

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/11/2025
15:49:30 -0500**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0017-2025-CD-OSITRAN**

Lima, 20 de noviembre de 2025

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de fecha 13 de noviembre de 2025, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados con la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible, presentada por APM Terminals Callao S.A, en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, el TNM); y,

CONSIDERANDO:

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

Que, el numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley N° 26917), establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (en adelante, ITUP);

Que, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley N° 26917 atribuye al Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado bajo su ámbito;

Que, por su parte, el artículo 16° del Reglamento General del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO) dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual. Adicionalmente, el artículo 17° del REGO, establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán;

Que, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; del mismo modo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17° de la norma mencionada, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano con fecha del 25 de enero de 2021 y modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/11/2025 15:17:24 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/11/2025 12:51:48 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/11/2025 18:51:14 -0500

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

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), el cual tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la ITUP;

Que, el artículo III 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;

Que, el artículo 10° del RETA indica que corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado;

Que, en esa línea, el artículo 32° del RETA dispone que el Regulador realiza un monitoreo periódico del comportamiento del mercado, a fin de verificar si el servicio cuya tarifa ha sido objeto de desregulación, continúa brindándose en un mercado en el cual existen condiciones de competencia;

Que, el 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, (en adelante, el Concedente o el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario);

Que, la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión establece que, por la prestación de los Servicios Estándar regulados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, el TNM), el Concesionario está facultado a cobrar tarifas que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en su Anexo 5. Por su parte, la cláusula 8.25 del mencionado contrato señala que, partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Regulador realizará la primera revisión tarifaria de las tarifas y que, además, las siguientes revisiones tarifarias se realizarán cada cinco años;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN, se determinó el factor de productividad (X) de -6,04% aplicable a las Tarifas Máximas del TNM (incluyendo la Tarifa del Servicio Estándar a la carga sólida a granel), el cual se encuentra vigente desde el 01 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026;

Que, el 19 de marzo de 2025, mediante la Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, APMT solicitó al Ositrán la desregulación de la tarifa del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible, que actualmente se viene prestando en el TNM;

Que, el 21 de marzo de 2025, a través del Oficio N° 00175-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario, dentro de un plazo de cinco (05) días hábiles de notificado el mencionado oficio, precisar un único domicilio (físico o virtual) a fin de cursar las notificaciones respectivas;

Que, el 24 de marzo de 2025, por intermedio de la Carta N° 0546-2025-APMTC/LEG, APMT dio respuesta al Oficio N° 00175-2025-GRE-OSITRAN;

Que, el 6 de mayo de 2025, a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió al Concesionario un requerimiento de información adicional relativo a: i) estadística presentada por APMT, (ii) estimación de APMT

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

sobre los costos enfrentados por los usuarios portuarios, y (iii) ejercicio de simulación realizado por APMT, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de recibido el mencionado oficio para la remisión de dicha información;

Que, el 15 de mayo de 2025, mediante la Carta N° 00918-2025-APMTC/LEG, APMT remitió parte de la información solicitada a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN. Asimismo, respecto de la información restante, solicitó una ampliación de plazo de siete (7) días hábiles a fin de poder cumplir con su remisión;

Que, el 21 de mayo de 2025, por intermedio del Oficio N° 00202-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos otorgó la prórroga de siete (7) días hábiles para la remisión de la información restante solicitada a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN;

Que, el 27 de mayo de 2025, mediante la Carta N° 0977-2025-APMTC/LEG, el Concesionario remitió el restante de la información solicitada a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN;

Que, el 28 de mayo de 2025, a través del Memorando N° 00120-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para la remisión informe que contenga la evaluación respecto a la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible solicitada por el Concesionario;

Que, el 29 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00310-2025-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos para la presentación del informe que contenga la evaluación respecto a la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible solicitada por APMT;

Que, el 11 de junio de 2025, por intermedio de los Oficios N° 00220-2025-GRE-OSITRAN y N° 00221-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos formuló al Concesionario un requerimiento de información adicional, otorgándole un plazo máximo de siete (7) días hábiles contados a partir del día siguiente de recibido el Oficio N° 00221-2025-GRE-OSITRAN para la remisión de dicha información;

Que, el 17 de junio de 2025, a través de la Carta N° 01092-2025-APMTC/LEG, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información formulado a través de los Oficios N° 00220-2025-GRE-OSITRAN y N° 00221-2025-GRE-OSITRAN;

Que, en aplicación del artículo 35° del RETA, el 16 de julio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00159-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), elaborado por dicha Gerencia y la Gerencia de Asesoría Jurídica, en el cual se evaluó la procedencia de la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible solicitada por APMT;

Que, el 25 de agosto de 2025, por intermedio de la Carta N° 01472-2025-APMTC/LEG, el Concesionario presentó el denominado Informe complementario “Análisis de nueva evidencia tras el inicio de operaciones del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay con respecto a las condiciones de competencia en el mercado (carga a granel sólido comestible)”;

Que, el 22 de octubre de 2025, el Concesionario hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán en su Sesión Ordinaria de Consejo Directivo N° 817-2025-CD-OSITRAN. En la referida Sesión Ordinaria, el Consejo Directivo del Ositrán solicitó actualizar el mencionado Informe Conjunto N° 00159-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), incluyendo el análisis de la nueva información remitida por el Concesionario;

Que, el 13 de noviembre de 2025, se remitió a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, en el cual se actualizó la evaluación relativa a la procedencia de la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible solicitada por APMT. En el análisis del mencionado Informe Conjunto se concluyó que no existe evidencia suficiente que indique la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual es brindado el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible, con lo cual la solicitud de desregulación tarifaria presentada por el Concesionario deviene en improcedente;

Que, luego de la evaluación respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de fecha 13 de noviembre de 2025, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias; estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 819-2025-CD-OSITRAN de fecha 19 de noviembre de 2025 y sobre la base del Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de fecha 13 de noviembre de 2025;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar improcedente la solicitud de desregulación tarifaria presentada por APM Terminals Callao S.A. respecto del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) a la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A., a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el portal institucional del Ositrán, ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán). Asimismo, disponer la difusión del Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) en el referido portal institucional.

Regístrese y comuníquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

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



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2025164612

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

Informe Conjunto N° 00254-2025-IC-OSITRAN **(GRE-GAJ)**

Para : **Juan Carlos Mejía Cornejo**
Gerente General

Asunto : Solicitud de inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible, presentada por APM Terminals Callao S.A.

Artículos 34 y 35 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán

Fecha : 13 de noviembre de 2025.

I. OBJETO

1. Evaluar la procedencia de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por APM Terminals Callao S.A. respecto del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible que viene brindando en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

II. ANTECEDENTES

2. El 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, (en adelante, el Concedente o el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario).
3. La cláusula 8.22 del Contrato de Concesión establece que, por la prestación de los Servicios Estándar regulados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, el TNM), el Concesionario está facultado a cobrar tarifas que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en su Anexo 5. Por su parte, la cláusula 8.25 del mencionado contrato señala que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Regulador realizará la primera revisión tarifaria de las tarifas y que, además, las siguientes revisiones tarifarias se realizarán cada cinco años.
4. Las revisiones de las Tarifas Máximas aplicables a los servicios regulados en el TNM, como es el caso del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible, se han realizado mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, habiéndose llevado a cabo un total de dos revisiones tarifarias hasta la actualidad, tal como se describe a continuación:
 - Primera Revisión Tarifaria: Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN¹, rectificada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN², mediante la cual se aprobó el factor de productividad (X) de -9,63% aplicable a las tarifas tope o máximas del TNM, vigente desde el 01 de julio de 2016 hasta el 30 de junio de 2021.

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria
Viviana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/11/2025 07:09:44 -0500

Visado por:
CALDAS CABRERA, DAYSI MELINA
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/11/2025 04:48:34 -0500

Visado por: PINCHI CACERES
Gabriela Natali FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/11/2025 23:36:10 -0500

Visado por:
ROSALLES MAYO, CHRISTIAN JUAN
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/11/2025 23:27:31 -0500

Visado por: RENOJO GALVEZ
Sadith FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/11/2025 22:48:37 -0500

Visado por: CABANILLAS BUENDIA
Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/11/2025 22:31:30 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto
Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/11/2025 22:22:41 -0500

¹ Publicada el 6 de junio de 2016 en el Diario Oficial "El Peruano".

² Publicada el 9 de junio de 2016 en el Diario Oficial "El Peruano".

- Segunda Revisión Tarifaria: Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN³, se determinó el factor de productividad (X) de -6,04% aplicable a las Tarifas Máximas del TNM, el cual se encuentra vigente desde el 01 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026.

5. Mediante la Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, recibida el 19 de marzo de 2025, APMT solicitó al Ositrán la desregulación de la tarifa del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible, que actualmente se viene prestando en el TNM.
6. El 21 de marzo de 2025, a través del Oficio N° 00175-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario, dentro de un plazo de cinco (5) días hábiles de notificado el mencionado oficio, precisar un único domicilio (físico o virtual) a fin de cursar las notificaciones respectivas.
7. El 24 de marzo de 2025, por intermedio de la Carta N° 0546-2025-APMTC/LEG, APMT dio respuesta al Oficio N° 00175-2025-GRE-OSITRAN.
8. El 1 de abril de 2025 se llevó a cabo una audiencia privada entre los representantes del Concesionario y representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica en las instalaciones del Ositrán.
9. El 3 de abril de 2025, mediante la Carta N° 00626-2025-APMTC/LEG, APMT remitió información adicional con relación a su solicitud presentada el 19 de marzo de 2025.
10. El 6 de mayo de 2025, a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió al Concesionario un requerimiento de información adicional relativo a: (i) estadística presentada por el Concesionario, (ii) estimación de APMT sobre los costos enfrentados por los usuarios portuarios y (iii) ejercicio de simulación de costos realizado por APMT, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de recibido el mencionado oficio para la remisión de dicha información.
11. El 15 de mayo de 2025, mediante la Carta N° 00918-2025-APMTC/LEG, APMT remitió parte de la información solicitada a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN. Asimismo, respecto de la información restante, solicitó una ampliación de plazo de siete (7) días hábiles.
12. El 20 de mayo de 2025, se llevó a cabo una audiencia privada entre los representantes del Concesionario y representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en las instalaciones del Ositrán.
13. Por intermedio del Oficio N° 00202-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 21 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos otorgó la prórroga de siete (7) días hábiles para la remisión de la información restante solicitada a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN.
14. El 23 de mayo de 2025, se llevó a cabo una reunión entre representantes del Concesionario y representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos a través de la plataforma Microsoft Teams.
15. El 27 de mayo de 2025, mediante la Carta N° 0977-2025-APMTC/LEG, el Concesionario remitió la información restante, solicitada a través del Oficio N° 00199-2025-GRE-OSITRAN.

³ Publicada el 13 de junio de 2021 en el Diario Oficial "El Peruano".

16. El 28 de mayo de 2025, por intermedio del Memorando N° 00120-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para la remisión del informe que contenga la evaluación respecto a la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible, solicitado por el Concesionario.
17. El 29 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00310-2025-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán otorgó la ampliación de plazo solicitada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos para la remisión del informe que contenga la evaluación respecto a la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible solicitada por el Concesionario.
18. El 29 de mayo de 2025, mediante comunicación electrónica, APMT remitió información estadística sobre la descarga de granos comestibles en el TNM durante el periodo 2021-2025.
19. Entre el 2 al 10 de junio de 2025, se llevaron a cabo una serie de entrevistas entre representantes del Ositrán y de las empresas ADM Andina Perú S.R.L.,⁴ Bunge Perú S.A.C.,⁵ Molino El Triunfo S.A.,⁶ San Fernando S.A.,⁷ Alicorp S.A.A.,⁸ Cargill Américas Perú S.R.L.⁹ y Seaboard Overseas Perú S.A.¹⁰
20. El 03 de junio de 2025, a través del Oficio N° 00219-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó una entrevista a la empresa Compañía Molinera del Centro S.A.
21. Por intermedio de los Oficios N° 00220-2025-GRE-OSITRAN y N° 00221-2025-GRE-OSITRAN, notificados el 10 y 11 de junio de 2025, respectivamente, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos formuló al Concesionario un requerimiento de información adicional relativo a los datos contenidos en base de datos almacenada en un archivo en formato de MS Excel® denominado “Granos Comestibles 2021-2025.xlsx”, la cual fue remitida por correo electrónico el 29 de mayo de 2025, otorgándole un plazo

⁴ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/4fAfQNhQ9Hyd.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

⁵ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/rCv5XAdfkcRV.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

⁶ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/YEPgVGkO3RGz.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

⁷ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/UFCr1UrL2Nmr.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

⁸ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/E8hprXFzZTeu.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

⁹ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/JXWHMUE6ZmJn.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

¹⁰ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/R7Bvu4OJx569.pdf>> (último acceso: 10.11.2025).

máximo de siete (7) días hábiles contados a partir del día siguiente de recibido el Oficio N° 00221-2025-GRE-OSITRAN para la remisión de dicha información.

22. El 17 de junio de 2025, a través de la Carta N° 01092-2025-APMTC/LEG, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información formulado a través de los Oficios N° 00220-2025-GRE-OSITRAN y N° 00221-2025-GRE-OSITRAN.
23. El 19 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00490-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán informó al Concesionario que su uso de la palabra, solicitado a través de la Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, fue programado para el día 25 de junio de 2025.
24. El 24 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 0506-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán comunicó al Concesionario la cancelación del uso de la palabra programado para el día 25 de junio de 2025 e indicó que la nueva fecha le será notificada oportunamente, una vez que el Consejo Directivo del Ositrán cuente con el *quorum* respectivo para sesionar.
25. El 27 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00233-2025-GRE-OSITRAN, se formuló una consulta a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (en adelante, Sunat) relativa a la aplicación de la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales, en la información difundida mediante la plataforma "Operatividad Aduanera" de la Sunat, sin obtener respuesta hasta la fecha.
26. El 4 de julio de 2025, por intermedio del Oficio N° 00236-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó una entrevista con la empresa Redondos S.A.
27. El 16 de julio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica remitieron a la Gerencia General del Ositrán, el Informe Conjunto N° 00159-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) el cual contiene su evaluación de la procedencia de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por el Concesionario.
28. El 12 de agosto de 2025, mediante la Carta N° 1395-2025-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó acceso al expediente administrativo relativo a la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la carga sólida a granel – Descarga de granel sólido Comestible brindado en el TNM.
29. El 19 de agosto de 2025, a través del Oficio N° 00267-2025-GRE-OSITRAN se brindó acceso al expediente administrativo relativo a la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la carga sólida a granel – Descarga de granel sólido Comestible brindado en el TNM.
30. El 25 de agosto de 2025, por intermedio de la Carta N° 01472-2025-APMTC/LEG, el Concesionario presentó el denominado Informe complementario "Análisis de nueva evidencia tras el inicio de operaciones del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay con respecto a las condiciones de competencia en el mercado (carga a granel sólido comestible)" (en adelante, el Informe Complementario de APMT).
31. El 11 de septiembre de 2025, con la Carta N° 1600-2025-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó acceso al Informe Conjunto N° 00159-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).
32. El 26 de septiembre de 2025, mediante el Oficio N° 00295-2025-GRE-OSITRAN, se brindó respuesta a la mencionada Carta N° 1600-2025-APMTC/LEG.
33. El 16 de octubre de 2025, a través de la Carta N° 01851-2025-APMTC/LEG, el Concesionario presentó una nueva solicitud de acceso al expediente administrativo relativo a la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la carga sólida a granel – Descarga de granel sólido Comestible del TNM.

34. El 22 de octubre de 2025, el Concesionario hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán en su Sesión Ordinaria de Consejo Directivo N° 817-2025-CD-OSITRAN - Presencial. En la referida Sesión Ordinaria, el Consejo Directivo del Ositrán solicitó actualizar el Informe Conjunto N° 00159-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), incluyendo el análisis de la nueva información remitida por el Concesionario.¹¹
35. Mediante Oficio N° 00300-2025-GRE-OSITRAN, del 22 de octubre de 2025, se brindó respuesta a la Carta N° 01851-2025-APMTC/LEG.
36. En la misma fecha, a través del Oficio N° 00302-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó una entrevista a la empresa Molitalia S.A., sin obtener respuesta hasta la fecha. Asimismo, mediante Oficio N° 00303-2025-GRE-OSITRAN, se formuló un requerimiento de información dirigido a APMT en relación con la documentación remitida mediante Carta N° 01472-2025-APMTC/LEG.
37. El 24 de octubre de 2025, con Carta N° 01906-2025-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó una prórroga del plazo establecido para remitir la información solicitada mediante el mencionado Oficio N° 00303-2025-GRE-OSITRAN.
38. El 27 de octubre de 2025, a través del Oficio N° 00304-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó una entrevista a la empresa Viterra Agriculture Perú S.A.C., sin obtener respuesta hasta la fecha.
39. El 28 de octubre de 2025, mediante Oficio N° 00305-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó a APMT una prórroga para remitir la información solicitada con el antes indicado Oficio N° 00303-2025-GRE-OSITRAN.
40. El 28 de octubre de 2025, a través de la Carta N° 01950-2025-APMTC/LEG, el Concesionario remitió la información requerida mediante el referido Oficio N° 00303-2025-GRE-OSITRAN.
41. El 29 y 31 de octubre de 2025; respectivamente, se llevaron a cabo entrevistas entre representantes del Ositrán y de las empresas Redondos S.A.¹² y Quimpac S.A.¹³
42. El 03 de noviembre de 2025, mediante el Oficio N° 00306-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó una entrevista a la empresa Grupo Santa Elena S.A., sin obtener respuesta hasta la fecha.
43. El 04 de noviembre de 2025, con el Oficio N° 00307-2025-GRE-OSITRAN, se formularon consultas dirigidas a APMT sobre la información que remitió mediante la Carta N° 01950-2025-APMTC/LEG.
44. El 05 de noviembre de 2025, a través de la Carta N° 2013-2025-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó una prórroga del plazo establecido para atender las consultas formuladas en el Oficio N° 00307-2025-GRE-OSITRAN.

¹¹ En tal sentido, el presente Informe Conjunto reemplaza al mencionado Informe Conjunto N° 00159-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

¹² Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/BnzHbOCGKL01.pdf>> (último acceso: 12.11.2025).

¹³ Ver formato de Lista de participantes en las reuniones de Ositrán, en el siguiente enlace:
<<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/p51daynARiJl.pdf>> (último acceso: 11.11.2025).

45. Mediante el Oficio N° 00310-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de noviembre de 2025, se otorgó a APMT una prórroga para atender las consultas formuladas en el Oficio N° 00307-2025-GRE-OSITRAN.
46. El 11 de noviembre de 2025, mediante la Carta N° 2045-2025-APMTC/LEG, el Concesionario atendió las consultas formuladas con el Oficio N° 00307-2025-GRE-OSITRAN.

III. ANÁLISIS

III.1. MARCO REGULATORIO Y CONTRACTUAL

III.1.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN

47. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3¹⁴ de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
48. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3¹⁵ de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, dispone que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras,¹⁶ 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 7¹⁷ de la misma ley dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora del Ositrán implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.

¹⁴ **"Artículo 3.- Funciones**

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

(...)

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

(...)"

¹⁵ **"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.

(...)"

¹⁶ **Número 5 del Artículo IV del RETA:**

"Artículo IV.- Definiciones

Para efectos de este Reglamento:

[...]

5. Entidad Prestadora: Es la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de la ITUP, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado y los usuarios, la responsabilidad por la prestación de los servicios."

¹⁷ **"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.

(...)"

49. En dicha línea, el artículo 10¹⁸ del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM¹⁹, 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 5²⁰ 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 16²¹ 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.
50. Asimismo, en concordancia con lo que establece el artículo 2²² 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, el artículo 17²³ del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.
51. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 39²⁴ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán²⁵ (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del

¹⁸ **"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".

¹⁹ 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.

²⁰ **"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.

(...)".

²¹ **"Artículo 16.- Función Reguladora"**

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

²² **"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".

²³ **"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".

²⁴ **"Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos"**

Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:

(...)

2. Conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia;

(...)".

²⁵ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia. Además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17²⁶ de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.

52. Considerando el marco normativo mencionado anteriormente, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán²⁷ (en adelante, RETA). 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).
53. En ese orden, el artículo III²⁸ 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.
54. De acuerdo con el artículo 4²⁹ del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. De otro lado, de acuerdo con el artículo 5³⁰ del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
55. Por su parte, el artículo 10³¹ de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los

²⁶ **"Artículo 17.- Funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica**
Son funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica, las siguientes:

(...)

6. Revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios, de la estructuración financiera vinculada o no a los contratos de concesión, así como de los proyectos de mandatos de acceso que requieran ser aprobados por el Consejo Directivo; (...)."

²⁷ Modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN.

²⁸ **"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."

²⁹ **"Artículo 4.- Necesidad de regulación tarifaria**

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

³⁰ **"Artículo 5.- Libre funcionamiento del mercado**

En los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán."

³¹ **"Artículo 10.- Alcances de la fijación, revisión y desregulación tarifaria**

El Ositrán llevará a cabo procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria de acuerdo con los siguientes alcances:

(...)

procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria; señalando que, en el caso de este último, corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.

56. En ese contexto, es importante resaltar que el artículo 32³² del RETA dispone que corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se verifique que el servicio en cuestión se brinda en un mercado en el cual existen condiciones de competencia. Asimismo, el Regulador realiza un monitoreo periódico del comportamiento del mercado, a fin de verificar si el servicio cuya tarifa ha sido objeto de desregulación, continúa brindándose en un mercado en el cual existen condiciones de competencia.
57. Por otro lado, el artículo 34 del RETA establece el contenido mínimo de la solicitud de inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de parte. Asimismo, el artículo 35³³ de la mencionada norma señala que corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaborar el informe que contenga la evaluación respecto a la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio objeto de la solicitud. Dicho informe debe ser presentado a la Gerencia General en un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la solicitud completa, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días.
58. Por su parte, el numeral 2 del citado artículo señala que corresponde a la Gerencia General remitir al Consejo Directivo el informe indicado en el párrafo anterior en un plazo máximo de cinco (05) días de recibido el mismo. Sobre la base de dicho informe, el Consejo Directivo emite la resolución respectiva determinando si corresponde o no dar inicio al procedimiento de desregulación tarifaria, en un plazo de quince (15) días de conocido el referido informe.
59. De conformidad con lo establecido en el artículo 35.3 del RETA, la resolución de inicio del procedimiento de desregulación tarifaria se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, y debe contener como mínimo lo siguiente:
- a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la desregulación de la tarifa en cuestión y su exposición de motivos.
 - b) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s).
 - c) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la desregulación tarifaria del servicio en cuestión.
60. Además, según lo dispuesto en el artículo 35.4 del RETA, en la misma fecha que se publique el proyecto de resolución que aprueba la desregulación de la tarifa en el Diario Oficial El Peruano, el Ositrán publica en su portal institucional el informe que sustenta dicho proyecto de resolución.

v. Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado."

³² **"Artículo 32.- Desregulación de tarifas**

32.1. Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se verifique que el servicio en cuestión se brinda en un mercado en el cual existen condiciones de competencia. 32.2. El Ositrán realiza un monitoreo periódico del comportamiento del mercado, a fin de verificar si el servicio cuya tarifa ha sido objeto de desregulación, continúa brindándose en un mercado en el cual existen condiciones de competencia."

