³. • 4 cucharas <i>Peiner SMAG Lifting Technologies</i> capacidad 12 m³.
Puerto Esmeraldas ^{7/} (Ecuador)	3 muelles: 1 muelle principal de 350 m. de longitud, 1 muelle <i>roll-on roll-off</i> de 20 m. de largo y 1 muelle de servicios de 105 m. de longitud.	11,5 m.	• 1 <i>reach steaker</i> modelo HE45-27 para contenedores llenos. • 1 <i>sledd loader</i> modelo H400H-ECH portacontenedores al vacío. • 1 <i>top loader</i>-portacontenedor de llenos modelo H1050E-CH5. • 1 <i>top loader</i>-portacontenedor de llenos modelo H1150HD.

Terminal Portuario ^{1/}	Muelle	Calado	Equipamiento
			• 1 <i>reach steaker</i> M16-portacontenedores vacíos. • 1 grúa modelo RT-780. • 1 grúa modelo AC-400 • 1 <i>reach steaker</i> -portacontenedores llenos modelo TFC-45.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry ^{8/} (Perú)	2 muelles: Muelle 1: dos amarraderos de 225 m. para carga multipropósito. Muelle 2: dos amarraderos de 230 m. para carga multipropósito.	10,5 m.	• 2 <i>reach stackers</i>. • Montacargas. • 2 grúas Móviles <i>liebherr</i> 420. • 1 tolva básica. • 1 tolva ecológica.
Terminal Norte Multipropósito ^{9/} (Perú)	7 muelles: •Muelle 1 (tipo espigón): dos amarraderos de 182,80 m. para carga multipropósito. •Muelle 2 (tipo espigón): dos amarraderos de 182,80 m. para carga multipropósito. •Muelle 3 (tipo espigón): dos amarraderos de 182,80 m. de largo para carga multipropósito. •Muelle 4 (tipo espigón): dos amarraderos de 182,80 m. para carga multipropósito. •Muelle 5 (tipo espigón): 950 m. de línea de atraque para contenedores y 207,2 m. para atención de tanqueros. •Muelle 7 (tipo espigón): dos amarraderos de 262,87 m. de largo para hidrocarburos. •Muelle 11 (tipo marginal): un amarradero de 280 m. de largo para carga multipropósito.	16 m.	• 4 grúas pórtico STS <i>super post- panamax</i>. • 2 grúas pórtico STS <i>panamax</i>. • 4 grúas móviles MHC <i>post panamax</i>. • 12 grúas de patio RTG eléctricas. • 2 grúas de patio RTG <i>diesel</i>. • 920 conexiones <i>reefer</i>.
Terminal Muelle Sur ^{10/} (Perú)	1 muelle (tipo marginal) con 650 m de línea de atraque para carga en contenedores.	16 m.	• 25 grúas de patio. • 7 grúas pórtico STS <i>super post- panamax</i>. • 1 262 conexiones fijas para almacenamiento de refrigerados.

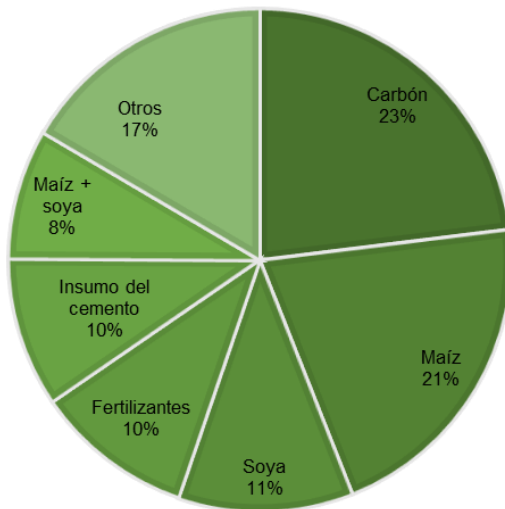
1/ En el caso de Ecuador, se consideraron los puertos comerciales y se excluyeron los terminales portuarios privados. Asimismo, se excluyeron los puertos petroleros (Terminal Petrolero de Balao, Terminal Petrolero de La Libertad y Terminal Petrolero de El Salitral), debido a la naturaleza de la carga líquida a granel que se moviliza a través del TPP (etanol y aceite de pescado).

