

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 018-2009-CD-OSITRAN

Lima, 03 de junio de 2009

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

El Informe Nº 016-GRE-OSITRAN y la Nota Nº 048-09 de fecha 15 de mayo de 2009, mediante el cual la Gerencia de Regulación recomienda, dados los hallazgos encontrados, el inicio de un procedimiento de desregulación tarifaria de los servicios a la nave y a la carga que se brinda en el Terminal Portuario de Matarani (TPM) a clientes con capacidad de autoproverseer los mencionados servicios. Dicho informe fue presentado por el Gerente General en la Sesión de Consejo Directivo el 03 de junio de 2009.

CONSIDERANDO:

Que, el Numeral 3.1 del Artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el Literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7º de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la Función Reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, el Literal b) del Numeral 3.1 del Artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley Nº 27332 y modificada mediante Ley Nº 28337, establece que la Función Reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el Artículo 2º del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante D.S. Nº 042-2005-PCM, establece que la Función Reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, con fecha 28 de septiembre de 2004, entró en vigencia el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN y modificado mediante Resolución N° 082-2006-CD-OSITRAN, la cual entró en vigencia el 31 de diciembre de 2006;

Que, el 17 de agosto del año 1999, el Estado Peruano y Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM);

Que, el 23 de julio de 2004, mediante Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN, se aprobó para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2004 al 16 de agosto de 2009 el factor de productividad ascendente -4,16% anual, aplicable a los servicios portuarios bajo régimen de regulación. Dichos servicios fueron: amarre y desamarre, uso de amarradero, uso de muelle para carga sólida a granel (embarque de concentrados de mineral y descarga de granos con rendimiento menor a 400 TM/hora), carga rodante, carga líquida a granel y el almacenaje de granos en silos para los días 11° al 20°;

Que, el RETA de OSITRAN establece en su Artículo 11 que OSITRAN determinará las tarifas aplicables en los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, en los que no exista competencia efectiva;

Que, el 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y TISUR suscribieron la Addenda N° 2 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del TPM (Contrato de Concesión), la misma establece que la regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio;

Que, el 18 de diciembre de 2008, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 062-2008-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el TPM para el periodo agosto 2009 – agosto 2014;

Que, el 22 de diciembre de 2008, mediante el Oficio N° 123-08-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo notificó la Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN. En dicha notificación, se comunicó al Concesionario que, en caso lo considerara pertinente y de Acuerdo al Reglamento General de Tarifas (RETA), podía presentar dentro de un plazo de 30 días, una propuesta tarifaria con el correspondiente sustento técnico y económico de los supuestos, parámetros, base de datos y cualquier otra información utilizada;

Que, entre el 13 y el 14 de enero de 2009, en el marco del procedimiento, personal de la Gerencia de Regulación visitó las instalaciones del TPM y mantuvo reuniones con representantes de la empresa;

Que, el 22 de enero del 2009, se recibió parte de la información solicitada con respecto al periodo 2000-2007, en tanto que la del periodo 2000-2008 se recibió el 05 de febrero de 2009;

Que, el 26 de enero de 2009, se realizó la primera audiencia privada entre los representantes de la empresa concesionaria y la Gerencia de Regulación. El tema tratado en la mencionada reunión fue el planteamiento general del cálculo del factor, y su relación con las condiciones de competencia en los distintos servicios portuarios;

Que, el 9 de febrero del año 2009, mediante la Carta N° 012-2009-TISUR/GG, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria;

Que, el 23 de febrero de 2009, mediante la Carta N° 019-2009-TISUR/GG, el Concesionario presentó una modificación a su propuesta tarifaria (incluyendo archivo en formato PDF y hoja de cálculo en formato Excel), dejando sin efecto la presentada el 9 de febrero mediante la Carta N° 012-2009-TISUR/GG. En el Capítulo 6, Apartado B de la propuesta, propone que se debe desregular las tarifas a los servicios a la carga para aquellos clientes con capacidad de autoproverseer servicios portuarios, tal es el caso es el caso del usuario Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV). Asimismo, propone un factor de productividad de 5,80% anual;

Que el 20 de marzo de 2009, se realizó la segunda audiencia privada entre los representantes del Concesionario y la Gerencia de Regulación. El objetivo de la mencionada reunión fue complementar la presentación de la propuesta del Concesionario y el estudio de las condiciones de competencia en los mercados de servicios portuarios por parte de sus consultores;

Que el 24 de abril de 2009, mediante Memorando N° 053-09-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación realizó una consulta a la Gerencia de Asesoría Legal con relación al procedimiento de desregulación de tarifas. En particular se consultó si dicho proceso podría realizarse en el marco del procedimiento de revisión tarifaria iniciado de oficio mediante Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN;