³³ **"Artículo 35.- Inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de parte**

35.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboran un informe que contenga la evaluación respecto a la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio objeto de la solicitud. Dicho informe debe ser presentado a la Gerencia General en un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la solicitud completa, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días. De requerirse información adicional conforme a la normativa vigente, se suspenderá el cómputo del plazo antes indicado."

III.1.2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TNM

61. La cláusula 1.23.68 del Contrato de Concesión define las Leyes y Disposiciones Aplicables como “el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el mencionado Contrato. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente”.
62. Adicionalmente, la cláusula 1.23.73 del Contrato de Concesión define a las normas regulatorias bajo los siguientes términos:

*“1.23.73. Normas Regulatorias
Son los reglamentos, directivas y resoluciones que puede dictar el REGULADOR y que resulten aplicables a las Partes, cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio.”*

[El subrayado es nuestro.]

63. En esa misma línea, la Cláusula 14.7 del Contrato de Concesión del TNM establece lo siguiente respecto de las facultades del Regulador:

“14.7 El REGULADOR está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen.”

[El subrayado es nuestro.]

64. Por otro lado, la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del TNM establece lo siguiente respecto de los Servicios Estándar prestados en el mencionado terminal portuario:

“8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

Son aquellos servicios que, durante el período de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito 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.

(...)

Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave.
b) Servicios en función a la Carga.*

(...)

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

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

(...)

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

- i) las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos,*

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

[El subrayado es nuestro.]

65. A partir de las cláusulas contractuales antes mencionadas, se puede concluir lo siguiente:

- Al Contrato de Concesión le resultan de aplicación las normas con rango de ley emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente.
- Los Reglamentos emitidos por el Regulador, como es el caso del RETA, son de observancia obligatoria para el Concesionario.
- En el Contrato de Concesión se reconoce expresamente que al Regulador le compete ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente y en dicho contrato.
- Los Servicios Estándar prestados a la carga involucran la utilización de la infraestructura y el equipamiento portuario del TNM.

66. En ese sentido, de acuerdo con el marco normativo y contractual previamente citado, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la desregulación tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, como es el caso del TNM, siempre que se verifique la existencia de condiciones de competencia tales que disciplinen el mercado. Para tal efecto, deberá seguirse el procedimiento de desregulación tarifaria previsto en el RETA, por lo que corresponde a este Regulador evaluar la procedencia de la solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible, presentada por el Concesionario.

III.2. SOLICITUD DE DESREGULACIÓN TARIFARIA PRESENTADA POR APMT

67. El artículo 34.1 del RETA, establece el contenido mínimo de la solicitud de desregulación tarifaria, el cual se detalla a continuación:

“Artículo 34.- Requisitos de la solicitud de inicio

34.1. La solicitud deberá contener como mínimo, la siguiente información:

- a) *Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.*
- b) *Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.*
- c) *Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.*
- d) *Identificación y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de desregulación tarifaria.*
- e) *Fundamentos que sustentan la solicitud.*
- f) *Estudio que sustente la existencia de condiciones de competencia.”*

68. En el presente caso, como se mencionó en la sección de antecedentes del presente informe, el 19 de marzo de 2025, mediante la Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, APMT solicitó al Ositrán la desregulación de la tarifa del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible, que actualmente se viene prestando en el TNM. Asimismo, adjuntó a su solicitud un informe elaborado por APOYO Consultoría que concluye que *“existen las condiciones para desregular la tarifa del TNM[PC] para el servicio de movimiento de granel sólido comestible”*.
69. El 21 de marzo de 2025, a través del Oficio N° 00175-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario precisar, en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados a partir del día siguiente de recibido dicho oficio, un único domicilio (físico o virtual) a fin de cursar las notificaciones respectivas.
70. Dentro del plazo antes señalado, el 24 de marzo de 2025, por intermedio de la Carta N° 0546-2025-APMTC/LEG, APMT cumplió con precisar un único domicilio en donde se cursen las respectivas notificaciones.
71. En ese sentido, considerando que la solicitud de desregulación tarifaria presentada por el Concesionario cumple con los requisitos de admisibilidad previstos en el artículo 34 del RETA, en el presente Informe Conjunto se evalúa la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria, a efectos que, de ser el caso, se disponga el inicio del procedimiento antes indicado a través de la resolución respectiva, de conformidad con el artículo 35 del RETA.
72. Para determinar si resulta procedente el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria, en el presente Informe Conjunto se analizará si la solicitud de desregulación tarifaria presentada por el Concesionario muestra evidencia suficiente sobre la existencia de condiciones de competencia respecto del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible, que actualmente se viene prestando en el TNM por parte del Concesionario.

III.3. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR APMT

73. Mediante Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó la desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible que viene brindando en el TNM. Cabe indicar que actualmente dicho Servicio Estándar está sujeto a un régimen tarifario regulado.
74. En tal sentido, partiendo del marco conceptual establecido en el modelo de Hotelling (1929),³⁴ el Concesionario define un mercado relevante cuyo ámbito geográfico considera las zonas de influencia del Callao y Chancay, donde operan el TNM y el Terminal Portuario Multipropósito Chancay (en adelante, TPMCH). A juicio de APMT, en el mercado relevante existen condiciones de competencia debido principalmente a la presión competitiva ejercida por el TPMCH, con lo cual se justifica la desregulación tarifaria en el TNM.

III.3.1. MARCO CONCEPTUAL

75. El modelo de Hotelling (1929) es un enfoque teórico empleado comúnmente para analizar la competencia espacial entre empresas. Los consumidores están distribuidos uniformemente a lo largo de una línea geográfica, y las empresas deben decidir su ubicación y precios para captar la mayor cantidad de clientes. A su vez, los clientes no solamente consideran el precio del producto, sino también el costo asociado a la distancia que deben recorrer para adquirirlo, lo cual introduce la diferenciación espacial como un factor competitivo en el mercado. Para evaluar la decisión de los clientes, el modelo de Hotelling supone que hay dos empresas que compiten en un mercado lineal; y los

³⁴ Hotelling, H. (1929). Stability in Competition. The Economic Journal, Vol. 39, No. 153 (Mar., 1929), pp. 41-57.

consumidores seleccionan la empresa que minimiza su costo total, compuesto por el precio del producto más el costo de transporte, el cual es proporcional a la distancia. Ante esta situación, las empresas tienden a ubicarse lo más cerca posible del centro del mercado para captar la mayor cantidad de clientes. Sin embargo, cuando las empresas tienen una ubicación fija, como el caso del TNM y el TPMCH, también pueden ajustar sus precios para atraer a los consumidores más alejados. El Concesionario explica que el modelo de Hotelling ha sido aplicado en diversos estudios para analizar la competencia en distintos contextos, incluyendo el sector portuario, específicamente, en términos de competencia interportuaria, que es aquella que ocurre entre diferentes terminales portuarios, como podría ser el caso de los mencionados terminales portuarios.

76. Para su aplicación, el modelo de Hotelling exige que los clientes se encuentren distribuidos de forma continua en un corredor logístico (como una costa), los puertos ofrezcan servicios similares, y los clientes actúen racionalmente al seleccionar el puerto más conveniente. Así, en base a los estudios de Xin Zhou (2015),³⁵ van Reeve (2010)³⁶ y Kaselimi et al. (2011),³⁷ el Concesionario indica que este enfoque de Hotelling permite evaluar el modo en el cual las decisiones de los clientes y la competencia entre puertos son determinadas por factores tales como el precio, los costos de transporte y la diferenciación de servicios.
77. Bajo ese contexto, APMT indica que el nivel de competencia en la industria portuaria se determina sobre la base de la minimización de costos y la accesibilidad al puerto enfrentada por el cliente al momento de la elección; razón por la cual, las estrategias de competencia de los puertos se basarán, principalmente, en modificar la estructura de costos que enfrentan sus clientes. Citando a Notteboom et al. (2022),³⁸ el Concesionario explica que los incentivos a modificar la estructura de costos surgen dado que, entre los principales criterios de selección de las compañías logísticas y navieras, se encuentran componentes de costos, tales como los precios de los servicios portuarios y los servicios relacionados, y los tiempos de espera. En esa línea, el Concesionario señala que la estructura de costos de los clientes portuarios se encuentra compuesta de los costos directos desprendidos de los servicios portuarios, principalmente, tarifas portuarias, y de los costos enfrentados a lo largo de la cadena logística que involucra un puerto y está relacionada con la distribución y transferencia de la mercancía, vía transporte marítimo y terrestre. A continuación, en el siguiente diagrama se muestra la cadena logística del sector portuario en el manejo de carga sólida a granel comestible, presentada por APMT.

³⁵ Zhou, X. (2015). Competition or Cooperation: A Simulation of the Price Strategy of Ports.

³⁶ van Reeve, P. (2010). The Effect of Competition on Economic Rents in Seaports.

³⁷ Kaselimi, E., Notteboom, T., & De Borger, B. (2011). A game theoretical approach to competition between multi-user terminals: the impact of dedicated terminals.

³⁸ Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J. (2022). Port Economics, Management and Policy. Routledge.

Diagrama N° 1
CADENA LOGÍSTICA DEL SECTOR PORTUARIO EN EL MANEJO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL COMESTIBLE



Tomado de: Apoyo Consultoría (2025) "Análisis de la razonabilidad económica de la solicitud de desregulación tarifaria de graneles sólidos comestibles del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao". Informe Final. Lima, 18 de febrero de 2025. Pág. 12. Informe Final presentado al Ositrán por APMT mediante Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG.

78. Además, el Concesionario especifica que los costos de los clientes portuarios pueden clasificarse en: costos de transporte marítimo, costos de servicios portuarios, y costos de transporte terrestre, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1
COSTOS DE LOS CLIENTES PORTUARIOS EN LA CADENA LOGÍSTICA DEL SECTOR PORTUARIO PARA EL MANEJO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL COMESTIBLE

Tipos de costos	Descripción
Costos de transporte marítimo	- Los costos marítimos se componen del flete marítimo, que varía según distancia, tipos de carga, y condiciones del mercado. - Asimismo, existe un componente variable atribuible a un <i>fee</i> de demora, que se calcula considerando el tiempo total que la carga permanece en el puerto de destino. Este tiempo puede variar según diversos factores, que van desde la eficiencia en el manejo y atención en el puerto, hasta la congestión provocada por un número elevado de naves en espera. - Al mejorar la eficiencia en sus procesos de descarga y atención portuaria, un puerto es capaz de reducir la cantidad de tiempo que las naves pasan ancladas a la espera de ser atendidas. Esto no solo minimiza las colas en el puerto, sino que también ayuda a disminuir significativamente los costos asociados a las demoras enfrentadas por los clientes. Ello, a su vez, se traduce en menores costos para los clientes finales.
Costos de servicios portuarios	- Los costos de los servicios portuarios incluyen, entre otros, los precios que deben pagar las naves por el uso de instalaciones portuarias y varían en función del tipo de carga. Estas tarifas, por lo general, se determinan por factores como el peso bruto de la carga, su naturaleza, la duración del uso de las instalaciones, entre otros. - Además, existen otros costos indirectos o mecanismos que pueden alterar la estructura de costos, como los cargos por almacenamiento, manipulación de carga, servicios logísticos o requisitos administrativos, los cuales también pueden influir en la competitividad de un puerto.
Costos de transporte terrestre	El costo de transporte terrestre varía según la ubicación geográfica de los clientes. Así, por ejemplo, un cliente ubicado en Chancay enfrentará mayores costos de transporte terrestre al trasladarse hacia el TNM respecto a un cliente que se encuentre en el Callao. Ello se debe al diferencial de distancias existente entre ambos puertos (el TPMCH y el TNM) y los clientes.

Tipos de costos	Descripción
	Sumado al costo de desplazamiento, el costo de transporte terrestre también considera la espera de los camiones que forman parte de cola antes de recibir la carga; esto es, el tiempo afuera del terminal portuario hasta la balanza de salida posterior a la descarga. Estos retrasos pueden ser ocasionados por la congestión en el puerto, limitaciones operativas del terminal o ineficiencias en la coordinación logística, lo que incrementa los costos operativos para los clientes portuarios.

Tomado de: Apoyo Consultoría (2025). Pág. 12-13.

III.3.2. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE

79. En base a las definiciones establecidas anteriormente por Ositrán (2021)³⁹ y APN (2024),⁴⁰ el Concesionario propone definir el mercado de producto como los servicios estándar a la carga a granel sólido, que, según indica, incluye: uso de muelle, transferencia, manipuleo, almacenamiento, y estiba/desestiba de la carga. No obstante, APMT señala que, sin que ello implique una acotación del mercado relevante, para propósitos de su análisis ha segmentado dicho mercado en dos partes: comestible y no comestible. Además, afirma que el mencionado segmento de granos comestibles equivale a aproximadamente el 80% de la demanda de carga sólida a granel del TNM durante el periodo 2014-2023, y brinda una lista no exhaustiva de los productos que componen dicho segmento: maíz, trigo, avena, cebada, frijol de soya, y malta.
80. Cabe indicar que, según explica APMT, la carga a granel sólido se distingue de otros tipos de carga debido a sus características físicas y a las condiciones especiales requeridas para su manipulación, transporte y almacenamiento; entre ellas, destaca el uso de silos de almacenamiento, fajas transportadoras, entre otros.
81. De otro lado, sobre el mercado geográfico, APMT indica que, en la revisión tarifaria de oficio del TNM para el período 2021-2026, el Ositrán indicó que el ámbito geográfico es el mencionado terminal portuario y su zona de influencia; y, también señala que, según declaraciones de la Presidenta del Ositrán, con la entrada al mercado del TPMCH, la dinámica competitiva del TNM y otros puertos podría verse afectada. Bajo ese contexto, considera que para evaluar ello, la delimitación del mercado geográfico debería tomar como punto inicial un punto focal a partir del cual se comienza a expandir el mercado, aplicando la Prueba del Monopolista Hipotético para identificar si existen puertos que presenten características similares a las del TNM. En tal sentido, ante la entrada al mercado del TPMCH, según APMT, se evidencia lo siguiente en relación con la capacidad e infraestructura portuaria:
 - Capacidad: Los puertos que gocen de un mayor grado de capacidad, tenderán a ejercer mayor competencia. Así, en vista de que el TPMCH entró al mercado con una capacidad inicial de mover una carga de 3,5 millones de toneladas de graneles sólidos comestibles,⁴¹ el Concesionario considera la disponibilidad de capacidad para el ofrecimiento del servicio como un factor que ejerce presión competitiva. Según APMT,

³⁹ APMT indica que considera la definición de mercado de servicio realizada por el Ositrán en su revisión tarifaria de oficio del TNM para el período 2021-2026, lo cual en efecto es así. Y precisa que su fuente es Ositrán (2021), sin embargo, en sus referencias, como es posible observar en la siguiente cita, considera un estudio que corresponde a otro terminal portuario: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. (2021). Desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

⁴⁰ El Concesionario indica que la fuente es APN (2024), y en sus referencias indica lo siguiente: Autoridad Portuaria Nacional. (2024). Movimiento de carga en los terminales portuarios peruanos incrementó 7,2% en el 2023.

⁴¹ Según APMT, este volumen representa el 80% de la capacidad estimada para granel sólido en general en el TPMCH (4,4 millones de TM). A su vez, el mencionado porcentaje corresponde a la proporción de granel comestible respecto al total de granel sólido movilizado por el TNM durante el periodo 2014-2023.

el TPMCH sería capaz de mover cerca del 85% de la carga a granel comestible que maneja actualmente el TNM, lo que refleja capacidad efectiva de competir en caso los clientes consideren óptimo trasladar su carga hacia el TPMCH.

- **Infraestructura:** Dado que la infraestructura física constituye un elemento esencial de los puertos marítimos y que las mejoras en su eficiencia operativa pueden incrementar la productividad y reducir costos, este aspecto se presenta como un indicador de presión competitiva. En caso el TPMCH desarrolle sus actividades conforme a lo estipulado en el expediente técnico del Informe N° 0053-2019-APN-DIPLA-GCBA e Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV, contaría con dos líneas de seis silos verticales, además de fajas transportadoras abiertas para cada línea, lo que le otorgaría una alta productividad para el manejo de carga a granel sólido comestible. Asimismo, el TPMCH posee, entre otras características, un calado máximo de 18 metros, que lo posiciona como el terminal portuario de uso público con mayor profundidad del litoral peruano, lo cual le permite atender a naves de similar tamaño que el TNM (con calado máximo de 16 metros). Combinado esto con la longitud de sus muelles, es posible indicar que el TPMCH se encuentra en la capacidad física de atender a naves de una eslora máxima de 400 metros y competir con el TNM, en caso los clientes consideren óptimo trasladar su carga hacia el TPMCH.

82. Además, en el siguiente cuadro presentado por APMT se muestran las similitudes existentes entre el TNM y el TPMCH en términos de actividad, capacidad, conexión, infraestructura, entre otros.

Cuadro N° 2
SIMILITUDES ENTRE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL TNM Y EL TPMCH

Componente	TNM	TPMCH
Ubicación	Costa central (Callao, Lima)	Costa central (Chancay, Lima)
Tipos de carga	Carga fraccionada, carga rodante, granel líquido, granel sólido y mercancía general contenerizada.	
Tipo de puerto	Puerto público concesionado	Puerto privado de uso público
Infraestructura fundamental	6 muelles multipropósito, con 12 silos verticales a partir de 2025	4 muelles en la primera fase, con 12 silos verticales de ~ 60 000 m²
Calado máximo	16 m	18 m
Eslora máxima	390 m	400 m
Capacidad	Carga contenerizada: 1,5 millones anuales de TEU Carga a granel sólido: ^{1/} 5,2 millones de TM	Carga contenerizada: 1,0 millones anuales de TEU Carga a granel sólido: ^{2/} 4,4 millones de TM
Conexión logística	Acceso ferroviario y red vial principal de Lima.	Túnel de 1,8 km conecta directamente el puerto con una red de carreteras

Notas:

1/ El Concesionario explica que la información corresponde a la máxima cantidad de este tipo de carga movilizada por APMT durante el período 2014-2023.

2/ Según APMT, Cosco estima que el TPMCH manejará un total de 6,6 millones de TM entre carga general y carga a granel y, para estimar la capacidad de manera conservadora, APMT aplica al total anterior la proporción de carga a granel indicada en el Informe N° 0053-2019-APN-DIPLA-GCBA, que es aproximadamente del 73%, lo cual equivale a los 4,4 millones de TM indicados en el cuadro de arriba.

Nota: APMT señala que incluye la capacidad de los dos tipos de carga más importantes.

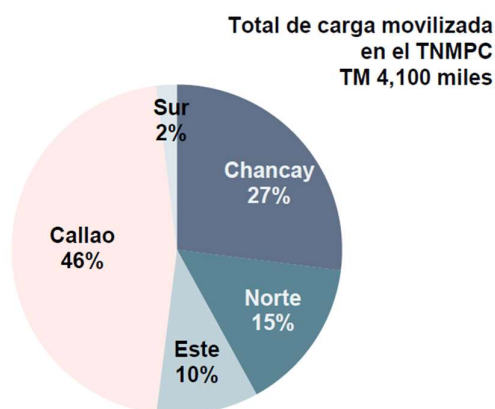
Tomado de: Apoyo Consultoría (2025) "Análisis de la razonabilidad económica de la solicitud de desregulación tarifaria de graneles sólidos comestibles del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao". Informe Final. Lima, 18 de febrero de 2025. Pág. 7-8. Informe Final presentado al Ositrán por APMT mediante Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG.

83. El Concesionario añade que la proximidad del TPMCH lo convierte en una alternativa viable al TNM, especialmente en las zonas más cercanas donde las zonas de influencia de ambos terminales portuarios pueden superponerse, lo cual intensifica la competencia directa, y también lograr incentivar mejoras en precios y calidad de los servicios. Añade APMT que el TPMCH es uno de los puertos con mayor área de influencia a nivel nacional pues existen traslapes de incidencia tanto en regiones costeras (Lima y Áncash), y en

regiones centrales del interior (Cerro de Pasco y Huánuco), e incluso el área de influencia del TPMCH podría extenderse hacia la zona centro-norte del país.

84. Además, para evaluar los costos que enfrentarán los clientes finales y confirmar que el TNM y TPMCH pertenecen al mismo mercado geográfico relevante, de forma ilustrativa, a partir de estimaciones de volúmenes de carga y ubicación geográfica de los clientes del TNM, el Concesionario realizó una distribución de demanda según zonas geográficas: Callao (46%), Chancay (27%), Norte (15%), Este (10%) y Sur (2%), tal como se muestra en el siguiente gráfico presentado por el Concesionario. Cabe indicar que, según el Concesionario, si bien las disputas se ven por cliente, con fines ilustrativos, el análisis se puede realizar agrupándolos por zonas geográficas.

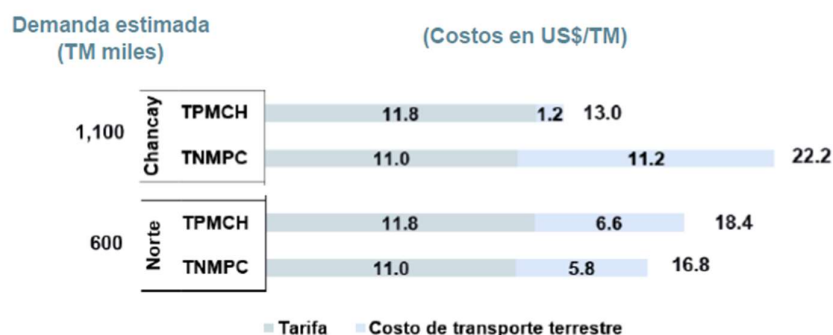
Gráfico N° 1
DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LA DEMANDA DEL TNM EN EL SEGMENTO DE
COMESTIBLE DE LA CARGA SÓLIDA A GRANEL EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA Y
CALLAO



Tomado de: Apoyo Consultoría (2025). Pág. 21.

85. Con base en la distribución estimada de demanda del TNM según zonas geográficas de sus clientes, el Concesionario señala que es probable que la mayor presión competitiva posibilite que los clientes cuya ubicación sea más próxima al TPMCH lo prefieran, específicamente aquellos ubicados en Chancay y en el Norte (42% de la carga). Según estimaciones de los costos de la cadena de valor portuaria: costos marítimos, tarifarios, y terrestres, APMT estima que el costo de movilización de carga a granel sólido a través del TPMCH sería inferior para los clientes ubicados en la zona de Chancay; y, los clientes de la zona Norte podrían seguir prefiriendo importar por el TNM porque, en agregado, los costos portuarios y terrestres serían 9% menores.

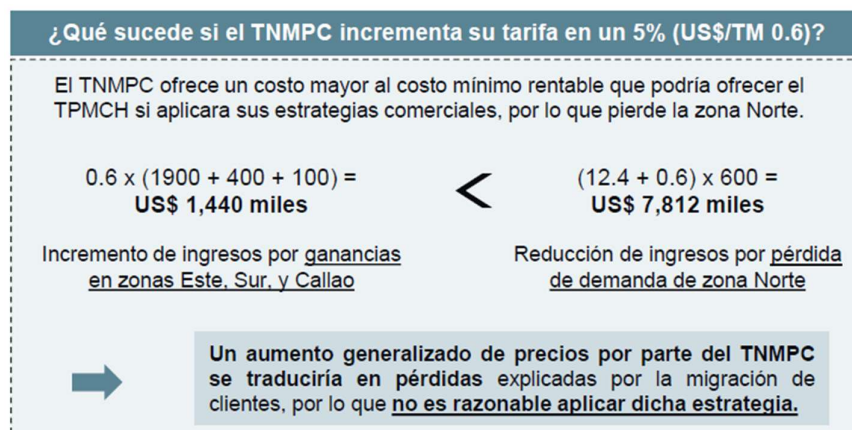
Gráfico N° 2
COSTOS INICIALES ENFRENTADOS POR LOS CLIENTES DE LA ZONA CHANCAY Y NORTE



Nota: Cabe indicar que APMT no incluye en sus estimaciones los costos marítimos.
Tomado de: Apoyo Consultoría (2025). Pág. 23.