- 2/ Información tomada de la página web Yilport Holding, disponible en: <<https://www.yilport.com>> (último acceso: 22.09.2023).
- 3/ Información tomada de la página web del Terminal Portuario de Guayaquil, disponible en: <<http://www.tpg.com.ec>> (último acceso: 22.09.2023).
- 4/ Información tomada de la página web de Contecon Guayaquil, disponible en: <<https://www.cgsa.com.ec/>> (último acceso: 22.09.2023).
- 5/ Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2022). *Estadísticas portuarias de transporte marítimo 2022*. Disponible en: <<https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/Z6LCONwg2D34yyB>> (último acceso: 22.09.2023).
- 6/ Información tomada de la página web del Terminal Portuario de Manta, disponible en: <<https://www.tpm.ec/>> (último acceso: 22.09.2023).
- 7/ Información tomada de la página web de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, disponible en: <<http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/>> (último acceso: 22.09.2023).
- 8/ Información tomada de la página web de Salaverry Terminal Internacional, disponible en: <<https://www.sti.com.pe>> (último acceso: 22.09.2023).
- 9/ Información tomada de la página web de APM Terminals Callao, disponible en: <<https://www.apmterminals.com/es/callao>> (último acceso: 22.09.2023).
- 10/ DP World Callao (2023). *Plan de negocio 2023*. Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/dpwc-pdn-2023.pdf>> (último acceso: 22.09.2023).
- Fuente: APM Terminals Callao, Autoridad Portuaria Esmeraldas, Contecon Guayaquil, DP World Callao, Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador, Salaverry Terminal Internacional, Terminal Portuario de Guayaquil, Terminal Portuario de Manta y Yilport.
- Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO N° 3
PRINCIPALES PRODUCTOS, CLIENTES Y UBICACIONES DE LOS PRINCIPALES
CLIENTES DEL TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE SALAVERRY, 2019-2022