86. Bajo ese contexto, considerando el enfoque de la prueba SSNIP,⁴² el Concesionario señala que, partiendo de la tarifa máxima que ofrece el TNM (US\$/TM 12,4), un incremento del 5% ocasionaría una reducción de sus ingresos agregados por la pérdida de clientes en la zona Norte, como es posible identificar en el siguiente diagrama presentado por APMT. Con lo cual, a su juicio, dicha Entidad Prestadora considera que ha comprobado que el TNM y el TPMCH están dentro del mismo mercado geográfico relevante.

Diagrama N° 2
RESULTADOS DE LA PRUEBA SSNIP CON COSTOS PORTUARIOS Y TERRESTRES



Tomado de: Apoyo Consultoría (2025). Pág. 24.

87. En consecuencia, APMT plantea que el mercado geográfico debe considerar las zonas de influencia del Callao y Chancay porque considera que es suficiente para analizar, de manera conservadora, los potenciales efectos de la entrada del TPMCH sobre las operaciones del TNM. Cabe indicar que, a juicio del Concesionario, esta delimitación geográfica del mercado permite ser conservadores en el análisis de competencia, en tanto la expansión del mercado para considerar puertos a lo largo del territorio nacional, inclusive con características distintas, podría implicar un aumento en la presión competitiva ejercida por las diversas partes en el mercado.

⁴² Incremento pequeño pero significativo y no transitorio de los precios.

III.3.3. EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA

88. El Concesionario señala que algunos clientes, como San Fernando, ADM Andina y Viterra Agriculture (en alianza con Bunge), que operaban con granel sólido comestible en el TNM han migrado sus operaciones de descarga hacia el TPMCH, tal como se observa en el siguiente cuadro presentado por APMT.

Cuadro N° 3
MIGRACIÓN DE CLIENTES DEL TNM HACIA EL TPMCH

Cliente	Carga mensual promedio (2024)	Carga mensual (Ene-2025)	Barcos (2025)
San Fernando	TM 57 miles	TM 47 miles	5 barcos
ADM Andina	TM 56 miles	TM 15 miles	1 barco
Viterra Agriculture (con Bunge Perú)	TM 37 miles	TM 12 miles	1 barco

Nota: En el caso de los datos de Viterra Agriculture del 2024, APMT considera el total movilizado por Bunge Perú. Tomado de: Apoyo Consultoría (2025). Pág. 25.

89. Según APMT, la migración de clientes del TNM hacia el TPMCH obedece a estrategias corporativas vinculadas con la apertura de almacenes en zonas cercanas a Chancay⁴³ o a la disponibilidad de tarifas más competitivas, lo que reduciría los costos de acceso al TPMCH en comparación con el TNM. Además, el Concesionario especifica lo siguiente sobre sus clientes que migraron al TPMCH:
- La empresa San Fernando en el año 2024 era un importante cliente del TNM pues representó el 17% del total de granel sólido comestible movilizado por el mencionado terminal portuario durante ese año; y, recientemente, habría iniciado un proceso de reubicación parcial de sus operaciones de granel comestible hacia el TPMCH.⁴⁴
 - Además, las empresas ADM Andina y Viterra Agriculture (en alianza con Bunge), otros importantes clientes del TNM, que en el año 2024 movilizaron aproximadamente el 16% y 11% respectivamente del total de granel sólido comestible movilizado por el mencionado terminal portuario durante ese año, han trasladado parte de su carga al TPMCH.
90. A juicio del Concesionario, estos casos de traslado de clientes hacia el TPMCH, que en conjunto representaron el 44% del total de carga movilizada en el TNM durante el año 2024, constituyen una manifestación concreta de la presión competitiva que el TPMCH ejerce sobre el TNM. Así, este patrón de comportamiento sería indicativo de la existencia de incentivos económicos que pueden llevar a otras empresas más a adoptar decisiones similares en función de su estructura operativa y las nuevas condiciones del mercado.
91. Además, sobre la base de diversa información referida a las características de ambos terminales portuarios, tales como capacidad de atención, velocidad de descarga, tarifas máximas, tiempo de almacenaje libre, tiempo de espera de los camiones y naves, disponibilidad de muelles, etc., el Concesionario realiza un ejercicio de simulación de costos mediante el cual estima que el TPMCH podría fijar una tarifa mínima para el servicio

⁴³ El Concesionario señala que empresas de distintos sectores han invertido en Chancay, reubicándose cerca del mencionado TPMCH, y cita como ejemplos a Supermercados Peruanos y Fibra Prime.

⁴⁴ APMT indica que, si esta tendencia se mantiene con un flujo de cinco barcos por mes, la empresa San Fernando habrá trasladado aproximadamente 60 barcos al año al TPMCH, lo cual representaría un porcentaje significativo del volumen total anual de granel sólido comestible del TNM. Además, considera el Concesionario que esa cifra aumente en los próximos años, dependiendo de la rentabilidad que la empresa San Fernando identifique en trasladar la totalidad de sus operaciones al TPMCH.

portuario de descarga de granel sólido comestible que se reduciría hasta ser equivalente a su costo unitario, el cual, en su opinión, ascendería a USD 5,40 por tonelada de manera conservadora. A su vez, APMT indica que ese costo unitario relativamente reducido del TPMCH, le ejercería una presión competitiva significativa porque se vería obligada a cobrar un importe por debajo de su tarifa tope en el TNM.

92. De otro lado, con la finalidad de evaluar la viabilidad de la migración de clientes producto de la presión competitiva que ejerce el TPMCH sobre el TNM, el Concesionario señala lo siguiente:
- Ante la posibilidad de enfrentar costos elevados, los clientes portuarios podrían optar por trasladar sus operaciones a un centro de operaciones más cercano a otro puerto, lo que implicaría también un cambio de línea naviera, en caso de que las líneas utilizadas mantengan su vinculación con el puerto anterior. Así, considerando que el TNM y el TPMCH se encuentran a una distancia inferior a 70 kilómetros entre sí y aún menor si se evalúa la conectividad marítima, APMT señala que resulta razonable considerar que la decisión de cambiar de puerto sea operativamente viable. Además, dada la situación de congestión que caracteriza al TNM, el Concesionario indica que es altamente probable que la decisión de cambio de puerto resulte económicamente rentable para los usuarios finales.
 - Además, según el Concesionario, el análisis de la distribución de las líneas navieras que descargan en el TNM muestra la ausencia de vínculos relevantes entre estas y APMT, con lo cual no podrían existir condiciones estructurales que puedan comprometer la dinámica competitiva que, a su juicio, existe entre el TNM y el TPMCH.
93. En resumen, los argumentos del Concesionario sobre la existencia de condiciones de competencia que justifique la desregulación tarifaria del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible en el TNM son los siguientes:
- Existe una presión competitiva que ejerce el TPMCH sobre el TNM. Ejemplos concretos de dicha presión competitiva incluyen la migración de clientes del TNM hacia el TPMCH, como San Fernando, ADM Andina, y Viterra Agriculture (en asociación con Bunge Perú), quienes anteriormente operaban en el TNM y representaron el 44% del total de carga movilizada en el TNM para el año 2024.
 - La razonabilidad de la desregulación tarifaria se justifica también por la ausencia de incentivos para el incremento de precios en el TNM, y por las condiciones estructurales del mercado que permiten la migración de clientes hacia el TPMCH.
 - La distribución geográfica de la demanda muestra que el TNM tiene incentivos para mantener su tarifa por debajo del límite establecido por la regulación vigente para evitar pérdidas significativas debido a la migración de clientes hacia el TPMCH, particularmente aquellos ubicados en la zona intermedia entre ambos puertos, que representan el 15% de la demanda total del segmento de graneles sólidos comestibles.
 - Las condiciones estructurales del mercado que permiten la migración de clientes del TNM hacia el TPMCH es la cercanía y similitud de ambos terminales portuarios; la situación de congestión que caracteriza al TNM, la cual puede hacer que la decisión de cambio resulte económicamente rentable para los usuarios finales; y la ausencia de vínculos relevantes de APMT con las líneas navieras que descargan granos limpios mediante el TNM.
94. Finalmente, el Concesionario señala que la desregulación tarifaria en un contexto de existencia de condiciones de competencia no solo es viable, sino que es más beneficiosa para el mercado y evita asimetrías regulatorias e ineficiencias reconocidas tanto por el

RETA como por la literatura internacional. Además, indica que la desregulación tarifaria permitirá a los operadores portuarios ajustar sus estrategias comerciales, lo que garantizaría que, en un entorno competitivo, las propias dinámicas del mercado aseguren precios competitivos para los usuarios finales de los terminales portuarios.

III.4. EVALUACIÓN DEL REGULADOR SOBRE EL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR APMT

95. Con la finalidad de evaluar la evidencia presentada por el Concesionario en su solicitud de desregulación tarifaria, corresponde verificar que el servicio en cuestión se brinde en un mercado en el cual existen condiciones de competencia pues, como establece el Artículo 32.1.⁴⁵ del RETA, en ese caso recién corresponderá al Ositrán desregular las tarifas.⁴⁶
96. A su vez, como establece el Artículo 33.1⁴⁷ del RETA, 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. Además, el mencionado Artículo 33.1 del RETA también indica que para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6⁴⁸ del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable. Según el citado artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034, el mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

⁴⁵ **Artículo 32 del RETA:**
"CAPÍTULO V Procedimiento de desregulación tarifaria
SUBCAPÍTULO 1 Desregulación tarifaria
Artículo 32.- Desregulación de tarifas
32.1. Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se verifique que el servicio en cuestión se brinda en un mercado en el cual existen condiciones de competencia.
[...]"

⁴⁶ En línea con ello, el numeral 9 del Artículo IV del RETA citado a continuación, indica que el procedimiento de desregulación tarifaria es un procedimiento administrativo a través del cual se determina si el servicio sujeto al régimen tarifario regulado pasa al régimen supervisado, cuando se verifique que el servicio en cuestión se presta en condiciones de competencia en el mercado.

"Artículo IV.- Definiciones
Para efectos de este Reglamento:
[...]
9. Procedimiento de desregulación tarifaria: Procedimiento administrativo a través del cual se determina si el servicio sujeto al régimen tarifario regulado pasa al régimen supervisado, cuando se verifique que el servicio en cuestión se presta en condiciones de competencia en el mercado."

⁴⁷ **Artículo 33 del RETA:**
"CAPÍTULO V Procedimiento de desregulación tarifaria
SUBCAPÍTULO 1 Desregulación tarifaria
[...]
Artículo 33.- Evaluación de la existencia de condiciones de competencia
33.1. 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. 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.
[...]"

⁴⁸ **"TÍTULO II**
MERCADO RELEVANTE Y POSICIÓN DE DOMINIO
Artículo 6.- El mercado relevante
6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.
6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.
6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes."

97. Como se indicó en la sección precedente, APMT propone definir el mercado relevante como los servicios estándar a la carga a granel sólida brindados en las zonas de influencia del Callao y Chancay porque considera que es suficiente para analizar, de manera conservadora, los potenciales efectos de la entrada del TPMCH sobre las operaciones del TNM.
98. Además, el Concesionario señala que, en ese mercado relevante, existen condiciones de competencia que justifican la desregulación tarifaria del TNM porque:
- Hay una presión competitiva significativa sobre el TNM, cuyos principales clientes de granos limpios que representaron el 44% del total de carga movilizada en el mencionado terminal portuario durante el año 2024, han migrado hacia el TPMCH.
 - APMT no tiene incentivos para incrementar precios en el TNM pues perdería una cantidad considerable de clientes, específicamente aquellos ubicados en la zona intermedia entre ambos terminales portuarios, que representan el 15% de la demanda total del segmento de graneles sólidos comestibles. Cabe indicar que el Concesionario inclusive formuló un ejercicio de simulación de costos para intentar demostrar que, luego del ingreso del TPMCH, APMT no tiene incentivos para incrementar precios en el TNM.
 - Existen condiciones estructurales del mercado que permiten la migración de clientes del TNM hacia el TPMCH, tales como: la cercanía y similitud entre ambos terminales portuarios, la elevada congestión del TNM que puede ocasionar que la decisión de cambio resulte económicamente rentable, y la ausencia de vínculos relevantes de APMT con las líneas navieras que descargan granos limpios en el TNM.
99. En tal sentido, en esta sección primero se analiza la definición de mercado relevante del Concesionario; y, luego, es evaluada la evidencia que presentó para indicar que en ese mercado relevante existen condiciones de competencia que justifica la desregulación tarifaria del TNM. Cabe indicar que si se considera suficiente la evidencia presentada por APMT sobre la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante previamente definido, corresponderá declarar procedente su solicitud de desregulación tarifaria; y, en caso contrario, la conclusión sería que no hay evidencia suficiente que indique la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante, con lo cual corresponde declarar improcedente la solicitud y continuar aplicando el régimen tarifario regulado en el TNM.

III.4.1. MERCADO RELEVANTE DEL TNM

100. En el análisis de condiciones de competencia de la carga sólida a granel, efectuado con ocasión de la segunda revisión tarifaria del TNM, concluida mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN del 09.06.2021, el Ositrán señaló que el mercado relevante estaba definido como las actividades propias del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel, y servicios que no tienen la misma denominación pero sirven para el mismo propósito, brindados en el TNM y su zona de influencia. Ello, en tanto las principales empresas que, en conjunto representaron alrededor del 90% de la carga sólida a granel importada mediante el referido terminal portuario durante el periodo 2016-2020, cuentan con una planta de almacenamiento o procesamiento cerca al Terminal Portuario del Callao (en adelante, TPC), en particular, en la región Callao y Lima Metropolitana.
101. Cabe indicar que la categoría de carga sólida a granel del TNM, mencionada en el párrafo anterior, incluye tanto comestibles como no comestibles. Al respecto, es oportuno señalar que la solicitud de desregulación tarifaria presentada por APMT está acotada únicamente al Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible del TNM.

102. En tal sentido, como se muestra en el siguiente cuadro, la distribución de la descarga de graneles sólidos comestibles en el TNM durante el periodo enero 2024 – septiembre 2025,⁴⁹ muestra que los principales clientes son empresas comercializadoras de granos limpios (*traders* agrícolas) y empresas avícolas y molineras, quienes importan maíz, trigo y soya como insumos para sus respectivos procesos productivos.

Cuadro N° 4
DESCARGA DE GRANELES SÓLIDOS COMESTIBLES MEDIANTE EL TNM, SEGÚN
CLIENTE Y PRODUCTO, ENERO 2024 - SEPTIEMBRE 2025
(%)

Cientes	Trigo	Maíz 1/	Soya 2/	Otros 3/	Part %	Part acum. %
Seaboard Overseas Peru S.A.	16%	31%	8%	-	20%	20%
Alicorp S.A.A.	36%	-	-	-	15%	35%
San Fernando S.A.	-	24%	33%	-	14%	49%
Bunge Peru S.A.C.	3%	20%	29%	-	13%	62%
Cargill Americas Peru S.R.L.	5%	12%	12%	-	9%	71%
Compañía Molinera del Centro S.A.	16%	-	-	-	7%	78%
Otros 4/	24%	13%	18%	100%	22%	100%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	

Notas:

1/ Incluye maíz y destilado seco de granos de maíz.

2/ Contiene torta de soya, frejol de soya y harina de soya.

3/ Incluye cebada, avena, sal y malta.

4/ Los principales clientes de esta categoría son ADM Andina Perú S.R.L., Molino El Triunfo S.A. y Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta N°01092-2025-APMTC/LEG.), Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Al respecto, los clientes del TNM, sean los *traders* agrícolas o las empresas avícolas y molineras, utilizan dicha infraestructura portuaria para descargar sus granos limpios y continuar con su proceso de aprovisionamiento de insumos, con lo cual requieren el mencionado Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible o equivalentes, que, aunque no tengan la misma denominación, sirvan para el mismo propósito. En tal sentido, el mercado de servicio relevante debe definirse como el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible o equivalentes, que, aunque no tengan la misma denominación, sirvan para el mismo propósito.
104. Además, con la finalidad de identificar las posibles fuentes alternativas de provisión del servicio requerido por los importadores de granos limpios, se analizará si existen otros terminales portuarios marítimos de uso público en los cuales dichos importadores puedan obtener un servicio similar al que obtienen en el TNM. Por eso, primero se identificarán las características de dichos recintos portuarios en términos de la infraestructura y equipamiento disponibles para descargar granos comestibles.
105. Al respecto, en el Perú principalmente se movilizan granos comestibles a través de los siguientes terminales portuarios: Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP), Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS), TPMCH, TNM, Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM) y Terminal Portuario de

⁴⁹ Cabe indicar que se observa una situación similar en los periodos posteriores a la última evaluación de la carga sólida a granel, es decir, los años 2021, 2022 y 2023, con lo cual en dicho cuadro solamente se presenta el referido periodo enero 2024 – septiembre 2025.

Matarani (en adelante, TPM). A continuación, se mencionan la infraestructura y equipamiento disponibles para la atención de granos comestibles en cada uno de dichos terminales, la cual difiere dependiendo del tipo de descarga.

- En el TNM, la descarga de granel comestible se realiza bajo dos esquemas de operación: indirecta y directa. Así, de acuerdo con el Anexo 1 de la Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, la descarga de granel sólido comestible puede realizarse mediante un sistema de descarga de granos vía faja transportadora y silos en el muelle 11, la cual es denominada descarga indirecta; y también puede realizarse una descarga directa desde la nave hacia el camión en los muelles 1, 2, 3 y 4 del TNM:
 - Cuando la operación se realiza en el muelle 11 del TNM, la descarga de granos comestibles se realiza mediante una grúa móvil, la cual utiliza una cuchara de gran capacidad para coger los granos de la bodega de la nave y dirigirla hacia la *megahopper*. Dicho equipo permite dirigir los granos hacia una faja transportadora, la cual lleva los granos descargados hacia los silos verticales donde son almacenados y despachados posteriormente a los camiones del importador. Es decir, bajo este sistema de descarga de granos se permite una operación indirecta, siendo que, según refiere el Concesionario⁵⁰, este sistema de descarga permite alcanzar rendimientos de alrededor de 1 000 toneladas/hora de descarga de granos.

Actualmente la capacidad de almacenamiento que poseen los silos en el TNM asciende a 25 mil toneladas, sin embargo, dicha capacidad de almacenamiento se verá ampliada hasta alcanzar las 85 mil toneladas luego de culminadas las Obras de la Etapa 3A del TNM⁵¹. Según el Anexo 9 del Contrato de Concesión⁵², la Etapa 3A implica la construcción de un conjunto de silos verticales para granos limpios con capacidad de 60 mil toneladas, la adquisición de un sistema para la operación de los silos de granos limpios (granos de maíz, trigo, cebada y soya⁵³) y la adquisición e instalación de dos descargadores continuos de granos. Cabe indicar que dicha Obra posee fecha de culminación programada para enero de 2026⁵⁴ y permitirá que, según ha informado el Concesionario en su Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, puedan

⁵⁰ De acuerdo con el Plan de Negocios 2025 de APMT, en el año 2023 se tuvo una productividad de 868 toneladas por hora para la descarga de granos por silos y para el 2024 fue de 1 091 toneladas/hora. Dicho documento se encuentra disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2025-apm.pdf> (último acceso: 11.07.2025).

⁵¹ Ver: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1122539-muelle-norte-del-callao-trabajos-en-los-12-silos-para-granos-tienen-un-avance-del-72> (último acceso: 11.07.2025).

⁵² "Anexo 9 (...)
III. Obras a la suscripción de la Adenda N° 1
Etapa 3A

Las Obras de esta Etapa durarán hasta veinticuatro (24) meses.

Los detalles técnicos se indican en el Anexo 16A. Sin perjuicio de ello, esta etapa comprenderá:

- a) Construcción de una batería de silos verticales para granos limpios con capacidad total de 60 000 toneladas.
- b) Adquisición e instalación de un sistema para la operación de los silos de granos limpios
- c) Adquisición e instalación de dos (2) descargadores continuos de granos.
- d) (...)"

⁵³ De acuerdo con el Expediente Técnico – Ampliación de Complejo de Silos – Etapa 3A (ver pág. 42), los granos que se almacenarán en los silos serán el maíz, trigo, cebada y/o soya.

⁵⁴ Ello según lo informado en el Informe de Desempeño Anual del Terminal Norte Multipropósito del año 2024 (ver pág. 30). Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/id-2024-apmt.pdf> (último acceso: 11.07.2025).

alcanzarse rendimientos superiores a las 1 300 toneladas/hora de descarga de granos.

- En caso la operación se realice en los muelles 1, 2, 3 y 4 del TNM, la descarga inicia con una grúa móvil, la cual moviliza los granos comestibles desde la bodega de la nave hacia la *hopper*, a efectos de que, a través de este equipo, la carga se dirija hacia el camión del Usuario. Esto es, la descarga de granos comestibles en estos muelles se realiza de manera directa al camión del Usuario, siendo que, según el Concesionario⁵⁵, bajo este mecanismo se ha alcanzado un rendimiento de descarga de alrededor de 500 toneladas/hora.
- En el caso del TPMCH, actualmente no se dispone de información acerca de que dicho terminal cuente con algún sistema de descarga de granos vía faja transportadora y silos. Dado ello, de acuerdo con lo difundido en el sitio web del mencionado terminal, es posible inferir que actualmente en dicho terminal las operaciones de descarga de granel comestible se realizarían mediante grúas móviles⁵⁶ y cucharas que retiran la carga de la bodega de la nave y la trasladarían a una *hopper* o tolva⁵⁷ y finalmente al camión del importador, siendo dicha operación de descarga de granos similar a la realizada en los muelles 1, 2, 3 y 4 del TNM. Si bien no se cuenta con información actual del rendimiento de dichas operaciones de descarga, es posible esperar que este sea similar al alcanzado en los referidos muelles del TNM en su modalidad equivalente⁵⁸.
- En los casos del TPP y TPGSM, las operaciones de descarga de granos comestibles son realizadas de manera directa a camión, utilizando grúas móviles, cucharas y tolvas; mientras que en los casos del TPMS y el TPM, la operación de descarga de granos se realiza de manera indirecta a través del sistema de descarga vía silos. A continuación, para estos últimos terminales portuarios, se presenta la principal infraestructura y equipamiento disponible para la atención de carga sólida a granel comestible:

Cuadro N° 5
DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO PARA LA
DESCARGA DE GRANOS COMESTIBLES EN LOS PRINCIPALES TERMINALES
PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO DEL PERÚ

TPP	TPMS	TPGSM	TPM
Equipamiento			
2 Grúas móviles	2 Grúas móviles	2 Grúas móviles	2 Tolvas de recepción
2 Tolvas graneleras	2 Tolvas de recepción	1 Grúa manipuladora	1 Torre absorbente Buhler
4 Clamshells	4 Clamshells	1 Tolva ecológica	1 Torre absorbente Vigan
	1 Tractor oruga	1 Tolva semiecológica	

⁵⁵ En el Plan de Negocios 2025 de APMT se señala que en el año 2023 se alcanzó una productividad de 485 toneladas por hora para la descarga de granel directo a camión y para el 2024 se obtuvo una productividad de 570 toneladas/hora.

⁵⁶ En las redes sociales del Puerto de Chancay se aprecia la llegada de grúas móviles. Ver: https://www.instagram.com/p/C-SYp4XsDE2/?img_index=1 (último acceso: 14.07.2025)

⁵⁷ Asimismo, en las redes sociales del Puerto de Chancay se aprecia la llegada de, entre otros equipos, *hoppers*. Ver: https://www.instagram.com/p/C_852vEJ3fM/?img_index=4 (último acceso: 14.07.2025).

⁵⁸ Cabe señalar que, en los documentos adjuntos a la Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG, el Concesionario ha supuesto que la productividad promedio en el TPMCH para la descarga de granos sería de 680 toneladas/hora.

TPP	TPMS	TPGSM	TPM
	4 Camión tolva 2 Cargadores frontales	5 Tolvas graneleras 5 Cargadores frontales 2 Excavadoras	8 Fajas en sistema de granos (4 recepción y 4 despachos) 1 faja en torre absorbentes
Infraestructura – Almacenamiento			
Patio para carga general (12,5 Ha)	24 silos (67 200 toneladas)	6 000 m ² de almacén para graneles Patio para carga general (7 Ha)	59 silos (75 000 toneladas) Almacén A3 (techado): con un área de 5 236 m ² Almacén A2 (techado): con un área de 3 489 m ² Zona 4A (loza): con un área de 25 000 m ²

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán y Planes de Negocio 2025 de APMT.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Cabe indicar que, dentro del TPC, no solamente está ubicado el mencionado TNM sino también el Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur (en adelante, TMS), y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (en adelante, TECM); sin embargo, dichos terminales no pueden ser considerados como posibles proveedores de servicios similares al TNM para descarga de graneles sólidos comestibles porque están especializados en la atención de otro tipo de carga. En efecto, el TMS está especializado en contenedores y el TECM en minerales a granel.
107. Con base en lo anterior, es posible señalar que los posibles proveedores de servicios portuarios para los importadores de granos limpios están ubicados a lo largo del litoral de la costa peruana desde Paita en el norte hasta Matarani en el sur, con lo cual el ámbito geográfico del mercado relevante podría ser definido a nivel nacional.
108. Sin embargo, para analizar si corresponde acotar el ámbito geográfico del mercado relevante se analizaron las ubicaciones de los clientes del TNM, específicamente para identificar si tienen establecimientos localizados cerca del TNM o el TPMCH, los cuales por su cercanía y relativa similitud podrían ser considerados como sustitutos por los usuarios portuarios. Al respecto, la información disponible en la Sunat permite identificar que dichos clientes tienen sedes productivas y almacenes localizados en los distritos de Callao y Chancay, en los alrededores del TNM y TPMCH respectivamente, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6
UBICACIÓN DE LOS DEPÓSITOS Y SEDES PRODUCTIVAS EN CALLAO Y CHANCAY DE LOS CLIENTES DE CARGA SÓLIDA A GRANEL COMESTIBLE DEL TNM

N°	Cliente	Tipo de establecimiento	Distrito	Cantidad de establecimientos
1	ADM Andina Peru S.R.L.	Depósito	Callao	14
			Chancay	1
2	Alicorp S.A.A.	Depósito	Callao	31
		Sede productiva	Callao	6
3	Avivel S.A.C	Depósito	Callao	4
4	Bunge Peru S.A.C	Depósito	Callao	2
5	Cargill Americas Peru S.R.L.	Depósito	Callao	17

N°	Cliente	Tipo de establecimiento	Distrito	Cantidad de establecimientos
			Chancay	2
6	Compañía Molinera del Centro S.A.	Depósito	Callao	4
7	Molino El Triunfo S.A.	Depósito	Callao	2
		Sede productiva	Callao	1
8	Molitalia S.A.	Depósito	Callao	5
9	R. Trading S.A.	Depósito	Callao	7
			Chancay	1
10	San Fernando S.A.	Depósito	Callao	26
			Chancay	1
		Sede productiva	Callao	1
			Chancay	16
11	Seaboard Overseas Peru S.A.	Depósito	Callao	5
12	Sociedad Punta de Lobos Peru S.A.C.	Depósito	Callao	4
13	Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.	Depósito	Callao	7
14	Vitapro S.A.	Depósito	Callao	6
15	Viterra Agriculture Peru S.A.C.	Depósito	Callao	2

Notas:

- La información corresponde a aquellos clientes del TNM que cuentan con al menos un depósito o sede productiva en los distritos de Callao o Chancay, quienes movilizaron el 96% del total de granel comestible descargado a través del mencionado terminal portuario durante el periodo enero 2024 – septiembre 2025.
- El 4% restante del granel comestible descargado por el TNM fue movilizado por empresas que no tienen depósito o sede productiva en los distritos de Callao o Chancay, las cuales son Anita Food S.A., Industrias Unidas del Perú S.A. y Agroindustria Santa María S.A.C. Cabe indicar que Industrias Unidas del Perú S.A. tiene depósitos o sedes productivas en los distritos de Ancón y Puente Piedra; Agroindustria Santa María S.A.C. en los distritos de Independencia, San Martín de Porres y Lima Cercado. En el caso de Anita Food S.A., la sección Consulta RUC de la página web de la SUNAT no presenta información sobre sus establecimientos; sin embargo, según la Resolución Directoral N.º 00183-2023-PRODUCE/DGAAMI, la empresa cuenta con una planta industrial en el distrito de Santa Anita.

Fuente: Página web de la Sunat, sección Consulta RUC, disponible en: <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp> (último acceso: 10.07.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

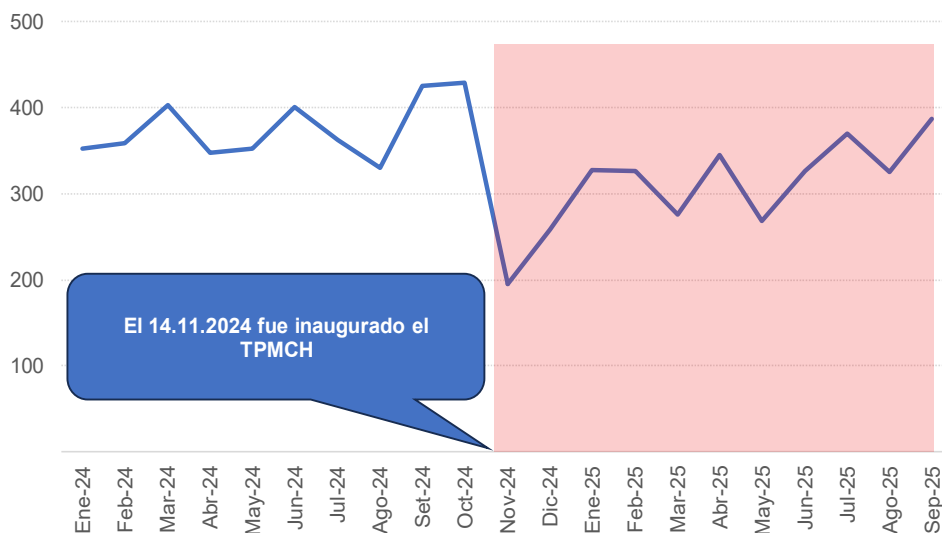
109. En tal sentido, corresponde afirmar que el mercado geográfico debe estar definido de modo tal que incluya las zonas de influencia del Callao y Chancay, donde los terminales portuarios disponibles para los importadores de granos limpios son el TNM y el TPMCH.
110. En resumen, sobre la base del análisis previo y de manera similar a lo planteado por APMT, es posible señalar que el mercado relevante debe ser definido como el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - Descarga de Granel Sólido Comestible o equivalentes, que, aunque no tengan la misma denominación, sirvan para el mismo propósito, en las zonas de influencia del Callao y Chancay, donde los terminales portuarios disponibles para los importadores de granos limpios son el TNM y el TPMCH.

III.4.2. SUPUESTA PRESIÓN COMPETITIVA DEL TPMCH

111. El argumento principal de APMT para justificar la existencia de condiciones de competencia es que, luego del ingreso al mercado del TPMCH, la demanda del TNM se ha reducido porque sus clientes han dejado de utilizarlo y en su reemplazo han empezado a emplear el TPMCH para descargar sus graneles sólidos comestibles pues, según indica el Concesionario, ambos terminales portuarios tienen similar disposición de infraestructura y equipamiento portuario para atender la descarga de granos limpios.
112. Al respecto, la evolución del flujo mensual de graneles sólidos comestibles movilizados mediante el TNM muestra que, en efecto, la demanda en dicho terminal se redujo significativamente luego que el TPMCH ingresara al mercado el 14.11.2024 cuando fue

inaugurado.⁵⁹ En efecto, durante el periodo enero – octubre 2024, antes del ingreso del TPMCH, el promedio mensual de descarga de graneles sólidos comestibles ascendió a 376 mil toneladas en el TNM; y, después, en el periodo noviembre 2024 – septiembre 2025, el promedio mensual del TNM se redujo en un 18% hasta 310 mil toneladas mensuales, tal como es posible observar en el siguiente gráfico.⁶⁰ Cabe indicar que, como también es posible visualizar en dicho gráfico, con posterioridad al ingreso al mercado del TPMCH, el flujo mensual de graneles descargados por el TNM muestra una tendencia creciente pero aun sin alcanzar los niveles previos a la inauguración del TPMCH.

Gráfico N° 3
DESCARGA DE GRANELES SÓLIDOS A TRAVÉS DEL TNM, ENERO 2024 - SEPTIEMBRE 2025
(miles de toneladas)



Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta N°01092-2025-APMTC/LEG.), Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

113. Como se indicó anteriormente, el periodo posterior al ingreso del TPMCH es noviembre 2024 – septiembre 2025, el cual comparado con el periodo previo enero – octubre de 2024 muestra la referida caída de 18%; sin embargo, si se comparara con el periodo previo enero 2023 – octubre 2024, la caída sería de 13%; si el periodo previo es enero 2022 – octubre 2024 la reducción es 12%, y si el periodo previo es enero 2021 – octubre 2024, la reducción es también 12%. Es decir, se observan caídas similares independientemente del periodo considerado. Recordemos que la última evaluación de condiciones de competencia de la carga sólida a granel del TNM fue hasta el año 2020 con ocasión de la segunda revisión tarifaria de dicho terminal portuario, la cual fue llevada a cabo por el Ositrán en el año 2021.

⁵⁹ Cabe indicar que, desde su inauguración hasta el 31.05.2025, el TPMCH estuvo en periodo de prueba; y el 01.06.2025 inició sus operaciones comerciales luego de que la APN le otorgara la respectiva licencia portuaria.

⁶⁰ El mes de noviembre de 2024 es considerado como parte del periodo posterior con la finalidad de identificar con mayor claridad la reducción de demanda del TNM asociada con el ingreso al mercado del TPMCH, pues justo a partir de ese mes (noviembre de 2024) es posible observar una caída en la cantidad de graneles sólidos comestibles descargados por el TNM. En caso se excluyera noviembre 2024, considerando como periodo posterior al ingreso del TPMCH únicamente diciembre 2024 - septiembre 2025, el promedio de descarga en el TNM no se reduciría en 18% como el caso indicado líneas arriba, sino en 15% respecto del periodo previo enero – octubre 2024.

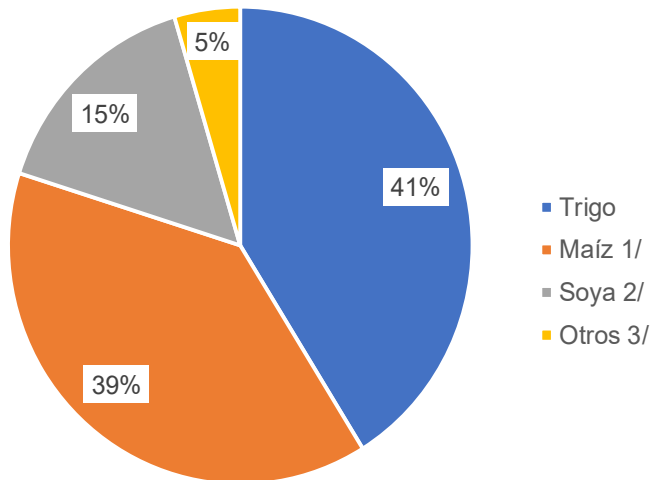
114. La reducción en la demanda del TNM podría estar explicada por el hecho que, luego de la inauguración del TPMCH, los usuarios tendrían una fuente alternativa efectiva de aprovisionamiento de servicios portuarios para realizar la descarga de sus graneles sólidos comestibles. Sin embargo, la menor demanda en el TNM también puede estar explicada por factores que no están relacionados con indicadores de un mercado competitivo.
115. En efecto, pueden existir usuarios portuarios que calificaban como clientes cautivos⁶¹ del TNM debido a ser este el terminal portuario más cercano a sus instalaciones, para quienes el ingreso del TPMCH al mercado significó la presencia de un proveedor de servicios portuarios aún más cercano en comparación con el TNM. La elección del TPMCH es la decisión óptima que minimiza los costos de aprovisionamiento de tales usuarios, quienes pasarían a convertirse en clientes cautivos del TPMCH. En este caso, la menor demanda del TNM no constituiría un indicio de la existencia de condiciones de competencia, sino solamente un reacomodo del mercado, ocasionado por el traslado de clientes para quienes la decisión óptima que minimiza sus costos de aprovisionamiento es dejar de utilizar el anterior puerto (el TNM) y empezar a utilizar el nuevo (el TPMCH), es decir, no son sustitutos.
116. Bajo ese contexto, con la finalidad de evaluar el argumento principal de APMT, se procederá a analizar si la menor demanda del TNM en efecto indica la existencia de condiciones de competencia debido al ingreso al mercado del TPMCH, o, en su defecto, ello solamente ha dado lugar a un reacomodo del mercado que no indica la existencia de condiciones de competencia.
117. En tal sentido, es preciso indicar que los principales graneles sólidos comestibles descargados mediante el TNM son el trigo (41%), el maíz (39%) y la soya (15%), que representaron el 95% del total de graneles sólidos comestibles descargados mediante el mencionado terminal portuario durante el periodo enero 2024 – septiembre 2025, como es posible observar en el siguiente gráfico.

⁶¹

Los usuarios podrían estar económicamente cautivos de un terminal portuario debido principalmente a la ubicación geográfica de sus centros de producción, distribución o almacenamiento (US DoJ y FTC, 2011).

US DoJ y FTC (2011). *Competition Concerns in Ports and Port Services*. DAF/COMP/WP2/WD (2011) 34. 27 June 2011. Pag. 4-5. Disponible en: <https://www.justice.gov/sites/default/files/atr/legacy/2011/07/29/273457.pdf> (último acceso: 11.11.2025).

Gráfico N° 4
DISTRIBUCIÓN DEL VOLUMEN ACUMULADO DE GRANELES SÓLIDOS COMESTIBLES
DESCARGADOS A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PRODUCTOS, ENERO 2024 -
SEPTIEMBRE 2025



Total: 7,17 millones de toneladas

Notas:

1/ Incluye maíz y destilado seco de granos de maíz.

2/ Contiene torta de soya, frejol de soya y harina de soya.

3/ Incluye cebada, avena, sal y malta.

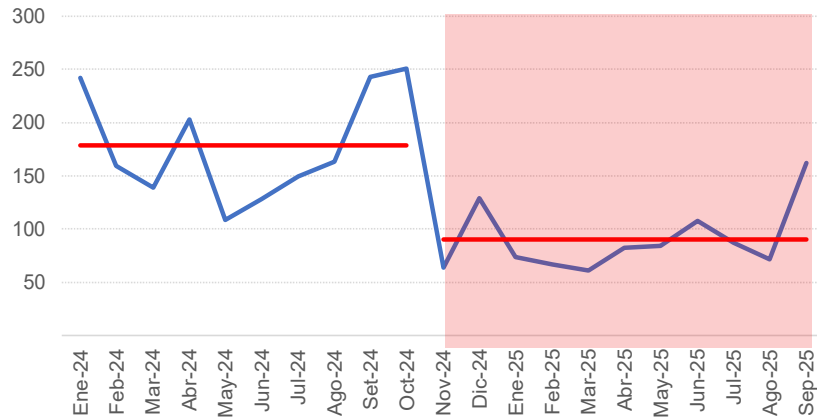
Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta N°01092-2025-APMTC/LEG.), Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

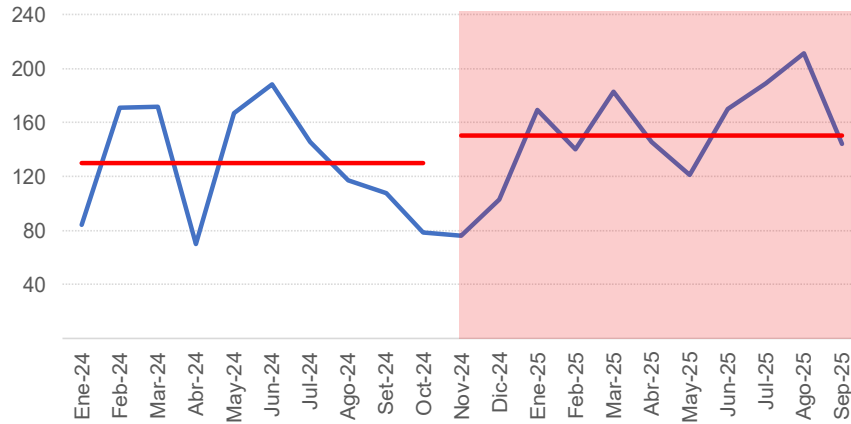
118. Como es posible observar en el siguiente gráfico, luego del ingreso al mercado del TPMCH, la reducción observada en el volumen total de graneles sólidos comestibles descargados a través del TNM está explicada por la caída de los flujos de descarga de maíz, cuyo promedio mensual se redujo en 50% y de los otros productos, que disminuyó en 2%. En los demás casos, en cambio, se aprecian incrementos en los flujos descargados a través del TNM luego del ingreso al mercado del TPMCH. En efecto, el promedio mensual de trigo descargado a través del TNM aumentó 15% y el promedio mensual de descarga de soya subió 5% durante el periodo noviembre 2024 – septiembre 2025 respecto del periodo previo enero – octubre 2024.

Gráfico N° 5
GRANELES SÓLIDOS COMESTIBLES DESCARGADOS A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN
PRODUCTOS, ENERO 2024 - SEPTIEMBRE 2025
(miles de toneladas)

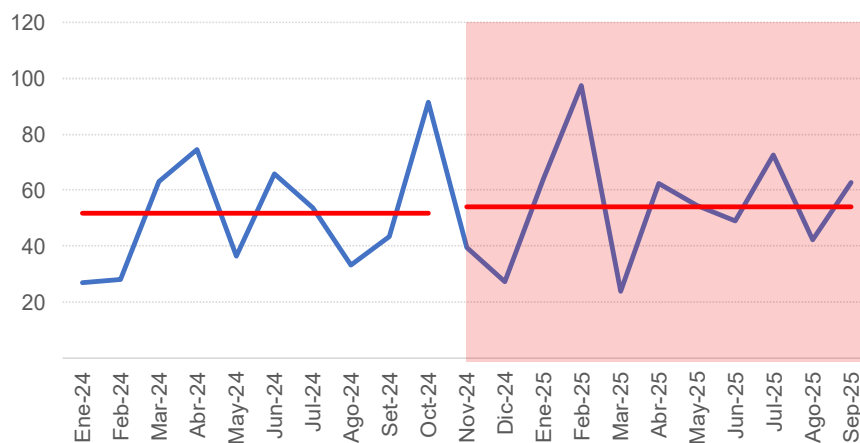
(a) Maíz^{1/}



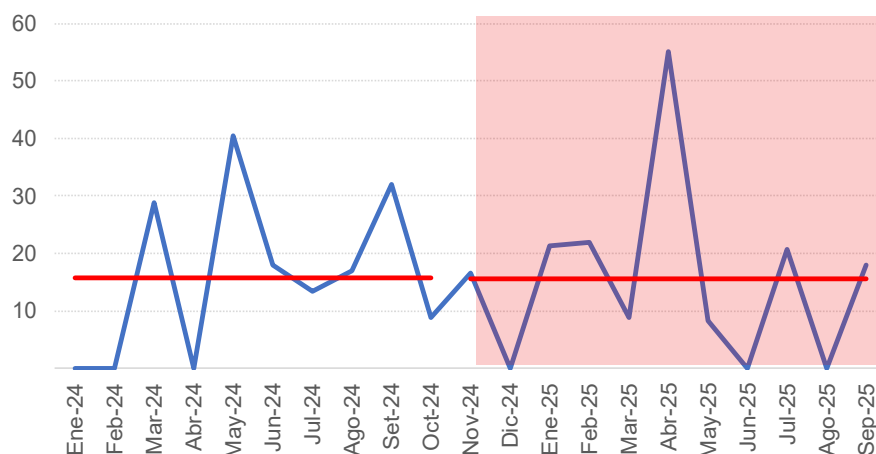
(b) Trigo



(c) Soya^{2/}



(d) Otros^{3/}



Notas:

1/ Incluye maíz y destilado seco de granos de maíz.

2/ Contiene torta de soya, frejol de soya y harina de soya.

3/ Incluye cebada, avena, sal y malta.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta N°01092-2025-APMTC/LEG.), Veritrade y Sunat.

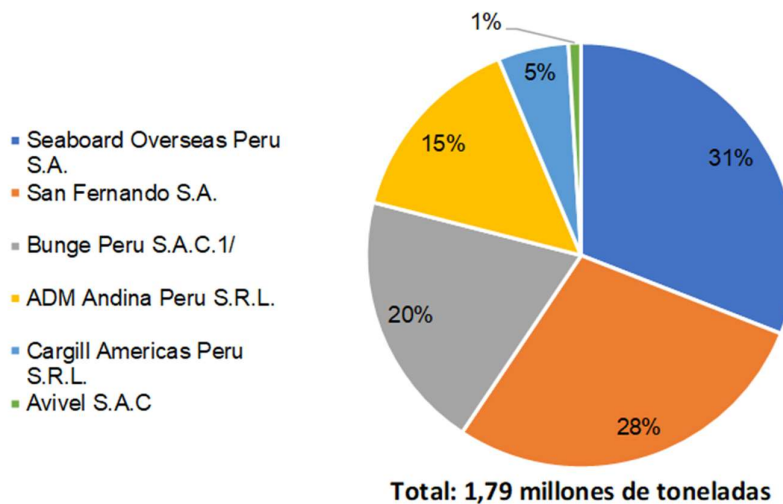
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. Bajo ese contexto, en virtud de que el volumen de trigo y soya descargados por el TNM no se redujo luego de que el TPMCH fue inaugurado, sino que, por el contrario, aumentó, resulta válido afirmar que no fue posible identificar, como señala APMT en su solicitud de desregulación tarifaria, que haya indicios de la existencia de condiciones de competencia en el mercado en el cual es brindado el servicio en cuestión.
120. Cabe precisar que ese no es el caso del maíz porque, como se evidenció anteriormente, su volumen descargado mediante el TNM, cayó considerablemente luego de la inauguración del TPMCH, lo cual podría ser un indicador de que ambos terminales portuarios son percibidos por los usuarios como alternativas de aprovisionamiento del servicio de descarga de graneles comestibles y, por ende, de la existencia de condiciones

de competencia. Por tal motivo, a continuación, se evalúa con mayor detalle el caso del maíz.