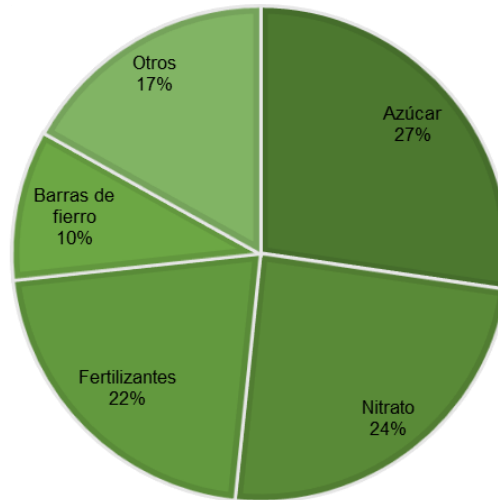
(A) TIPO DE CARGA, SEGÚN PRODUCTO

(a) Sólida a granel



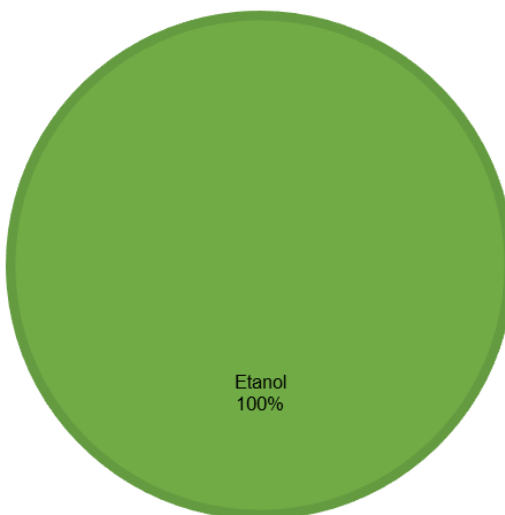
Total: 12,14 millones de toneladas

(b) Fraccionada



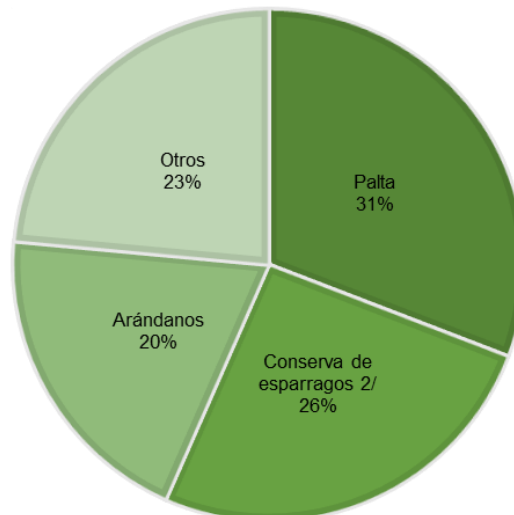
Total: 406 mil de toneladas

(c) Líquida a granel



Total: 77 mil toneladas

(d) Contenedores



Total: 1 949 toneladas 1/

1/ Representa el 64% del total de carga en contenedores movilizada por el TPMS durante el periodo 2019-2022, para la identificación de los productos movinizados se consultó en la plataforma de Sunat.

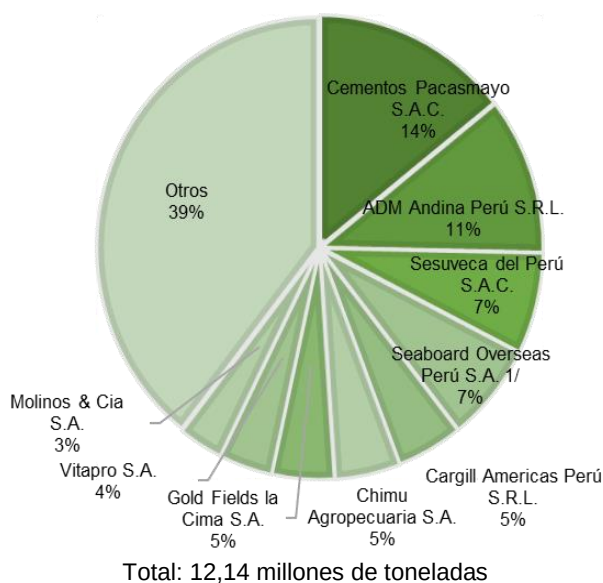
2/ Información obtenida de Veritrade.

Fuente: Sunat, TPMS (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán) y Veritrade.

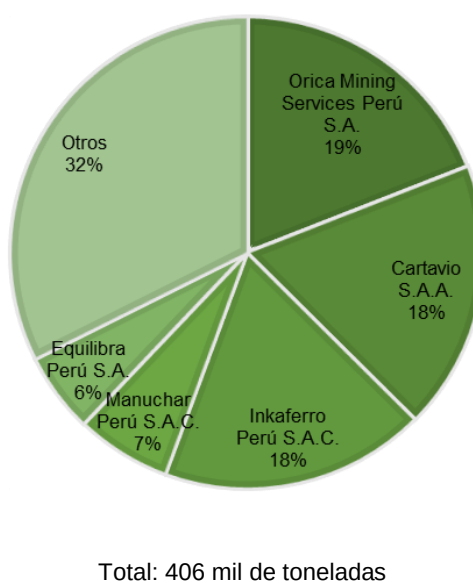
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(B) TIPO DE CARGA, SEGÚN CLIENTE