121. Luego de la inauguración del TPMCH, la caída del flujo de descarga mensual del maíz en el TNM fue explicada por una reducción del volumen de descarga de todos sus clientes, excepto Cargill Americas Peru S.R.L. En efecto, si comparamos el periodo enero – octubre 2024 y el periodo noviembre 2024 – septiembre 2025, se observa que el promedio mensual de descarga de Cargill Americas Peru S.R.L. y Avivel S.A.C., aumentó en 131% y 39%, respectivamente; mientras que el promedio de Seaboard Overseas Peru S.A. cayó en 49%, San Fernando S.A. 72%, Bunge Peru S.A.C. 50%, y ADM Andina Peru S.R.L. 77%.
122. Bajo ese contexto, es oportuno señalar que los clientes del TNM pueden ser divididos en dos categorías. Por un lado, están los *traders* de granos que son Seaboard Overseas Peru S.A., ADM Andina Peru S.R.L., Bunge Peru S.A.C. y Cargill Americas Peru S.R.L.,⁶² cuyo volumen acumulado de descarga fue equivalente al 71% del total de maíz descargado mediante el TNM durante el periodo enero – octubre 2024, antes de la inauguración del TPMCH. Y, por otro lado, están los importadores directos, quienes son empresas avícolas como San Fernando S.A.⁶³ y Avivel S.A.C.⁶⁴ cuyo volumen de descarga equivale respectivamente al 28% y 1% del total de maíz descargado mediante el TNM en el mismo periodo.

Gráfico N° 6
DISTRIBUCIÓN DEL VOLUMEN DE MAÍZ DESCARGADO MEDIANTE EL TNM, SEGÚN
EMPRESA IMPORTADORA, ENERO - OCTUBRE 2024



Notas:

- Incluye maíz y destilado seco de granos de maíz.

1/ Contiene también la carga de Viterro Agriculture Peru S.A.C., debido a la fusión de las casas matrices de ambas empresas. Información disponible en: <https://www.bunge.com/Press-Releases/Bunge-and-Viterro-Complete-Merger-to-Create-Premier-Global-Agribusiness-Solutions-Company> (último acceso: 10.07.2025).

Fuente: APMT (información remitida mediante Carta N°01092-2025-APMTC/LEG.)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁶² Ver información disponible en el Portal Web de la Agencia Agraria de Noticias: <https://agraria.pe/noticias/peru-incrementa-su-importacion-de-maiz-amarillo-duro-y-suma--24159> (último acceso: 10.07.2025).

⁶³ Es una avícola dedicada a la crianza de pollos, pavos y cerdos. Información tomada de la edición *on line* del 04.06.2024, disponible en: <https://gestion.pe/economia/empresas/de-vender-patos-a-ser-la-mayor-productora-avicola-del-pais-el-camino-de-san-fernando-empresas-consumo-masivo-historias-alimentos-emprendimiento-noticia/> (último acceso: 14.06.2025).

⁶⁴ Es una empresa dedicada a la crianza de aves y producción de huevos de gallina. Información tomada de la edición *on line* del Diario Gestión del 13.03.2015, disponible en: <https://gestion.pe/impresa/avivel-alista-planta-producir-huevo-polvo-liquido-80870-noticia/> (último acceso: 10.07.2025).

123. Los *traders* de granos son empresas dedicadas a la comercialización de granos, como el maíz, trigo, soya, etc., que son destinados a sus clientes ubicados en el Perú, razón por la cual deben transportarlos vía marítima desde los lugares de cultivo como EEUU, Canadá y Argentina. Los clientes de los *traders* agrícolas son principalmente empresas avícolas y molineras, quienes necesitan los granos para utilizarlos como insumos en sus respectivos procesos productivos. Es decir, los *traders* son intermediarios entre dichas empresas avícolas y molineras (clientes finales de los granos) y los productores de granos. La elección del puerto por el cual realizar la importación de granos finalmente dependerá del lugar donde esté ubicado el cliente final de los granos porque de ese modo se minimiza el costo de transporte de los granos desde los países de cultivo hasta las ubicaciones de los clientes finales.
124. Así, como es posible observar en el siguiente cuadro, los *traders* agrícolas utilizan los diferentes terminales portuarios de la costa peruana para realizar su importación de granos, y seleccionan el puerto dependiendo de la ubicación de sus clientes finales. Por ejemplo, Seaboard Overseas Peru S.A. utiliza el TPMS para atender a sus clientes finales localizados en La Libertad, el TNM para sus clientes establecidos en Lima o Callao, el TPGSM para descargar granos de sus clientes finales cuyos establecimientos están ubicados en Ica y el TPM para los granos de sus clientes ubicados en Arequipa.

Cuadro N° 7
SELECCIÓN DE TERMINAL PORTUARIO POR PARTE DE LOS *TRADERS* AGRÍCOLAS Y
LOS IMPORTADORES DIRECTOS

Terminal Portuario	Traders agrícolas	Importadores directos
Terminal Portuario de Paita: 2019-2022		Molinos & Cia S.A.
		Industrias Teal S.A.
		Chimu Agropecuaria S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry: 2019-2022	ADM Andina Peru S.R.L.	Chimu Agropecuaria S.A.
	Seaboard Overseas Peru S.A.	Molinos & Cia S.A.
	Cargill Americas Peru S.R.L.	
Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao: 2016-2020	ADM Andina Peru S.R.L.	San Fernando S.A.
	Seaboard Overseas Peru S.A. 1/	Alicorp S.A.A.
	Bunge Peru S.A.C.	Backus y Johnston S.A.A.
Terminal Portuario General San Martín - Pisco: 2018-2023	Cargill Americas Peru S.R.L.	
	Seaboard Overseas Peru S.A.	
Terminal Portuario de Matarani: 2018-2022	Seaboard Overseas Peru S.A.	Corporación Rico S.A.C.
		Alicorp S.A.A.

Nota:

1/ El *trader* es Contilatin del Perú S.A. quien, posteriormente al periodo 2016-2020 al cual corresponde la información, 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: 10.07.2025).

Fuente: Informe Conjunto N° 00133-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ), Informe Conjunto N° 00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), Informe Conjunto N° 00146-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) e Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. Cabe indicar que, como es posible anticipar, el cuadro anterior también muestra que los importadores directos (aquellas empresas que realizan sus compras internacionales de granos sin utilizar un *trader* agrícola) tienen un patrón de comportamiento similar a los *traders* pues, para importar sus granos, seleccionan el terminal portuario más cercano a sus respectivas instalaciones. Por ejemplo, Molinos & Cia S.A. y Chimu Agropecuaria S.A. utilizan el TPP y el TPMS para sus plantas ubicadas en Piura y La Libertad, respectivamente; y, del mismo modo, Alicorp S.A.A. emplea el TNM para descargar granos destinados a sus plantas de Lima y Callao, y el TPM para su establecimiento de Arequipa.
126. En tal sentido, luego de la inauguración del TPMCH, la reducción de descarga de maíz observada en el TNM para los *traders* agrícolas Seaboard Overseas Peru S.A., ADM Andina Peru S.R.L., y Bunge Peru S.A.C. puede estar explicada porque dejaron de utilizar el TNM y han empezado a emplear el TPMCH pues los granos importados podrían estar destinados a las avícolas ubicadas cerca de este último terminal portuario, en el llamado

norte chico. Cabe indicar que, justamente en el norte chico, cerca al TPMCH, están localizadas algunas sedes de las empresas avícolas más importantes del Perú, las cuales representan cerca del 50% de la producción total nacional (San Fernando, Redondos, Santa Elena, etc.)⁶⁵ Es hacia las plantas industriales de producción de alimentos balanceados de dichas avícolas donde se destina el maíz importado que será utilizado como insumo en la preparación de alimentos balanceados para los pollos.⁶⁶ En efecto, la Planta de Alimentos Balanceados Medio Mundo de la empresa Redondos S.A., hacia la cual se destinaría el maíz luego de ser descargado en el TPMCH, está ubicada en la Carretera Panamericana Norte km. 170,6 en el distrito de Végueta, provincia de Huaura y departamento de Lima,⁶⁷ más cerca al TPMCH. De otro lado, a diferencia de Redondos y Santa Elena que se abastecerían de maíz a través de algún *trader* agrícola,⁶⁸ San Fernando realiza importaciones directas de maíz; y por ese motivo será analizado de manera particular más adelante.

127. Bajo ese contexto, dada que algunas de las sedes de las avícolas más importantes del país están ubicadas en el norte chico, relativamente cerca del TPMCH y lejos del TNM, corresponde concluir que los *traders* agrícolas utilizarían el TPMCH y no el TNM para sus clientes ubicados en el norte chico, pues con ello minimizan los costos de transporte. En este caso, el traspaso de clientes del TNM al TPMCH es simplemente un reacomodo del mercado, y no un indicador de posible sustitución entre ambos terminales portuarios.
128. Por lo tanto, resulta válido concluir que la reducción de demanda en el TNM para la descarga de maíz por parte de los mencionados *traders* agrícolas, contrariamente a lo indicado por APMT, no implica la existencia de condiciones de competencia, sino simplemente un reacomodo del mercado pues las avícolas del norte chico, antes de la inauguración del TPMCH, eran clientes cautivos del TNM y ahora lo son del TPMCH.
129. Luego de analizar el caso de los *traders* agrícolas, corresponde evaluar si para San Fernando S.A. el TPMCH representa un sustituto al TNM en lo referido a la importación de maíz. Al respecto, hasta noviembre de 2024 San Fernando S.A. venía utilizando únicamente el TNM para importar su maíz; mientras que, desde diciembre de 2024, ha empezado a utilizar solamente el TPMCH; es decir, ha habido un reemplazo total de un terminal por otro. Cabe indicar que el volumen de descarga de maíz de San Fernando S.A. fue equivalente al 13% del total de graneles sólidos comestibles descargados mediante el TNM durante el periodo enero – octubre 2024, antes de la inauguración del TPMCH.
130. Para entender la elección del terminal portuario por parte de San Fernando S.A., es necesario identificar la cadena logística de aprovisionamiento del maíz desde el país de cultivo hasta las plantas industriales de elaboración de alimentos balanceados, ubicadas en los distritos de Chancay y Lurín, en las provincias de Huaral y Lima. Cabe indicar que la planta de Chancay está ubicada muy cerca del TPMCH, mientras que la planta de Lurín se encuentra relativamente más cerca del TNM, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

⁶⁵ Información disponible en la edición *on line* del Diario Gestión del 29.06.2018: <https://gestion.pe/economia/norte-chico-sera-piloto-exportacion-pollo-ee-uu-237065-noticia/> (último acceso: 11.07.2025).

⁶⁶ Ver el caso sobre Redondos en la información disponible en la edición *on line* del Diario Gestión del 25.11.2024: <https://gestion.pe/economia/empresas/redondos-planea-mejoras-en-planta-de-huaura-proyecto-logistico-en-detalle-alimentos-balanceados-produce-maiz-noticia/?ref=gesr> (último acceso: 10.07.2025). El caso de San Fernando puede ser consultado en el siguiente enlace: <https://corporativo.sanfernando.pe/nosotros/> (último acceso: 14.06.2025).

⁶⁷ Información tomada de la Resolución Directoral N° 00071-2025-PRODUCE/DGAAMI del Ministerio de la Producción, la cual está disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7568451/6426849-rd-0071-2025-produce-dgaami.pdf?v=1738419559> (último acceso: 08.11.2025).

⁶⁸ Cabe indicar que ello se deduce a partir del hecho que, en la información estadística remitida por APMT sobre sus clientes en el TNM, no ha sido posible identificar a Redondos y Santa Elena.

Cuadro N° 8
DISTANCIA Y TIEMPO DE TRAYECTO DESDE EL TPMCH Y TNM HASTA LAS PLANTAS
INDUSTRIALES DE ELABORACIÓN DE ALIMENTOS BALANCEADOS DE SAN
FERNANDO S.A.

Rutas	Planta de Lurín		Planta de Chancay	
	Distancia	Tiempo de trayecto	Distancia	Tiempo de trayecto
TPMCH	117 km	2 horas y 36 minutos	4,4 km	7 minutos
TNM	48,2 km	1 hora y 5 minutos	74,4 km	1 hora y 23 minutos

Fuente: Google Maps (información tomada el 13.07.2025 a las 04:30 pm).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. Sobre la base de la información presentada en el cuadro anterior es posible deducir que el recorrido total de un camión partiendo del TPMCH a las plantas de Lurín y Chancay es ligeramente menor que aquel que parte del TNM. Sin embargo, es importante considerar que la elevada congestión vehicular de los camiones para acceder y salir del TNM puede incidir en que el tiempo de traslado a las plantas de San Fernando S.A. sea mayor si se opta por descargar a través del TNM.
132. Finalmente, la decisión última sobre cuál terminal portuario utilizar para descargar graneles sólidos (TPMCH o TNM) dependerá del costo total de aprovisionamiento de San Fernando S.A. que incluye: (a) el costo de transporte marítimo (flete) desde el país de origen hasta el terminal portuario seleccionado, (b) el costo de descarga en el terminal portuario seleccionado, y (c) el costo de transporte terrestre desde el terminal portuario seleccionado hasta las correspondientes plantas industriales de elaboración de alimentos balanceados (ubicadas en Chancay y Lurín).
 - a) **Costo de transporte marítimo (flete)**
133. El costo de transporte marítimo (flete) desde el país de origen (principalmente Argentina) hasta el terminal portuario seleccionado no parece ser un elemento diferenciador pues el TPMCH y el TNM están relativamente cerca.
134. Para validar esta hipótesis, se analizaron las importaciones de maíz de San Fernando S.A., considerando aquellas naves con condiciones logísticas comparables, y seleccionando dos naves con fecha de embarque cercanas (17 de abril y 11 de mayo de 2025), que partieron del mismo puerto (San Lorenzo, Argentina) con el fin de poder evitar distorsiones derivadas del contexto internacional y la volatilidad en los fletes marítimos. Como resultado, se identificó que el flete marítimo promedio por tonelada para una nave proveniente del puerto de San Lorenzo, con destino tanto hacia el TNM como al TPMCH ascendió a USD 32,50, tal como se puede observar en el siguiente cuadro, lo que refuerza la idea de que no existen diferencias significativas en los costos de transporte marítimo entre ambos puertos.

Cuadro N° 9
CÁLCULO DEL FLETE MARÍTIMO UNITARIO DE LA IMPORTACIÓN DE MAÍZ REALIZADA
POR SAN FERNANDO S.A.

Número de Manifiesto	Número de DUA/DAM ^{1/}	Flete Marítimo Total ^{2/} (USD) (a)	Cantidad Importada ^{3/} (TM) (b)	Flete Marítimo Unitario (USD) (a)/(b)
370-2025-121^{4/}	004618 1	327 841	10 087	32,50
	004619 1	325 000	10 000	32,50
	004620 1	325 000	10 000	32,50
	004621 1	232 477	7 153	32,50
118-2025-1290^{5/}	214419 1	325 000	10 000	32,50
	214424 1	494 005	15 200	32,50
	214425 1	325 000	10 000	32,50

Notas:

1/ DUA: Declaración o Documento Única de Aduanas; DAM: Declaración Aduanera de Mercancías.

2/ Flete total declarado por el importador para cada DUA/DAM.

3/ Cantidad total importada según factura comercial.

4/ Corresponde a la nave cuyo destino es el TPMCH, embarcada el 17 de abril de 2025 para el transporte de maíz duro amarillo.

5/ Corresponde a la nave cuyo destino es el TNM, embarcada el 11 de mayo de 2025 para el transporte del maíz duro amarillo.

Fuente: Veritrade (con fecha de descarga del 03.07.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

135. Complementando el análisis anterior, las distancias marítimas entre los terminales portuarios de destino y de origen, refuerzan la hipótesis de que no existe una diferencia significativa en los costos dado que la distancia marítima calculada⁶⁹ desde el puerto de San Lorenzo en Argentina hasta el TNM es de 4 220,7 millas náuticas, mientras que hasta el TPMCH es de 4 254,9 millas náuticas, lo que representa una diferencia inferior al 1 %. Por tanto, se concluye que el costo del flete marítimo no constituye una ventaja para ninguno de los terminales portuarios.

b) Costo de descarga en el terminal portuario seleccionado

136. En relación con el costo de descarga en el terminal portuario seleccionado, se tiene que, según sus respectivos Tarifarios, en el TNM, la Tarifa de la descarga es de USD 10,20 sin IGV por tonelada con la promoción general (con cinco días libres para aquellas mercancías que hacen uso de torres absorbentes y silos); mientras que en el TPMCH el precio cobrado es de USD 10,00 sin IGV por tonelada (con cinco días libres de almacenamiento también). Con base en lo anterior, se observa que la Tarifa del TNM con la promoción general es apenas mayor en comparación con el TPMCH, otorgando una ligera ventaja a este último terminal portuario.
137. Además, la atención de las naves graneleras en el TPMCH es de USD 1,20 por metro eslora hora que es menor que los USD 1,50 por metro eslora hora del TNM, con lo cual también hay una ventaja para el TPMCH.

⁶⁹ Información obtenida de: <https://www.searates.com/es/distance-time/> (último acceso: 14.07.2025).

c) Costo de transporte terrestre

138. Sobre el costo de transporte terrestre desde el terminal portuario seleccionado hasta las correspondientes plantas industriales de elaboración de alimentos balanceados (ubicadas en Chancay y Lurín), de acuerdo con lo mostrado anteriormente en el Cuadro N° 8, el TPMCH tiene una muy ligera ventaja con relación al TNM por el menor recorrido terrestre que tendrían que realizar los camiones de San Fernando S.A.
139. En resumen, todo indica que, dadas las ubicaciones de las plantas de San Fernando S.A. en los distritos de Chancay y Lurín, el TPMCH tiene una ventaja pues representa un menor costo total de aprovisionamiento del maíz, lo que explicaría por qué la mencionada avícola ha dejado de utilizar el TNM y lo reemplazó por el TPMCH. Dicha ventaja depende, entre otros, de factores como el costo del servicio de descarga en los puertos, los cuales podrían ser modificados por las Entidades Prestadoras para atraer más clientes, específicamente aquellos como San Fernando S.A. que tienen plantas relativamente cerca de cada uno de los terminales portuarios. Para dicho cliente, podría ocurrir un escenario que muestre indicios de existencia de condiciones de competencia, el cual a lo mucho alcanzaría al 13% del volumen total de la descarga de graneles sólidos comestibles del TNM.
140. Cabe indicar que este no es el caso de aquellos clientes cuyos establecimientos están ubicados relativamente más cerca al TPMCH o relativamente más cerca del TNM, pues al fin y al cabo dichos usuarios portuarios calificarían como clientes cautivos de un puerto u otro, lo cual, como indica la literatura especializada, suele ser común en la industria portuaria.

III.4.3. PRESUNTA FALTA DE INCENTIVOS DEL TNM PARA AUMENTAR TARIFAS

141. El Concesionario ha señalado que el TNM no tiene incentivos para aumentar el importe cobrado por el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible pues podría perder más clientes, lo cuales se irían hacia el TPMCH; es decir, APMT considera que este último terminal portuario ejerce una presión competitiva significativa sobre el TNM.
142. Al respecto, con la finalidad de evaluar lo señalado por APMT, se analizará la evolución de la tarifa del servicio en cuestión, una variable de suma importancia en el análisis de condiciones de competencia. En efecto, según Davis y Garcés (2010, p. 189),⁷⁰ si dos proveedores, uno instalado y otro entrante, compiten por los mismos clientes, es decir, cuando son potenciales sustitutos, resulta razonable esperar que, mientras más cerca esté localizada la empresa entrante, más se verá afectado el precio que la empresa instalada puede cobrar; en tanto que, mientras más alejada esté ubicada la empresa entrante, es razonable esperar que no haya ningún efecto sobre el precio que puede cobrar la empresa instalada.
143. Como indica Motta (2018, p. 108),⁷¹ uno esperaría que una empresa instalada pudiera revisar a la baja sus precios mientras observa que una nueva empresa ingresa al mercado; y, a su vez, el competidor potencial o entrante sabe muy bien que el establecido es capaz de modificar su precio, y razonablemente esperaría que el precio, después de su entrada, sea menor que antes de entrar. En esa misma línea, según Motta (2018, p. 525), es parte del proceso normal de la competencia que la entrada de un competidor provoque una respuesta por parte de las empresas establecidas, llevándolas a disminuir sus precios.
144. Bajo ese contexto, en un escenario de existencia de condiciones de competencia donde los proveedores de servicios portuarios son considerados como sustitutos por parte de los

⁷⁰ David, P. & Garcés, E. (2010). Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis. Princeton University Press.

⁷¹ Motta, M. (2018). Política de competencia: Teoría y práctica. Fondo de Cultura Económica.

usuarios, se esperaría que el ingreso del TPMCH, en razón de su cercanía principalmente, debería afectar la capacidad del TNM para incrementar sus precios, pues si lo hace este último perdería clientes. Es decir, no resultaría razonable esperar un aumento de precios en el TNM durante el periodo posterior al ingreso del TPMCH; es más, para evitar perder clientes, sería más razonable esperar que el TNM reduzca sus precios efectivamente cobrados tras el ingreso del TPMCH; o, al menos, los mantenga en el mismo nivel.

145. Por el contrario, en un contexto de ausencia de condiciones de competencia porque ambos terminales portuarios no son sustitutos desde el punto de vista de los usuarios, el ingreso del TPMCH no debería afectar la capacidad del TNM para incrementar sus precios pues, aun cuando lo hiciera, no esperaría en esa ocasión perder una cantidad significativa de clientes debido a ese mayor precio.
146. Al respecto, desde el 15.11.2024, el precio cobrado en el TPMCH es de USD 10,00 por tonelada descargada de graneles sólidos comestibles y se ha mantenido en ese importe hasta la actualidad. Por su parte, la Tarifa cobrada en el TNM era de USD 8,80 por tonelada en ese entonces (15.11.2024) y, en un contexto donde enfrenta una menor demanda, a partir del 01.07.2025 el TNM cobra USD 10,20 por tonelada, lo cual representa un incremento de 10% respecto del importe previo vigente de USD 9,30 por tonelada. Es decir, en un contexto en el cual la Tarifa cobrada en el TNM (USD 9,30 por tonelada) era menor que el precio cobrado en el TPMCH (USD 10 por tonelada), la decisión comercial de APMT fue no solamente incrementar la Tarifa, sino ubicarla en USD 10,20 por tonelada, en un nivel por encima del TPMCH donde el precio sigue siendo de USD 10,00 por tonelada, tal como es posible observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 10
PRECIOS Y TARIFAS PARA ATENCIÓN DE NAVES GRANELERAS Y DESCARGA DE
GRANELES SÓLIDOS COMESTIBLES EN EL TNM Y EL TPMCH, ENERO 2024 –
SEPTIEMBRE 2025

Fecha de vigencia	Uso o alquiler de amarradero		Descarga de Granel Sólido Comestible			
	TNM 2/	TPMCH 3/	TNM		TPMCH	Uso de área operativa (almacenamiento)
			Tarifa con descuento general	Tarifa con promoción		
	USD por metro eslora-hora		USD por tonelada			
01.01.2024	1,42		8,30	8,30		5 días libres en TNM y TPMCH c/
01.07.2024	1,47		8,80	8,80		
15.11.2024 ^{1/}	1,47	1,20	8,80	8,80	10,00	
09.01.2025	1,47	1,20	9,30	9,30	10,00	
23.01.2025 ^{1/}	1,47	1,20	9,30	9,30	10,00	
07.04.2025 ^{1/}	1,47	1,20	9,30	9,30	10,00	
01.06.2025	1,47	1,20	9,30	9,30	10,00	
18.06.2025	1,47	1,20	9,30	8,80 ^{a/}	10,00	
25.06.2025	1,47	1,20	9,30	9,30	10,00	
01.07.2025	1,50	1,20	10,20	10,20	10,00	
24.07.2025	1,50	1,20	10,20	10,20 ^{b/}	10,00	

Notas:

1/ Para el TPMCH es la fecha de publicación de la Lista de precios en la web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.

2/ Incluye amarre y desamarre. El uso de amarradero a contar desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe.

3/ El concepto se denomina Muellaje e incluye amarre y desamarre, desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe. La facturación se determina en función de la eslora de la nave en metros por hora. La fracción de hora se considera como hora completa.

a/ Aplica exclusivamente a granos limpios descargados como carga sólida a granel por el Muelle N° 11 del TNM. Se otorgó un descuento de USD 0,50 por tonelada, resultando en un precio final de USD 8,80 por tonelada. Esta promoción estuvo vigente del 18 al 24 de junio de 2025, es decir, apenas siete días, y luego de este período el descuento de USD 0,5 por tonelada dejó de aplicarse, según el Tarifario versión 14.1 y 14.2 del TNM.

b/ Aplica a los usuarios que descarguen trigo en granel sólido en un volumen superior a las 180 mil toneladas durante los meses de mayo 2025 a agosto 2025 (periodo cuatrimestral), se les aplicará por el servicio un descuento de USD 2 por tonelada. Este último descuento se aplicará hasta un volumen máximo de 90 mil toneladas. Este descuento está vigente desde el 24 de julio de 2025 y se aplicará hasta el 30 de noviembre de 2025. Al respecto se estima un impacto limitado de la promoción comercial, dado que el volumen promedio anual de carga sólida a granel comestible en el periodo 2021–2024 fue de 4,2 millones de toneladas, y entre enero - septiembre de 2025 se movilizaron 3,0 millones de toneladas.

c/ En el TNM, los días libres otorgados aplican para aquellas mercancías que hacen uso de torres absorbentes y silos; y en el caso del TPMCH, no se han identificado en su Tarifario condiciones específicas relacionadas con el uso de días libres.

Fuente: APMT (Tarifarios del TNM, versiones de V.12.6 a V.14.7) y Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (Listas de precios del TPMCH, versiones V.1 a V.3). Disponible en el siguiente enlace al Portal Web de APMT: <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs> y en el enlace al Portal Web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.:

<https://coscochancay.pe/#/res/rateDisclosure> <https://coscochancay.pe/file_server/portal/notice/20241115/I1ZQY5UDa-FINAL_VERSION_CSPCP_LIST_OF_PRICES.pdf> (últimos accesos: 28.09.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

147. En consecuencia, bajo los enfoques de Davis y Garcés (2010, p. 189) y Motta (2018, p. 108), no se observa que, luego del ingreso al mercado del TPMCH, la capacidad del TNM para aumentar sus Tarifas se haya visto afectada, de modo tal que pueda ser un indicio de que ambos terminales portuarios son sustitutos desde la perspectiva de los clientes portuarios. Por el contrario, se evidencia que el TNM tiene incentivos suficientes para aumentar sus Tarifas, las cuales han aumentado en un porcentaje relativamente considerable desde el 01.07.2025, cuando ya estaba disponible el TPMCH. Con ello, es posible concluir que, desde el punto de vista de los usuarios, ambos terminales portuarios (TNM y TPMCH) no son considerados como sustitutos.

III.4.4. COSTOS Y EJERCICIO DE SIMULACIÓN DE COSTOS DE APMT INDICA SUPUESTA SUSTITUCIÓN ENTRE TNM Y TPMCH

a) Respecto a la evaluación de costos del Concesionario

148. Para validar si ambos terminales pertenecen al mismo mercado geográfico, el Concesionario evaluó, entre otros aspectos, los costos que enfrentarán los usuarios finales que movilizan carga a granel sólido al elegir entre el TNM y TPMCH, y clasificó su ubicación en cinco zonas: Este (10%), Norte (15%), Sur (2%), Chancay (27%) y Callao (46%).
149. Además, APMT indica que los usuarios cuya ubicación es más cercana al TPMCH preferirán dicho terminal portuario, específicamente aquellos localizados en las zonas Chancay y Norte (aproximadamente 42% de la carga). Asimismo, también señala que cada usuario presenta una estructura de costos determinada según su ubicación, productos demandados, eficiencia logística, entre otros.
150. En ese sentido, el Concesionario clasifica los costos que enfrentarán los usuarios finales que movilizan carga a granel sólido en tres categorías: marítimos, tarifarios y terrestres.
- El costo marítimo está comprendido por el flete que cobran las navieras y el *fee* de demora por el tiempo total que la nave espera para ser atendida en el puerto de destino. Dado que no existe información sobre el flete que cobrarán las navieras en el TPMCH, APMT indica que el costo marítimo está comprendido únicamente por el *fee* de demora, el cual asciende a USD 0,1 TM/h.⁷²
 - Los servicios portuarios comprenden la tarifa del servicio y los servicios de almacenamiento o manipulación de la carga; sin embargo, según APMT, como no

⁷² De acuerdo con APMT, para calcular el *fee* de demora se considera un costo diario de USD 45 000 (1 875 USD/h) y un valor promedio de carga por nave de 22,5 miles de TM (promedio de carga de naves de granel comestible que llegaron al TNM en el año 2023).

hay información sobre costos de almacenamiento o manipulación que forman parte del área portuaria y que ofrecerá el TPMCH, los costos de los servicios portuarios solo están comprendidos por la tarifa del servicio. En ese sentido, el Concesionario considera la tarifa base establecida por el TNM para el servicio estándar de carga a granel sólido de USD 12,4 por tonelada y, por el mismo servicio, considera que el TPMCH ofrece una tarifa base de USD 11,8 por tonelada.

- Los costos de transporte terrestre están conformados por el costo de movimiento de carga y el costo de espera de camiones en los terminales portuarios, los cuales ascienden a USD 0,1⁷³ y 0,4⁷⁴ por TM/h, respectivamente. Asimismo, APMT indica que el tiempo de espera de los camiones en el TNM es de 6,5 horas⁷⁵ y, en el caso del TPMCH, dado que no presentaría congestión vial por el túnel que conecta el complejo de ingreso con la zona operativa portuaria, solo considera el tiempo de atención una vez que el camión ingresa al terminal, el cual asciende a 1,5 horas⁷⁶.
151. Con base en lo anterior, el Concesionario señala que, como resultado de un equilibrio inicial, sin considerar los costos marítimos y otros costos indirectos asociados a la cadena logística, el costo de movilización de carga a granel sólido a través del TPMCH sería inferior para los usuarios ubicados en la zona de Chancay; mientras que los usuarios ubicados en la zona Norte, podrían seguir prefiriendo el TNM ya que los costos son menores a los que incurrirían en el TPMCH (ver Gráfico N° 2 de la sección III.3).
152. Además, APMT realiza un *test* de índole similar al SSNIP para el TNM, midiendo el impacto que tendría en aquellos usuarios que se ubican en la zona Norte, según el cual, si el TNM incrementara su tarifa del servicio estándar a la carga a granel sólido en 5% generaría una reducción de sus ingresos agregados por la pérdida de usuarios en la zona Norte. De este modo, APMT afirma que se comprobaría que el TNM y el TPMCH están dentro del mismo mercado geográfico relevante.
153. Considerando lo anterior, a continuación, se analiza: (i) las zonas geográficas de los usuarios clasificadas por APMT y (ii) los costos que considera dicha Entidad Prestadora para la determinación del mercado geográfico relevante.

Sobre la clasificación de las zonas geográficas de los usuarios del TNM

154. Con relación a la clasificación de los usuarios en zonas geográficas, es importante notar que se observan algunas imprecisiones en la estimación presentada por el Concesionario. En particular, en el caso de Bunge Perú S.A.C., APMT asignó como ubicación solo a la zona Este, mientras que en la sección Consulta RUC de la página web de la Sunat⁷⁷, se encontró que dicho usuario cuenta con un depósito en el distrito de Pachacamac, uno en el distrito de Végueta y dos en el distrito del Callao. Asimismo, se observa que la clasificación de Molino El Triunfo S.A. realizada por APMT es la zona Sur; sin embargo, según la mencionada fuente de información (página web de Sunat), dicha empresa posee únicamente tres depósitos, todos ubicados en el distrito del Callao.

⁷³ Según el APMT, dicho valor se obtiene de un estudio del MTC del año 2020 denominado "Actualización de los Valores de la Tabla de Referencia para la aplicación del sistema de pago de Obligaciones Tributarias en el Servicio de Transporte de Bienes realizados por vía Terrestre, aprobado por Decreto Supremo No 033-2026-MTC".

⁷⁴ Ídem.

⁷⁵ De acuerdo con APMT, se considera un tiempo de cola de cinco (05) horas afuera del antepuerto y una hora y media (1,5) una vez ingresado al terminal.

⁷⁶ Conforme a lo indicado por APMT, este valor fue extraído del Informe N° 0053-2019-APN-DIPLA-GCBA.

⁷⁷ Disponible en: <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp> (último acceso: 09.07.2025).

155. Además, APMT ha clasificado geográficamente a los usuarios de la categoría "Otros" en la zona Norte, argumentando que representan el 15% de la carga y están dispersos principalmente en distritos ubicados entre el Callao y Chancay. El Concesionario mencionó específicamente a empresas como Molitalia S.A. (cuya planta está en Los Olivos) y Agroindustria Santa María S.A.C. (con planta en Independencia) dentro de este grupo.⁷⁸ Sin embargo, de la revisión de la información en la página web de la Sunat, se observa que la asignación de la zona Norte a los usuarios en la categoría "Otros" no parece estar completamente alineada con sus ubicaciones reales. Por ejemplo, en el caso de Molitalia S.A., empresa mencionada por el propio APMT, se ha identificado que, si bien posee depósitos y sedes productivas en diversos distritos, también cuenta con siete (7) depósitos⁷⁹ ubicados en el Callao. A pesar de ello, el Concesionario clasificó a este usuario exclusivamente en la zona Norte.
156. De este modo, a pesar del análisis de APMT, la información disponible en la página web de la Sunat sugiere que los principales clientes que movilizan productos a granel sólido comestible (que representan aproximadamente el 85% de la demanda en 2024) deberían clasificarse únicamente en las zonas del Callao y Chancay. Esta reasignación implicaría que la participación de la zona del Callao aumentaría del 46% al 58%, mientras que la zona de Chancay se mantendría en un 27%, y la zona Norte conservaría el 15% de participación⁸⁰.

Sobre los costos considerados para la delimitación del mercado geográfico relevante del TNM

157. APMT evalúa los costos que implica para un usuario la elección entre el TNM y el TPMCH, basándose en su ubicación geográfica. Para ello, considera los costos de los servicios portuarios, los costos de transporte terrestre y los costos de transporte marítimo.
- En cuanto a los costos de los servicios portuarios, el Concesionario indica que no consideró los costos asociados al almacenamiento o la manipulación de la carga en su delimitación del mercado geográfico, debido a la no disponibilidad de información. Sin embargo, ante los problemas de infraestructura logística suscitados en torno a las operaciones del TPMCH, como la escasez de infraestructura para el almacenamiento de mercancías en Chancay⁸¹, sería pertinente considerar los costos de almacenamiento o la manipulación de la carga en el análisis.
 - Con relación a los costos de transporte terrestre, APMT indica que estos se componen del costo de movimiento de carga terrestre y el costo de espera de camiones en los terminales portuarios los cuales, independientemente de la elección del terminal y de la zona geográfica en la que se ubique el usuario, ascienden a USD 0,1 TM/km y USD 0,4 TM/km, respectivamente.

⁷⁸ Extraído del documento "Absolución del requerimiento de información adicional por parte de Ositrán" remitido por el Concesionario en su Carta N° 0977-2025-APMTC/LEG del 27.05.2025.

⁷⁹ De acuerdo con la sección de Consulta RUC de la página web de la Sunat, las direcciones de los depósitos ubicados en el Callao son: Av. Elmer Faucett N° S N (frente al 5104), Av. Argentina N° 4793 Urb. Reynoso, Cal. Carbono N° 213 Urb. Industrial Grimaneza, Av. Argentina N° 2833, Av. Nestor Gambeta KM. 14.5, Av. Oscar Benavides N° 6121, Av. Rímac N° 224 Otr. Ciudadela La Chalaca.

⁸⁰ Cabe indicar que, a partir de la información proporcionada por APMT, no se ha logrado identificar a todos los usuarios que componen la categoría "Otros", lo que dificulta verificar si su clasificación mayoritaria en la zona Norte es razonable.

⁸¹ Es importante mencionar que la escasez de infraestructura para el almacenamiento de mercancías llevó al Poder Ejecutivo a modificar el Reglamento de la Ley General de Aduanas, mediante el Decreto Supremo N° 198-2024-EF. Esta modificación permite a los almacenes aduaneros del Callao extender su jurisdicción a Chancay por un período de cinco años, sin necesidad de contar con instalaciones físicas en Chancay.

En relación con el análisis de costos, el Concesionario asumió que el costo del movimiento de carga terrestre desde el Callao hacia el TPMCH es idéntico al de un usuario ubicado en Chancay hacia el mismo terminal. No obstante, este criterio no contempla otros factores que podrían incrementar el costo por kilómetro para un usuario ubicado en el Callao al solicitar el servicio de transporte terrestre hacia el TPMCH. Estos factores se encuentran relacionados con la lenta ejecución de proyectos viales para integrar Lima y Callao con Chancay⁸², la congestión y sobrecarga en la carretera Panamericana Norte⁸³, entre otros.

La diferencia en los costos de desplazamiento terrestre de carga hacia el TPMCH entre usuarios del Callao y de Chancay se acentúa notablemente al incorporar el costo de oportunidad. Considerando la mayor distancia y los desafíos viales que enfrentan los camiones que parten del Callao para operar en el TPMCH (según lo descrito previamente), es razonable concluir que el costo de oportunidad para un camión proveniente del Callao será superior al de uno que se origine en Chancay.

- En relación con los costos de transporte marítimo, APMT señala que estos se componen del flete marítimo y el *fee* de demora. Si bien menciona que el flete marítimo no se incluyó en el análisis por indisponibilidad de información, no ha proporcionado una justificación para la exclusión del *fee* de demora en la delimitación del mercado geográfico. Es relevante notar que este concepto sí se emplea posteriormente para evaluar la dinámica competitiva por zonas geográficas, tal como se describirá en el siguiente acápite.

158. Finalmente, el marco conceptual del Concesionario establece que, además de los costos marítimos, portuarios y terrestres, también deberían considerarse otros costos indirectos que forman parte de la cadena logística para la delimitación del mercado geográfico relevante; sin embargo, no definió ni utilizó estos costos indirectos en su evaluación.

b) Respecto al ejercicio de simulación de APMT para la evaluación ilustrativa de la dinámica competitiva según zonas geográficas

159. Con la finalidad de evaluar la dinámica competitiva entre el TPMCH y el TNM, el Concesionario realiza un ejercicio de simulación de costos que estima el tiempo de espera que enfrentarían las naves graneleras para ser atendidas en cada terminal portuario. Para ello:

- En primer lugar, toma en consideración la información de cada terminal respecto al servicio a la carga de granel sólido comestible, tales como capacidad, velocidad de descarga, tarifas máximas, tiempo de almacenaje libre, tiempo de espera de los camiones, entre otros.

⁸² "Sin embargo, su consolidación como polo logístico enfrenta varios retos. Uno de ellos es la lenta ejecución de proyectos clave de conectividad en la zona. La Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) priorizó cuatro proyectos viales para articular Chancay con el norte de Lima, pero solo uno es actualmente viable. A esto se suma la falta de avance en corredores logísticos estratégicos como la vía Chancayllo-Chancay, el par vial del Serpentin o la avenida Néstor Gambetta, lo que limita la integración eficiente con Lima y Callao."

Fuente: Asociación Peruana de Agentes Marítimos (2025). Puerto de Chancay ya conecta con Shanghai y mueve 60.000 contenedores, pero enfrenta trabas logísticas y presión geopolítica. Disponible en: <https://apam-peru.com/puerto-de-chancay-ya-conecta-con-shanghai-y-mueve-60-000-contenedores-pero-enfrenta-trabas-logisticas-y-presion-geopolitica/> (último acceso: 10.07.2025).

⁸³ "Asimismo, la infraestructura vial es un cuello de botella. La congestión y sobrecarga en la carretera Panamericana Norte afectan la plena funcionalidad del puerto y podrían limitar su competitividad frente a otros puertos consolidados".

Fuente: Infobae (2025). Seis meses del Megapuerto de Chancay: pocos avances logísticos, sin zona económica y con escasez de talento especializado. Disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2025/05/18/seis-meses-del-megapuerto-de-chancay-pocos-avances-logisticos-sin-zona-economica-y-con-escasez-de-talento-especializado/#:~:text=La%20infraestructura%20vial%20insuficiente%20limita,inversi%C3%B3n%20extranjera%20en%20la%20regi%C3%B3n&text=El%20megapuerto%20de%20Chancay%20registra,y%20las%20proyecciones%20del%20proyecto> (último acceso: 10.07.2025).

- En segundo lugar, considerando la información sobre el número de muelles para atender la carga a granel sólido comestible de ambos terminales portuarios y los tiempos de atención de naves en cada uno de los muelles del TNM, APMT estableció que las naves se distribuyen de acuerdo con intervalos de tiempo que fluctúan según los siguientes parámetros: un promedio de 62 horas, una desviación estándar de 56 horas, un valor mínimo de una hora y un valor máximo de 306 horas.
- En tercer lugar, el proceso de asignación de naves a los muelles se lleva a cabo iterativamente (100 veces), considerando la asignación de naves que optan por el TNM y el TPMCH. Con ello, los tiempos estimados de espera que enfrentaría cada nave en cada puerto sería de 59 horas en el TNM y 127 horas en el TPMCH⁸⁴. De acuerdo con APMT, estos resultados se justificarían en el hecho que el TNM cuenta con mayor cantidad de muelles para la atención de naves y a la mejora del Muelle 11 como consecuencia de las inversiones de la Etapa 3A.

160. Basándose en su ejercicio de simulación de costos, el Concesionario concluye que el costo marítimo para el TPMCH sería USD 5,70 por tonelada superior al del TNM. Sin embargo, destaca que la decisión final de cada usuario dependerá de la estructura de costos ofrecida por cada terminal portuario. En este sentido, para atraer o retener la demanda de cada zona geográfica, el TPMCH deberá ser más competitivo, estableciendo tarifas que logren que el costo final para el usuario sea inferior al mínimo que el TNM podría alcanzar. A continuación, se detalla la máxima reducción rentable de tarifa que el Concesionario estima que podría implementar para competir con el TPMCH.

Cuadro N° 11
MÍNIMO COSTO RENTABLE OFRECIDO POR EL TNM PARA LA RETENCIÓN DE CADA ZONA MANTENIENDO LA REGULACIÓN TARIFARIA

Zona	Máxima reducción rentable de tarifa (US\$/TM)	Mínimo costo total (US\$/TM)
Este	1.0	21.4
Norte	1.6	20.1
Sur	0.2	23.8
Chancay	2.9	24.2
Callao	5.0	15.0

Nota: La máxima reducción rentable de tarifa es calculada por APMT evaluando el umbral a partir del cual una reducción marginal genera que las pérdidas sean mayores a las ganancias de dicha estrategia. Esta pérdida de rentabilidad se traduce en menor costo para el cliente final. Por ello, los umbrales rentables variarán dinámicamente en función de la tarifa que se cobre al momento de analizar la estrategia de reducción o incremento del precio.

Tomado de: APMT (Tabla 6 del Informe de Apoyo).

161. En este contexto, según APMT, el TPMCH podría fijar una tarifa mínima para el servicio portuario de carga a granel sólido comestible equivalente hasta su costo unitario. Este costo, estimado por el Concesionario de manera conservadora en USD 5,40⁸⁵ por

⁸⁴ Los resultados del ejercicio de simulación fueron extraídos del Anexo 1G del documento "Absolución del requerimiento de información adicional por parte de Ositrán", remitido mediante la Carta N° 0977-2025-APMTC/LEG del 27 de mayo de 2025.

⁸⁵ Específicamente APMT señaló lo siguiente:

"Dado que el TNMPC evidenciará menores costos logísticos (Gestión, 2024), de manera conservadora, se asume que el costo unitario del TPMCH corresponde al costo unitario estimado para el TNMPC. Para 2023, este costo se calcula considerando los costos por prestación de servicios portuarios y los gastos de administración y de ventas asociados a la actividad productiva (US\$ 49.1 millones y US\$ 47.1 millones, respectivamente). A este valor (US\$ 96.2 millones) se le aplica un factor de 30%, correspondiente a la proporción que representa el granel sólido sobre la carga total (en TM) recibida por el TNMPC. Así, un total de carga de granel comestible de TM 5.3 millones, se obtiene un costo unitario de US\$/TM 5.4."

tonelada, ejercería una presión competitiva sobre el TNM, generando que dicho terminal se vea obligado a cobrar por debajo de su tarifa tope. Según el Concesionario, esta situación se acentúa debido a que el TPMCH no está sujeto a regulaciones no tarifarias, como la prohibición de discriminación de precios o la obligación de priorizar la atención de los usuarios estrictamente por el orden de llegada de las naves⁸⁶.

162. Al respecto, a continuación, se analiza lo indicado por el Concesionario:

Sobre el costo marítimo estimado, pero no incluido en la delimitación del mercado geográfico relevante

163. A través del ejercicio de simulación de costos desarrollado por el Concesionario, se estiman los costos marítimos asociados a cada una de las zonas geográficas, basados en el tiempo de espera que enfrentaría cada usuario al acceder al TNM o al TPMCH. Cabe reiterar que, tal como se indicó en el acápite anterior, pese a que el marco conceptual del propio APMT establece que la evaluación de costos para la delimitación del mercado geográfico relevante debe involucrar los costos marítimos, estos costos no fueron utilizados por dicha empresa concesionaria para realizar la referida delimitación.
164. Cabe adicionar que, en el Anexo 1G del documento “Absolución del requerimiento de información adicional por parte de Ositrán”, remitido por el Concesionario mediante la Carta N° 0977-2025-APMTC/LEG, se observa un error en la consignación del tiempo de espera que enfrentaría cada nave en el TPMCH de las zonas geográficas de Chancay, Sur, Norte y Este. En efecto, se observa que, para dichas zonas, se ha consignado el número de horas estimado para el TNM, es decir, de 59 horas y no las 127 horas estimadas por el Concesionario para el TPMCH.⁸⁷
165. A partir de la información presentada por el Concesionario y considerando las limitaciones descritas en las secciones precedentes, en el siguiente cuadro, se presenta el resumen de costos estimados por APMT para los usuarios de cada zona geográfica para la delimitación del mercado geográfico relevante, incluyendo los costos marítimos que no fueron considerados por el Concesionario en dicha delimitación; y se corrige el error identificado en las horas de tiempo de espera del TPMCH descrito en el párrafo precedente.