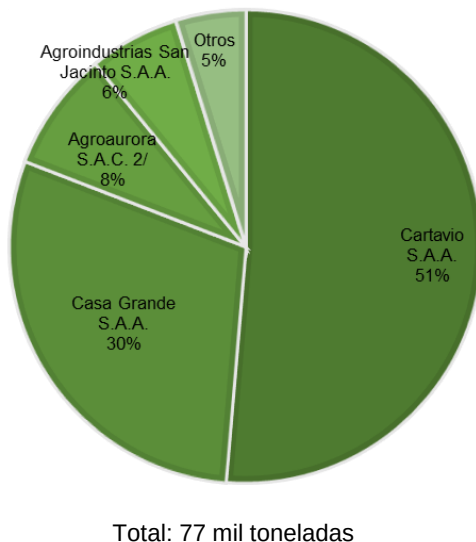
(a) Sólida a granel



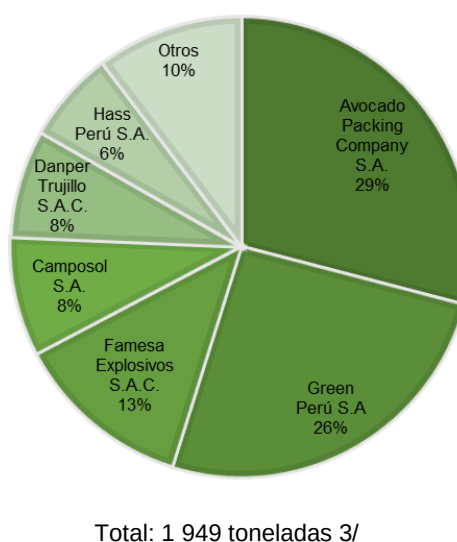
(b) Fraccionada



(c) Líquida a granel



(d) Contenedores



1/ En los años 2019 y 2020 incluye la carga de Contilatin del Perú, empresa que cambió su denominación social a Seaboard Overseas Perú S.A. Información disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1396746/rd%20395-2020-produce-dgaami.pdf.pdf> (último acceso: 06.10.2023).

2/ En el año 2019 se incluye la carga de la empresa Agrojibito S.A. que fue absorbida por la empresa Agroaurora S.A.C. en un proceso de fusión empresarial. Durante los últimos tres años (2020-2022), Agroaurora S.A.C. no ha demandado servicios en el TPMS.

3/ Representa el 64% del total de carga en contenedores movilizada por el TPMS durante el periodo 2019-2022, para la identificación de los productos movinizados se consultó en la plataforma de Sunat.

Fuente: Sunat y TPMS (información remitida al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(C) UBICACIÓN DE LOS PRINCIPALES CLIENTES DEL TPMS

Nº	Clientes	Ubicación
(a) Sólida a granel^{1/}		
1	Cementos Pacasmayo S.A.C.	La Libertad
2	ADM Andina Perú S.R.L.	La Libertad
3	Sesuveca del Perú S.A.C.	La Libertad
4	Seaboard Overseas Perú S.A.	La Libertad
5	Cargill Americas Perú S.R.L.	La Libertad
6	Chimu Agropecuaria S.A.	La Libertad
7	Gold Fields la Cima S.A.	La Libertad
8	Vitapro S.A.	La Libertad
9	Molinos & Cia S.A.	La Libertad
(b) Fraccionada^{2/}		
1	Orica Mining Services Perú S.A.	La Libertad
2	Cartavio S.A.A.	La Libertad
3	Inkaferro Perú S.A.C..	La Libertad
4	Manuchar Perú S.A.C.	La Libertad
5	Equilibra Perú S.A.	La Libertad
(c) Líquida a granel^{3/}		
1	Cartavio S.A.A.	La Libertad
2	Casa Grande S.A.A.	La Libertad
3	Agroaurora S.A.C.	La Libertad
4	Agroindustrias San Jacinto S.A.A.	La Libertad
(d) Contenedores^{4/}		
1	Avocado Packing Company S.A.	La Libertad
2	Green Perú S.A.	La Libertad
3	Famesa Explosivos S.A.C.	La Libertad
4	Camposol S.A.	La Libertad
5	Danper Trujillo S.A.C.	La Libertad
6	Hass Perú S.A.	La Libertad

Notas:

- Para la ubicación de los principales clientes de cada tipo de carga se considera si tienen al menos un depósito o una sede productiva en la región de La Libertad o regiones cercanas.
- Para la identificación de tipo de establecimiento (depósito o sede productiva), se obtuvo de la página web de la Sunat, sección consulta RUC disponible en:
<<https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp>> (último acceso: 29.09.2023).

1/ Las nueve empresas consultadas representaron el 61% de carga sólida a granel movilizada en el periodo 2019-2022.

2/ Las cinco empresas consultadas representaron el 68% de fraccionada movilizada en el periodo 2019-2022.

3/ Las cuatro empresas consultadas representaron el 95% de carga líquida a granel movilizada en el periodo 2019-2022.

4/ Las seis empresas consultadas representaron el 90% de la carga movilizada en contenedores en el periodo 2019-2022.

Fuente: Sunat y TPMS.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.