⁸⁶ Cabe precisar que, de acuerdo con el artículo 4 de la Ley N° 26917, el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. En ese sentido, el hecho que el TPMCH no sea un terminal portuario concesionado, no implica que no le sea aplicable la normativa nacional vigente sobre la materia, entre ellas, el RETA.

⁸⁷ Ello se puede observar en el rango de celdas I27:L27 del referido anexo.

Cuadro N° 12
RESUMEN DE COSTOS ESTIMADOS POR APMT PARA DELIMITAR EL MERCADO
GEOGRÁFICO RELEVANTE

	Unidad	Callao	Chancay	Sur	Norte	Este
TNM						
Tarifa	US\$ / TM	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
Costo de transporte terrestre	US\$ / TM	4,1	11,2	8,1	5,8	6,5
Costo marítimo	US\$ / TM	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
Total (A)	US\$ / TM	20,1	27,1	24,0	21,7	22,4
TPMCH						
Tarifa	US\$ / TM	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8
Costo de transporte terrestre	US\$ / TM	7,9	1,2	14,0	6,6	10,8
Costo marítimo	US\$ / TM	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6
Total (B)	US\$ / TM	30,3	23,6	36,4	29,0	33,2
Diferencia (B-A)	US\$ / TM	10,3	-3,5	12,4	7,2	10,8

Fuente: Anexos 1F y 1G del documento "Absolución del requerimiento de información adicional por parte de Ositrán", remitido mediante la Carta N° 0977-2025-APMTC/LEG del 27 de mayo de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

166. Tal como se observa en el cuadro anterior, los resultados muestran que, para los usuarios ubicados en las zonas del Callao, Sur, Norte y Este (aproximadamente 73% de la demanda de graneles sólidos comestibles), acceder al TPMCH resulta más costoso que acceder al TNM, donde la diferencia se sitúa entre 7,2 y 12,4 USD/TM.
167. A propósito de los resultados del cuadro anterior, en el análisis de la delimitación del mercado geográfico relevante realizado por APMT, se indicó que un incremento del 5% en la tarifa del servicio portuario del TNM (similar a un *test* SSNIP) para aquellos usuarios ubicados en la zona Norte, resultaría en la pérdida de dichos usuarios. Sin embargo, al integrar los costos marítimos en la evaluación general de costos, se evidencia que, aun con un aumento del 5% en la tarifa del servicio portuario del TNM, los usuarios de la zona Norte continuarían eligiendo este terminal, ya que seguiría ofreciendo la opción de menor costo.
168. Finalmente, solo en aquellos usuarios ubicados en la zona de Chancay, se aprecia que preferirían al TPMCH por representar la opción de menor costo, lo cual resulta razonable por la cercanía al mencionado terminal. Sin embargo, cabe mencionar que cuando se incluye a los costos marítimos en el análisis, la diferencia del costo entre el TPMCH y el TNM se reduce de USD 9,20 por tonelada⁸⁸ a tan solo USD 3,50 por tonelada.

Sobre la máxima reducción rentable de la Tarifa del TNM y la posibilidad de una reducción del precio del TPMCH hasta su costo unitario

169. En primer lugar, si bien el análisis de costos de APMT concluye que los usuarios ubicados en las zonas del Callao, Norte, Sur y Este preferirían al TNM por tratarse de la opción de menor costo, el Concesionario indica que si el TPMCH desea ganar o incluso retener la demanda (refiriéndose a aquellos usuarios que se ubican en la zona Norte), este último terminal portuario deberá ser más competitivo, estableciendo precios que logren que el costo final para el usuario sea inferior al mínimo que el TNM podría alcanzar.
170. Para determinar el costo mínimo que el TNM podría ofrecer, APMT calculó la máxima reducción tarifaria rentable en su Servicio Estándar a la carga a granel sólido. Aunque explicó conceptualmente cómo se realizó esta estimación, no ha sido posible replicar dicho

⁸⁸ Cabe indicar que este valor se calculó a partir de la diferencia entre los costos observados para los usuarios ubicados en Chancay. En este caso, optar por el TNM implica un costo unitario de USD 22,2 TM, mientras que el TPMCH presenta un costo unitario de USD 13 TM.

cálculo. Esta dificultad se acentúa por la ausencia de una hoja de cálculo que permita rastrear el paso a paso de las estimaciones, tal como lo menciona el Concesionario en el documento “Absolución del requerimiento de información adicional por parte de Ositrán”. Por lo tanto, no se ha podido verificar si dichas estimaciones resultan razonables.

171. En segundo lugar, APMT indica que el TPMCH podría reducir su tarifa hasta llegar a su costo unitario, el cual fue estimado por dicha empresa concesionaria en USD 5,40 por tonelada. La estimación de este valor se realizó asumiendo que el TPMCH presentaría menores costos logísticos, por lo que, de manera conservadora, se equiparó el costo unitario del TPMCH al costo unitario estimado para el TNM.⁸⁹ Al respecto, es necesario señalar que la tarifa mínima estimada por APMT para el caso del TPMCH no fue calculada con datos de costos de dicho terminal, por lo que no puede verificarse si en efecto el valor corresponde o no a un precio mínimo razonable que podría implementar el TPMCH.
172. Asimismo, se ha observado que la empresa operadora del TPMCH ha publicado varias versiones de su Lista de Precios desde su inauguración, manteniendo el importe del precio para el servicio en análisis en USD 10 USD/TM, tal como se evidenció anteriormente en el Cuadro N° 10 del presente Informe Conjunto. Si la presión competitiva del TPMCH sobre el TNM fuera efectiva, tal como afirma APMT, se esperaría identificar alguna variación en el precio de dicho servicio; sin embargo, dicho acontecimiento no ha ocurrido.
173. En consecuencia, el ejercicio de simulación presentado por el Concesionario respecto de los costos de utilizar uno u otro terminal no evidencia de manera categórica que exista sustitución entre ambos puertos.

III.4.5. PRESUNTA FACILIDAD PARA MIGRACIÓN DE CLIENTES HACIA EL TPMCH

174. El Concesionario ha señalado que existen condiciones estructurales del mercado que permiten la migración de clientes del TNM hacia el TPMCH, las cuales son la cercanía y similitud de ambos terminales portuarios, la situación de congestión que caracteriza al TNM que puede hacer que la decisión de cambio resulte económicamente rentable para los usuarios finales, y la ausencia de vínculos relevantes de APMT con las líneas navieras que descargan granos limpios a través del TNM.
175. Al respecto, es importante señalar que el TNM y el TPMCH son puertos cercanos entre sí, y considerando su relativa similitud para realizar la descarga de granos limpios pues en ambos terminales se han identificado descargas de esos productos, es posible que los clientes del TNM migren hacia el TPMCH, como en efecto ha sucedido. Sin embargo, la migración de clientes no necesariamente implica que exista sustitución entre ambos puertos desde el punto de vista de los usuarios pues, como se ha visto a lo largo del presente Informe Conjunto, ello podría tratarse simplemente de un reacomodo del mercado porque, luego del ingreso del TPMCH, para un cliente en particular dicho terminal portuario puede representar su alternativa más rentable.
176. De otro lado, la elevada congestión de un puerto puede incrementar los costos de importación de graneles limpios, con lo cual parece razonable esperar que un cliente deje de utilizarlo y, lo reemplace por otro puerto cercano. Es decir, debería observarse que todos los clientes del TNM, un puerto altamente congestionado, dejen de utilizarlo y lo reemplacen por el TPMCH por su cercanía, sin embargo, eso no es posible observar en la realidad porque, para muchos de ellos, a pesar de dicha congestión, el TNM aún sigue siendo el puerto por el cual es más rentable descargar sus graneles limpios pues sus almacenes o sedes productivas están localizadas muy cerca del mencionado terminal portuario, descartando por ahora el uso de otros terminales portuarios a pesar de su relativa cercanía, como es el caso del TPMCH. En efecto, si el TPMCH fuera utilizado por los clientes del TNM, estos tendrían que recorrer una mayor distancia terrestre desde el

⁸⁹ Ídem, pp.49.

puerto hacia sus instalaciones (sedes productivas y almacenes), con lo cual enfrentarían un mayor costo de transporte.

177. Además, en relación con el hecho que no existan vínculos relevantes de APMT con las naves que movilizan los graneles limpios es importante señalar que el transporte marítimo de dichos productos es realizado bajo régimen *tramp*, en el cual el importador, no la nave, determina el puerto de origen y destino donde serán requeridos los servicios de descarga como el que se viene analizando en el TNM. Con ello, para la elección del puerto no parece ser determinante si existen o no vinculaciones económicas entre el operador de un puerto y la compañía de las naves graneleras, pues esta última no selecciona el puerto de llegada, sino que quien lo hace es el importador del granel limpio.

III.4.6. SOBRE LA EVIDENCIA PRESENTADA POR APMT

178. Con base en el análisis previo en el que fueron evaluados los argumentos presentados por el Concesionario, se concluye que no hay evidencia suficiente que indique la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual es brindado el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Graneles Comestibles del TNM, con lo cual no corresponde desregular la Tarifa de dicho servicio. En consecuencia, no procede la solicitud de desregulación presentada por APMT y debe mantenerse aplicando el actual régimen tarifario regulado.
179. Es importante indicar que las conclusiones del presente análisis corresponden a la situación actual del mercado, en un contexto en el cual, luego de su inauguración el 14.11.2024 y habiendo concluido su periodo de prueba, el TPMCH inició sus operaciones comerciales el 01.06.2025; es decir, acumulando un total de ocho meses de operaciones (entre periodo de prueba y operaciones comerciales). Por tal motivo, si APMT considera que luego de transcurrido un periodo de operaciones más prolongado o existiendo hechos sobrevinientes que lo justifiquen, puede volver a presentar una solicitud de desregulación tarifaria de modo tal que sea evaluada por el Regulador, independientemente de las evaluaciones de oficio que corresponde realizar de acuerdo con el marco legal y contractual vigente.

III.5. EVALUACIÓN DEL INFORME COMPLEMENTARIO PRESENTADO POR APMT

180. Mediante Carta N° 01472-2025-APMTC/LEG, el Concesionario presentó un informe económico complementario con información actualizada sobre las condiciones de competencia en el mercado de carga a granel sólido comestible denominado “Análisis de nueva evidencia tras el inicio de operaciones del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay con respecto a las condiciones de competencia en el mercado (carga a granel sólido comestible)” (en adelante, Informe Complementario). Cabe indicar que el contenido de dicho informe fue presentado por APMT el 22 de octubre de 2025 en la Sesión Ordinaria de Consejo Directivo N° 817-2025-CD-OSITRAN - Presencial.
181. En dicho Informe Complementario, el Concesionario: (i) evalúa la supuesta presión competitiva que genera la migración de clientes entre el TNM y el TPMCH para el periodo enero - julio de 2025, y (ii) describe las principales medidas implementadas por APMT para responder a la supuesta presión competitiva generada por el TPMCH.

Acerca de la supuesta presión competitiva ejercida por el TPMCH durante el periodo enero-julio 2025

182. De acuerdo con APMT, para el periodo enero-julio del 2025, el TPMCH concentró el 25% de la carga a granel sólida comestible respecto al total movilizado a través de dicho terminal portuario y el TNM. Asimismo, el Concesionario asegura que el 60% de la demanda por servicios a la carga de granel sólido comestible corresponde a clientes que han distribuido su carga entre ambos terminales (TNM y TPMCH). Para llegar a dicho resultado, APMT clasificó la carga a granel sólido comestible en cuatro grupos: (i) carga

recibida en el TNM de clientes que no descargaron en el TPMCH (38%), (ii) carga recibida en el TNM proveniente de clientes que operaron en ambos terminales (37%), (iii) carga recibida en el TPMCH proveniente de clientes que operaron en ambos terminales (23%) y (iv) carga recibida en el TPMCH de clientes que no descargaron en el TNM (1%).

183. Por otra parte, el Concesionario asegura que la demanda de descarga de carga a granel sólido comestible no se basa exclusivamente en la proximidad geográfica del cliente hacia uno u otro terminal, lo que, a su juicio, evidenciaría una sustitución entre terminales. En efecto, APMT indica que seis de las diez principales empresas usuarias con instalaciones ubicadas a menos de 20 km del TNM optaron por utilizar el TPMCH entre enero y julio de 2025. Así, el Concesionario señala que dicho comportamiento, sumado a ejemplos como el de la empresa Quimpac, ubicada en el Callao pero que descargó en el TPMCH (a menos de 70 km de distancia), demuestra que la cercanía geográfica no es una barrera determinante, sino que más bien las decisiones de los usuarios finales están igualmente influenciadas por una combinación de factores que incluyen los fletes marítimos, la calidad del servicio, las tarifas portuarias y los costos del transporte terrestre.
184. Finalmente, APMT agrupa a los usuarios de granel sólido comestible en tres grupos de volumen movilizado (0-2%: Vitterra, Quimpac, Molitalia; 3-5%: ADM Andina, Backus, Molino El Triunfo; 8-22%: Cargill, Alicorp, Seaboard)⁹⁰ para demostrar que la migración de clientes cercanos al Callao hacia el TPMCH es logísticamente posible para perfiles operativos similares, lo cual, a su criterio, confirmaría la sustituibilidad entre ambos terminales portuarios. Específicamente, el Concesionario sostiene que los clientes como Molitalia, Backus, Molino El Triunfo y Alicorp, al tener volúmenes comparables con los otros clientes de sus grupos que se encuentran cerca al Callao y utilizaron el TPMCH, podrían reorientar sus descargas también hacia el TPMCH, lo que implica que el mencionado terminal portuario tendría el potencial de disputar la demanda de los clientes que, hasta ahora, han descargado exclusivamente en el TNM, que representan el 38% de la carga total de granel sólido comestible entre ambos terminales.

Acerca de las principales medidas implementadas por APMT para responder a la supuesta presión competitiva generada por el TPMCH

185. El Concesionario indica que ha ejecutado una serie de gestiones de carácter comercial y de relacionamiento enfocadas en sus principales clientes, poniendo especial énfasis en aquellos que recientemente desviaron su carga hacia el TPMCH, tales como San Fernando, Seaboard, ADM Andina y Bunge. De acuerdo con APMT, la cercanía temporal entre el momento en que se detectaron estos desvíos de carga y la realización de reuniones con los clientes, sugiere que APMT está llevando a cabo un monitoreo activo y constante de las condiciones de servicio que el TPMCH está ofreciendo a los usuarios finales que históricamente descargaban en el TNM.
186. Además, APMT precisa que ha implementado una estrategia comercial amplia orientada a mitigar la migración de carga y recuperar la participación perdida tras los desvíos al TPMCH que incluye acciones de respuesta comercial y relacionamiento inmediato. Esta estrategia comercial del Concesionario se divide en las siguientes acciones: (i) presentó una solicitud a la APN (actualmente en evaluación) para que el Muelle 11 del TNM atienda preferencialmente a los buques de carga a granel sólido (granos limpios), (ii) implementó un acercamiento comercial personalizado con los clientes, que incluye un canal de comunicación directa y permanente con los líderes del negocio, y (iii) desarrolló un servicio proactivo para los clientes, consistente en el mapeo de naves cercanas al Callao con la finalidad de informar a los clientes sobre la situación del puerto, debido a la baja previsibilidad de factores externos, como oleajes, huelgas de transportes, tráfico en bahía, entre otros. Por último, APMT asegura que, si bien no ha podido acceder a información sobre iniciativas comerciales desplegadas por el TPMCH, las medidas de APMT son

⁹⁰

Los porcentajes son expresados sobre el total de carga movilizada por ambos terminales (TNM y TPMCH).

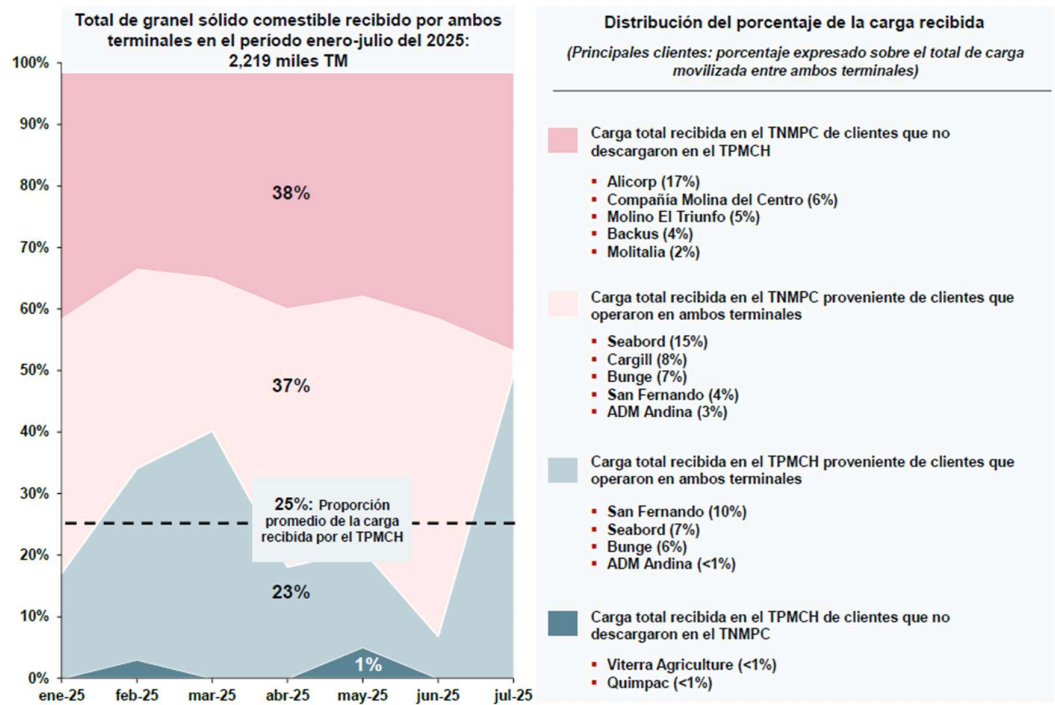
replicables, con lo que se esperaría que el TPMCH también pueda responder competitivamente.

187. Considerando lo señalado en párrafos previos, a continuación, se evalúa cada uno de los argumentos expuestos por el Concesionario en su Informe Complementario.⁹¹

III.5.1. SOBRE LA SUPUESTA PRESIÓN COMPETITIVA DEL TPMCH AL TNM DURANTE EL PERIODO ENERO-JULIO 2025

188. En relación con la existencia de una supuesta presión competitiva del TPMCH hacia el TNM, el Concesionario ha presentado la siguiente información sobre la demanda recibida por ambos terminales (TNM y TPMCH) entre enero y julio de 2025; y, sobre la base de dicha información, señala que, el 60% de la demanda por servicios a la carga de granel sólido comestible corresponde a clientes que han distribuido su carga entre ambos terminales.

Gráfico N° 7
INFORMACIÓN DE APMT SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA ATENDIDA POR EL TNM Y EL TPMCH, ENERO - JULIO 2025



Tomado del Informe Complementario de APMT.

189. Sobre los usuarios que, según el Concesionario, han distribuido su carga entre el TNM y el TPMCH y representan el 60% de la demanda por servicios a la carga de granel sólido comestible, es oportuno señalar que se trata en su mayoría (47% aproximadamente)⁹² de

⁹¹ Previamente, resulta oportuno indicar que, para el periodo enero - julio 2025, la información estadística presentada por el Concesionario mediante Carta N° 2045-2025-APMTC/LEG, contiene un volumen acumulado de toneladas de carga sólida a granel comestible del TNM que es 4% menor comparado con los datos también remitidos por el Concesionario al Programa de Declaración de Estadística del Ositrán. Al respecto, es importante señalar que dicha diferencia no afecta las conclusiones del análisis desarrollado a lo largo del presente Informe Conjunto.

⁹² El dato ha sido obtenido sumando los porcentajes de Seaboard, Cargill, Bunge, y ADM Andina del Gráfico N° 7.

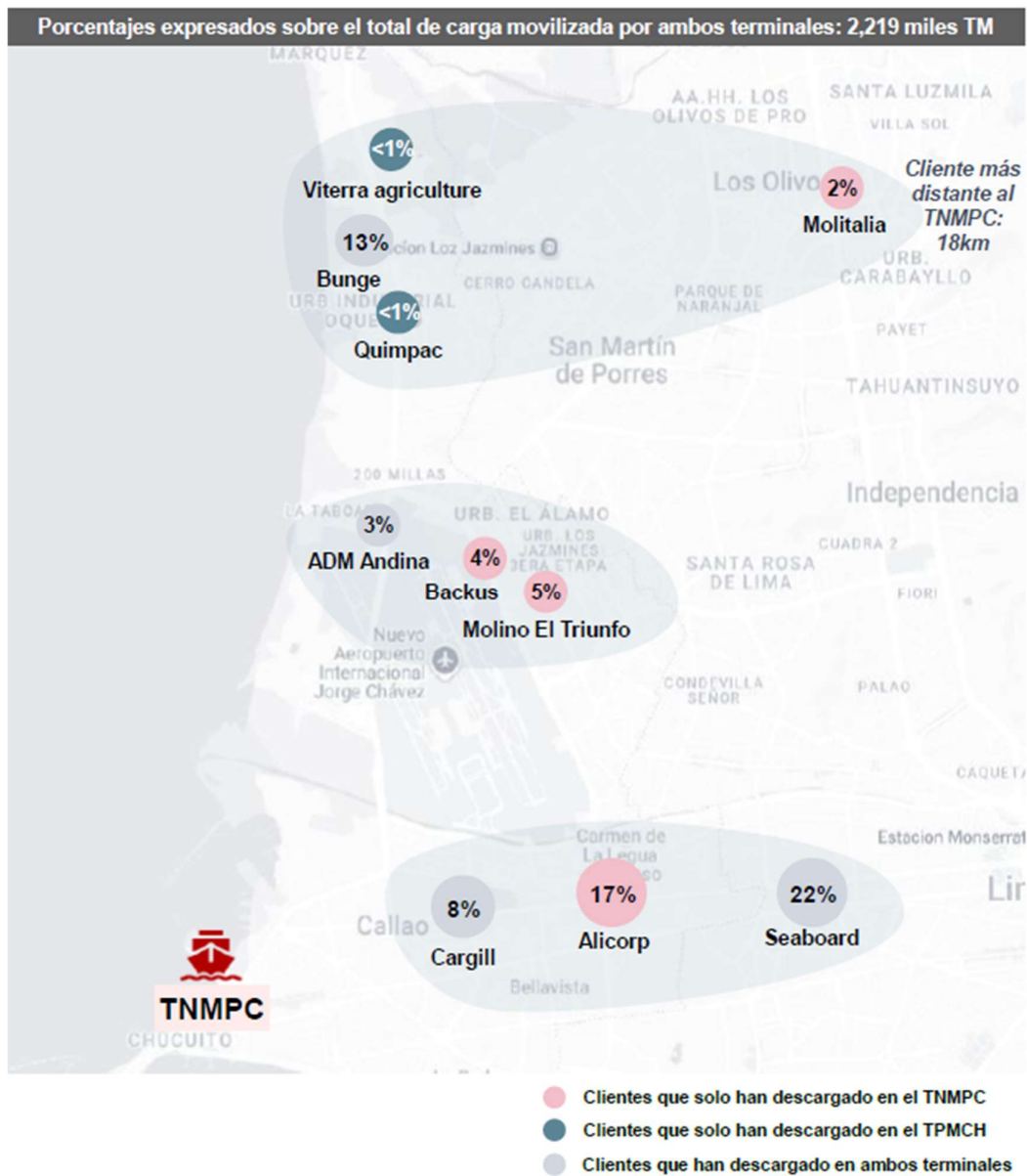
traders agrícolas, como Seaboard y Bunge principalmente; y, el restante 14% está referido únicamente a un cliente final que es la empresa San Fernando.

190. Al respecto, como se indicó anteriormente en la sección III.4.2. del presente Informe Conjunto, los *traders* de granos son intermediarios entre las empresas avícolas y molineras (clientes finales de los granos) y los productores de granos; con lo cual, la elección del puerto por el cual realizar la importación de granos finalmente dependerá del lugar donde esté ubicado el cliente final de los granos porque, de ese modo, se logra minimizar el costo de transporte de los granos desde los países de cultivo en el extranjero hasta las ubicaciones de los clientes finales en el Perú.
191. En esa línea, en el Cuadro N° 7 del presente Informe Conjunto se mostró información que evidencia que los *traders* agrícolas utilizan los diferentes terminales portuarios de la costa peruana para realizar su importación de granos y seleccionan el puerto dependiendo de la ubicación de sus clientes finales. Por ejemplo, Seaboard Overseas Peru S.A. utiliza el TPMS para atender a sus clientes finales localizados en La Libertad, el TNM para sus clientes establecidos en Lima o Callao, el TPGSM para clientes con establecimientos ubicados en Ica, y el TPM para los granos de sus clientes ubicados en Arequipa. En consecuencia, el uso de más de un puerto por parte de un *trader* de granos no implica que los puertos utilizados sean considerados como sustitutos por dichos *traders*, sino más bien que se perciben complementarios para atender los requerimientos de demanda de los clientes finales de los granos, los cuales tienen diferentes ubicaciones. En este contexto, la información presentada no es evidencia de la existencia de presión competitiva del TPMCH hacia el TNM.
192. De otro lado, como también fue indicado anteriormente, en el caso de San Fernando, sus plantas de elaboración de alimentos balanceados están ubicadas en los distritos de Chancay y Lurín, cerca del TPMCH y relativamente cerca del TNM. Con ello, podría ocurrir un escenario que muestre indicios de existencia de condiciones de competencia, el cual a lo mucho alcanzaría al 13% del volumen total de la descarga de graneles sólidos comestibles del TNM. Sin embargo, ese escenario de competencia no es extrapolable al resto de clientes de carga sólida a granel comestible del TNM, para los cuales no ha sido posible identificar evidencia de que existan condiciones de competencia.
193. En consecuencia, el hecho que el 60% de la demanda por servicios a la carga de granel sólido comestible corresponda a clientes que han distribuido su carga entre el TNM y el TPMCH, no implica en modo alguno un escenario de presión competitiva como indica el Concesionario, sino que, por el contrario, como ha sido sustentado a lo largo del presente Informe Conjunto, ello está explicado principalmente por un reacomodo del mercado tras la inauguración del TPMCH.

III.5.2. RESPECTO A QUE LA DEMANDA DE GRANELES SÓLIDOS COMESTIBLES POR PARTE DE LOS CLIENTES NO SE EXPLICA ÚNICAMENTE POR SU UBICACIÓN GEOGRÁFICA

194. Otro elemento señalado por el Concesionario es que, a su juicio, la demanda de los graneles sólidos comestibles descargados por cada terminal no se explica únicamente por la ubicación geográfica de los usuarios portuarios. Específicamente, indicó que, en el caso de los clientes con plantas y/o depósitos de almacenamiento de granel sólido comestible ubicados a menos de 20 km del TNM, seis de las diez principales empresas usuarias utilizaron el TPMCH durante el período enero-julio de 2025; y, para sustentar ello, APMT presentó la información del siguiente gráfico.

Gráfico N° 8
INFORMACIÓN DE APMT SOBRE DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE PRINCIPALES
CLIENTES UBICADOS EN ZONAS PRÓXIMAS AL CALLAO



Tomado del Informe Complementario de APMT.

195. Según el Concesionario, su análisis evidencia que, para un mismo terminal portuario, la carga a granel sólido comestible proviene de múltiples zonas, sin una concentración exclusiva en su área de influencia más cercana. De hecho, precisa APMT que varios clientes han elegido operar en un terminal alejado de su ubicación, como es el caso de Quimpac, quien -a pesar de estar ubicado en el Callao- optó por descargar en el TPMCH. Esto, a juicio de APMT, confirma que la proximidad geográfica no constituye una barrera determinante para la sustitución entre ambos terminales, que se encuentran a menos de 70 km de distancia; sino que, las decisiones de los usuarios finales están igualmente influenciadas por factores como los fletes marítimos, la calidad del servicio, las tarifas portuarias y los costos de transporte terrestre.

196. Al respecto, como es posible identificar en el siguiente cuadro, elaborado a partir de la información presentada por APMT, aquellos usuarios que utilizan ambos terminales portuarios (TNM y TPMCH) son los *traders* agrícolas quienes, en efecto, pueden hacer eso para atender principalmente a sus clientes finales localizados cerca de uno u otro terminal portuario. Como se explicó anteriormente, ello no implica necesariamente que, para dichos *traders* de granos, los terminales portuarios utilizados sean sustitutos, mostrándose más bien como complementarios para atender a diferentes clientes finales. En ese sentido, es oportuno indicar que no es importante considerar la ubicación del *trader* de granos sino dónde está localizado el cliente final de los granos porque hacia ahí (el local del cliente final) es donde será transportado el grano descargado mediante el respectivo terminal portuario. Con ello, contrariamente a lo señalado por APMT, el uso de ambos terminales portuarios por parte de *traders* agrícolas ubicados relativamente más cerca del TNM no constituye un indicio de existencia de presión competitiva del TPMCH al TNM.

Cuadro N° 13
INFORMACIÓN DE APMT SOBRE DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE PRINCIPALES
CLIENTES UBICADOS EN ZONAS PRÓXIMAS AL CALLAO, A MENOS DE 20KM. DEL TNM

Tipo	Uso de TP	Usuario	Participación porcentual
Traders agrícolas	Ambos terminales portuarios	Seaboard	22%
		Bunge	13%
		Cargill	8%
		ADM Andina	3%
		Sub total ambos terminales portuarios	46%
	Solo TPMCH	Viterra Agriculture	1%
		Sub total solo TPMCH	1%
Sub total de traders agrícolas			47%
Clientes finales	Solo TNM	Alicorp	17%
		Molinos El Triunfo	5%
		Backus	4%
		Molitalia	2%
		Sub total solo TNM	28%
	Solo TPMCH	Quimpac	1%
		Sub total solo TPMCH	1%
Sub total de clientes finales			29%
Total de traders agrícolas y clientes finales			76%

Fuente: Informe Complementario de APMT.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

197. De otro lado, en el grupo de usuarios finales de granos, se observa que son las empresas Alicorp, Molinos El Triunfo, Backus y Molitalia, quienes solo utilizan el TNM. Al respecto, cabe recordar que dichas empresas están localizadas relativamente más cerca de dicho terminal portuario; con lo cual, contrariamente a lo señalado por el Concesionario, es posible concluir que, desde la perspectiva de dichos usuarios finales, el TNM es su terminal preferido debido principalmente a la ubicación. En este contexto, el TPMCH no podría ser un puerto sustituto pues su uso representaría un incremento en el costo de transporte por el mayor recorrido terrestre y, en consecuencia, no podría ejercer una presión competitiva sobre el TNM.
198. Además, resulta de particular interés analizar el caso de Quimpac porque, según APMT, a pesar de que está ubicado en el Callao, dicho usuario portuario optó por descargar en el TPMCH. Al respecto, es importante precisar que la empresa Quimpac S.A. se dedica principalmente a la producción y comercialización de tres tipos de productos: (i) productos químicos (soda cáustica, cloro y una variedad de productos clorados); (ii) sales

industriales; y (iii) fosfatos de calcio.⁹³ Como parte de su proceso productivo y de comercialización, Quimpac S.A. utiliza diferentes terminales portuarios del Perú para importar sus insumos y exportar sus productos, tal como se describe a continuación.

- En relación con los productos químicos es preciso señalar que Quimpac S.A. administra dos terminales portuarios multiboyas, de titularidad privada, uso privado y especializados en granel líquido, ubicados en la zona de Oquendo (Callao) y la localidad de Paramonga (en la región de Lima).⁹⁴ En ese contexto, resulta razonable esperar que la empresa utilice sus propios terminales portuarios para movilizar su producción de químicos líquidos a granel,⁹⁵ como la soda cáustica líquida.⁹⁶ Cabe indicar que la soda cáustica líquida es producida en las plantas de Oquendo y Paramonga, respectivamente.⁹⁷ Con base en lo anterior, es posible señalar que el terminal portuario de embarque es el más cercano al lugar de origen de la carga
- En el caso de las sales, la producción es llevada a cabo en las plantas y concesiones mineras ubicadas en las salinas de Huacho (en la región de Lima) y Otuma - Pisco (en la región de Ica); es decir, mucho más cerca del TPMCH y el TPGSM, respectivamente, en comparación con el TNM (ver Cuadro N° 14).

Cuadro N° 14
DISTANCIA Y TIEMPO DE TRAYECTO DESDE LAS PLANTAS SALINERAS DE QUIMPAC S.A. HASTA EL TPMCH, TNM Y TPGSM

Plantas	Distancia (km.)			Tiempo de trayecto vía terrestre (horas y minutos)		
	TPMCH	TNM	TPGSM	TPMCH	TNM	TPGSM
Salinas Huacho, ubicada a la altura del Km. 130 de la Panamericana Norte, Huacho – Lima – Perú	77,0	134	408	1 hora y 20 minutos	2 horas y 38 minutos	6 horas y 25 minutos
Salinas Otuma, altura del Km 285 de la Panamericana Sur, Otuma, Pisco, Ica	347	279	30,5	5 horas y 35 minutos	4 horas y 5 minutos	37 minutos

Fuente: Google Maps (información tomada el 11.11.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Con ello, lo razonable es esperar que Quimpac S.A. utilice el TPMCH para exportar las sales provenientes de su salinera de Huacho, y el TPGSM para embarcar las sales provenientes de su salinera de Otuma en Pisco. En efecto, según Veritrade, en lo que va del año 2025 (hasta septiembre), Quimpac S.A. exportó un volumen de 37 113 toneladas de sales mediante el TPMCH⁹⁸ y 219 413 toneladas de sales mediante el TPGSM.

⁹³ Información tomada de: <https://quimpac.com.pe/que-hacemos/> (último acceso: 11.11.2025).

⁹⁴ Según la lista de terminales portuarios aprobada por la APN mediante Resolución de Directorio N° 0023-2025-APN-DIR del 24.02.2025, disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/apn/normas-legales/6504714-0023-2025-apn-dir> (último acceso: 10.11.2025).

⁹⁵ Información tomada de: <https://quimpac.com.pe/wp-content/uploads/2025/09/QuimpacTerminalsBooklet1.pdf> (último acceso: 11.11.2025).

⁹⁶ Se refiere a la soda cáustica como líquido de aspecto cristalino y relativamente viscoso. Información disponible en: <https://quimpac.com.pe/producto/soda-caustica-liquida/> (último acceso: 11.11.2025).

⁹⁷ Información disponible en: <https://quimpac.com.pe/producto/soda-caustica-liquida/> (último acceso: 11.11.2025).

⁹⁸ Se consideraron las partidas arancelarias 2501001000, 2501002000 y 2501009100 del Arancel de Aduanas 2022, correspondiente a la sal. Información disponible en:

- En relación con los fosfatos de calcio, es importante señalar que estos son producidos por Quimpac S.A. en sus plantas de Oquendo I y Oquendo II,⁹⁹ localizadas muy cerca del TNM. Cabe indicar que los insumos para elaborar fosfatos de calcio son roca fosfórica y caliza, los cuales se importan al Perú como carga sólida a granel. Bajo ese contexto, resultaría razonable esperar que, debido a su cercanía al TNM, Quimpac S.A. utilice dicho terminal portuario para descargar la roca fosfórica y caliza que será llevada justamente hasta sus plantas de Oquendo. En efecto, según Veritrade, en lo que va del año 2025 (hasta septiembre), dicha empresa ha descargado 173 618 toneladas de roca fosfórica¹⁰⁰ y 40 333 toneladas de roca caliza¹⁰¹ como carga sólida a granel mediante el TNM, y no en otros terminales portuarios.¹⁰²

199. En resumen, Quimpac S.A.: (i) utiliza sus terminales propios de Oquendo y Paramonga para exportar su carga líquida a granel provenientes de sus plantas ubicadas en dichas localidades; (ii) emplea el TPMCH y el TPGSM para exportar sus sales a granel provenientes de Huacho y Otuma (Pisco), respectivamente, y (iii) utiliza el TNM para importar sus insumos a granel para sus plantas ubicadas en Oquendo (Callao), tal como se muestra de manera resumida en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 15
USO DE TERMINALES PORTUARIOS POR PARTE DE QUIMPAC S.A. SEGÚN LOS
PUNTOS DE ORIGEN O DESTINO DE LOS PRODUCTOS

Terminal Portuario	Régimen de transporte marítimo	Principal producto movilizado en el terminal portuario	Lugar de origen o destino de la carga
TP Multiboyas QUIMPAC – Paramonga	Exportación	Soda cáustica líquida (carga líquida a granel)	Planta en la localidad de Paramonga (en la región de Lima)
TPMCH	Exportación	Sales (carga sólida a granel)	Salinera de Huacho (en la región de Lima)
TP Multiboyas QUIMPAC – Oquendo	Exportación	Soda cáustica líquida (carga líquida a granel)	Plantas ubicadas en la zona de Oquendo (en el Callao)
TNM	Importación	Roca fosfórica y piedra caliza (carga sólida a granel)	Planta ubicada en la zona de Oquendo (en el Callao)
TPGSM	Exportación	Sales (carga sólida a granel)	Salinera de Pisco (en la región de Ica)

Fuente: Quimpac S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

200. Por lo tanto, es posible señalar que, desde el punto de vista de Quimpac S.A., el TPMCH no sería un puerto sustituto para el TNM, sino que más bien se trata de puertos complementarios que satisfacen distintas necesidades de exportación e importación de productos e insumos. En este sentido, la ubicación de los terminales portuarios en relación con las plantas de dicha empresa sí es un factor decisivo o, al menos muy importante, para su elección.

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-04/ctrlCambios/anexos/Arancel_2022.pdf> (último acceso: 11.11.2025).

⁹⁹ Información disponible en: <<https://quimpac.com.pe/fosfatos/>> (último acceso: 11.11.2025).

¹⁰⁰ Se toma en cuenta la partida arancelaria 2510100000 del Arancel de Aduanas 2022.

¹⁰¹ Se considera la partida arancelaria 2836500000 del Arancel de Aduanas 2022.

¹⁰² Si bien Quimpac S.A. utiliza el TNM para descargar roca fosfórica y caliza bajo la categoría de carga sólida a granel, dichos productos no califican como graneles sólidos comestibles que son objeto de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por APMT.

III.5.3. SOBRE LA POSIBLE MIGRACIÓN DE CLIENTES CERCANOS AL CALLAO HACIA EL TPMCH

201. Respecto a la posibilidad de una migración hacia el TPMCH por parte de clientes del TNM cercanos al Callao, en primer lugar, es pertinente indicar que APMT no ha proporcionado una justificación clara de por qué clientes con un volumen similar de carga movilizada tendrían la misma propensión a migrar sus operaciones de descarga hacia un terminal más alejado como el TPMCH, asumiendo automáticamente que la sustitución es factible solo por esta característica (su volumen similar). Es oportuno indicar que la simple similitud en el volumen de carga de dos usuarios portuarios no explica el motivo por el cual usuarios más cercanos al Callao optarían por un puerto más distante como el TPMCH.
202. En segundo lugar, la utilización de múltiples terminales por parte de *traders* de granos limpios (como ADM Andina, Seaboard y Cargill), cuya función es intermediar entre productores y clientes finales (avícolas y molineras), se explica por la estrategia de los *traders* orientada a minimizar sus costos logísticos de aprovisionamiento, que incluye el transporte. Es decir, la decisión sobre la elección del puerto está principalmente supeditada a la ubicación del cliente final, buscando reducir el costo total de transporte de los productos. Por lo tanto, el uso del TPMCH por parte de estos *traders* no demuestra necesariamente una relación de sustitución con el TNM, sino más bien el cumplimiento de las necesidades operacionales y comerciales impuestas por sus propios clientes finales; con lo cual, como se explicó anteriormente, para los mencionados *traders*, ambos terminales portuarios serían complementarios, y no sustitutos.
203. Finalmente, los clientes Molitalia, Backus, Molino El Triunfo y Alicorp, a diferencia de los *traders*, son usuarios finales que importan directamente carga a granel sólido comestible a través del TNM. Dado que estas empresas utilizan directamente los productos en sus procesos productivos y están ubicadas muy cerca del TNM, sus necesidades logísticas son distintas y están optimizadas por la proximidad. Por lo tanto, carece de lógica comercial que estas empresas migren sus operaciones de descarga al TPMCH, ya que un cambio a un terminal más lejano a sus instalaciones implicaría incurrir en significativamente mayores costos logísticos de transporte terrestre.

III.5.4. SOBRE LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR APMT EN RESPUESTA A LA SUPUESTA PRESIÓN COMPETITIVA DEL TPMCH

204. El Concesionario alega que ha gestionado acciones de índole comercial muy cerca a los meses en los que detectó una desviación de carga hacia el TPMCH, especialmente en los casos de San Fernando, Seaboard, ADM Andina y Bunge, lo que demostraría un monitoreo activo de APMT hacia el TPMCH. Asimismo, indica que su estrategia se basa en presentar una solicitud a la APN para que el Muelle 11 del TNM atienda preferencialmente buques con carga a granel sólido, un acercamiento comercial personalizado y directo con clientes, y un servicio proactivo para informar a sus clientes sobre la situación del puerto ante factores externos, como oleajes, huelgas del puerto, tráfico en bahía, entre otros.
205. Al respecto, en primer lugar, es pertinente señalar que el monitoreo continuo que APMT lleva a cabo sobre los volúmenes de descarga de sus clientes no implica necesariamente la existencia de una presión competitiva significativa ejercida por el TPMCH. Esta actividad podría también ser interpretada como una práctica habitual y continua de su área comercial, enfocada en la gestión interna de la demanda de servicios portuarios porque es una función esencial para la planificación operativa, la gestión eficiente de la capacidad del terminal y la maximización de ingresos.
206. En segundo lugar, la solicitud del Concesionario ante la APN para priorizar la atención de buques de carga a granel sólido de caída libre (granos limpios) en el Muelle 11 del TNM no parece estar impulsada únicamente por la supuesta presión competitiva del TPMCH. En efecto, la motivación de esta solicitud podría ser el aprovechamiento óptimo de la

infraestructura y el equipamiento instalados como parte de la inversión ejecutada por APMT en la Etapa 3A del TNM, la cual fue inaugurada en julio de 2025.¹⁰³

207. Contrariamente a lo argumentado por APMT, esta priorización podría terminar potenciando su poder de mercado. La inversión de la Etapa 3A del TNM permite que los buques graneleros realicen operaciones de embarque/descarga en un menor tiempo y, consecuentemente, con menores costos operativos para los importadores de granos. Dado que la reducción de costos es un atributo altamente valorado por los clientes de este tipo de carga, la ampliación de la capacidad instalada del TNM le otorgaría una ventaja competitiva única que, en lugar de mitigar la competencia, refuerza la posición dominante de APMT en el mercado.
208. Finalmente, las acciones de acercamiento comercial personalizado, comunicación directa y el servicio proactivo de información sobre la situación del puerto, implementadas por APMT no necesariamente son un indicio concluyente de la existencia de un entorno competitivo, y tampoco parecen ser determinantes en la elección del terminal portuario por parte de los clientes porque las decisiones de los usuarios finales están principalmente influenciadas por los factores de costo (fletes, tarifas y transporte terrestre), como el propio APMT ha reconocido en su Informe Complementario¹⁰⁴, lo que hace que estrategias centradas solo en el servicio sean ineficaces si no se acompañan de una estrategia tarifaria competitiva.
209. Sin embargo, y a pesar de reconocer que el precio es un factor determinante, APMT tomó la decisión comercial de incrementar la Tarifa del Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel en el TNM a partir del 01.07.2025, estableciéndola en USD 10,20 por tonelada. Esta nueva Tarifa, como se muestra en el Cuadro N° 10 del presente Informe Conjunto, se ubica en un nivel superior al del TPMCH, donde el precio del servicio se mantiene en USD 10,00 por tonelada, comprometiendo la eficacia de sus gestiones de servicio al confrontarlas con el factor decisivo del costo para los usuarios. En ese sentido, si hubiera una presión competitiva real por parte del TPMCH, APMT habría estado incentivado a reducir o, al menos, mantener su Tarifa previa al 01.07.2025 en el TNM.

IV. CONCLUSIONES

210. Sobre la base del análisis contenido en el presente Informe Conjunto, en el que fueron evaluados los argumentos presentados por el Concesionario en su solicitud inicial de desregulación (Carta N° 00505-2025-APMTC/LEG) y el Informe Complementario (Carta N° 01472-2025-APMTC/LEG) expuesto en el uso de la palabra en la Sesión Ordinaria de Consejo Directivo N° 817-2025-CD-OSITRAN - Presencial, estas Gerencias concluyen que no hay evidencia suficiente que indique la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual es brindado el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible, con lo cual no corresponde desregular su Tarifa en el TNM. En consecuencia, no procede la solicitud de desregulación presentada por APMT, con lo cual debe mantenerse aplicando el actual régimen tarifario regulado.
211. Es importante señalar que la conclusión corresponde a la situación actual del mercado donde es brindado el Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel – Descarga de Granel Sólido Comestible del TNM. En caso se considere que luego de transcurrido un periodo de operaciones más prolongado surjan nuevos elementos de juicio a favor de la hipótesis

¹⁰³ Información disponible en: <https://gestion.pe/economia/puerto-del-callao-apm-terminals-concluye-etapa-de-modernizacion-y-ya-da-nuevo-paso-en-muelle-norte-noticia/> (último acceso: 11.11.2025).

¹⁰⁴ En el numeral 12 del Informe Complementario de APMT, se indica lo siguiente:

"(...) Como se señaló en el informe original de APOYO, las decisiones de los usuarios finales están igualmente influenciadas por factores como los fletes marítimos, la calidad del servicio, las tarifas portuarias y los costos de transporte terrestre."

de existencia de condiciones de competencia, o existiendo hechos sobrevinientes que así lo indiquen, el Concesionario puede volver a presentar una solicitud de desregulación tarifaria ante el Ositrán para su respectiva evaluación.

V. RECOMENDACIÓN

212. Se recomienda a la Gerencia General remitir el presente Informe Conjunto para consideración del Consejo Directivo del Ositrán.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

MELINA CALDAS CABRERA

Jefa de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

CHRISTIAN ROSALES MAYO

Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorios y

Administrativos (e)

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

ROBERTO DAGA LÁZARO

Analista de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

VIVIANA MUÑOZ RUIZ

Abogada Senior

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

ROBERTO CABANILLAS BUENDIA

Analista de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

SADITH RENOJO GALVEZ

Asistente de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

GABRIELA PINCHI CACERES

Asistente Legal

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Se adjuntan:

- Proyecto de Resolución de Consejo Directivo.
- Proyecto de Acuerdo de Consejo Directivo.
- Exposición de Motivos.
- Resumen Ejecutivo.

Número de trámite: 2025160427