Que, el 28 de abril de 2009, mediante la Carta N° 050-2009-TISUR/GG, el Concesionario presentó un informe legal que sustenta la propuesta de desregulación de la tarifa por servicio de uso de muelle para carga a granel sólido (concentrados de mineral) aplicado a la SMCV. El objeto de dicha comunicación fue reforzar los argumentos expresados sobre el particular en la Carta N° 019-2009-TISUR/GG, mediante la cual presentó su propuesta tarifaria;

El 7 de mayo de 2009 la Gerencia de Asesoría Legal mediante Memorando N° 055-09-GAL-OSITRAN respondió la consulta realizada por la Gerencia Regulación mediante Memorando N° 053-09-GRE-OSITRAN. En opinión de la Gerencia Legal, de encontrarse indicios suficientes de competencia en la prestación de servicios regulados podrá iniciarse procedimiento de desregulación tarifaria, siendo potestad de OSITRAN el acumular el procedimiento de desregulación con el procedimiento de revisión tarifaria iniciado de oficio mediante Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN, debiéndose para ello acreditar conectividad entre los procedimientos.

Que, el 15 de Mayo de 2009, la Gerencia de Regulación presentó a consideración de la Gerencia General el Informe de VISTOS. Dicho informe revela que, como resultado del análisis de condiciones de competencia en los servicios portuarios a la nave y a la carga en el TPM, existen hallazgos claros de la presencia de competencia en el segmento de los usuarios no cautivos que tiene la capacidad de autoproveerse servicios portuarios a la nave y a la carga, dado el volumen de carga que movilizan, tal es el caso específico de los servicios a la nave y de embarque de minerales por el Terminal Portuario de Matarani, donde se ha encontrado que un usuario cuenta con poderes compensatorios que han derivado en un contrato óptimo de largo plazo con el concesionario, lo cual haría innecesaria la regulación de tarifas en dicho segmento. Estos indicios son indicativos de la presencia de competencia en un segmento del mercado. Asimismo, de conformidad al RETA, la regulación tarifaria es supletoria y excepcional, aplicable en el caso que no exista competencia efectiva;

Que, según el Numeral 2 del Artículo 7.1 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, es función de OSITRAN velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias que establezcan los contratos con los concesionarios;

Que, según el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani, del 17 de Agosto de 1999 la regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio y que en cada oportunidad en que corresponda que OSITRAN revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados;

Que, el Artículo 68 del RETA establece que OSITRAN podrá determinar de oficio o a instancia de parte, la desregulación de la tarifas de determinado servicio derivado de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, cuando se compruebe cuando menos lo siguiente: la existencia de competencia efectiva cuya subsistencia pueda ser garantizada y que no existen barreras de acceso al mercado en cuestión.

Que el 18 de diciembre del año 2008 se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el TPM para el periodo agosto 2009 – agosto 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 062-2008-CD-OSITRAN;

Que, en el Artículo 149° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, se establece que los procedimientos administrativos son susceptibles de ser acumulados, de oficio o a solicitud de parte, en la medida que se cumplan con los requisitos necesarios para ello, es decir, en la medida que guarden “conexión”.

RESUELVE:

Artículo 1º.- Iniciar de oficio el procedimiento de desregulación de las tarifas máximas por la prestación de servicios portuarios a la nave y a la carga en el Terminal Portuario de Matarani, aplicables al segmento del mercado en los que se encuentran usuarios con capacidad de autoproveerse dichos servicios.

Artículo 2º.- Acumular el procedimiento de desregulación tarifaria, a que se refiere el artículo precedente, al procedimiento de revisión tarifaria iniciado de oficio mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2008-CD-OSITRAN.

Artículo 3º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución y del Informe N° 016-09-GRE-OSITRAN en el diario oficial El Peruano. Asimismo, disponer la difusión de la presente Resolución y del informe sustentatorio en la página Web institucional www.ositran.gob.pe

Artículo 4º.- Notificar a la empresa concesionaria la presente Resolución y el Informe N° 016-09-GRE-OSITRAN.

Regístrese y publíquese.

JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg.Sal. PD N° 10455-09

INFORME N° 016-09-GRE-OSITRAN

Para: **Jorge Montesinos Córdova**
Gerente General

De: **Lincoln Flor Rojas**
Gerente de Regulación

Abel Rodríguez González
Especialista en Regulación

Asunto: Inicio de procedimiento de desregulación de tarifas de oficio en el Terminal Portuario de Matarani (TPM)

Fecha: 15 de Mayo de 2009

I. Antecedentes

1. El 17 de agosto del año 1999, el Estado Peruano y Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM).
2. El 23 de julio del año 2004, mediante Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN se aprobó para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2004 al 16 de agosto de 2009, el factor de productividad ascendente -4,16%, aplicable a los servicios portuarios en los que, tras el análisis correspondiente, se concluyó que no eran prestados en condiciones de competencia. Dichos servicios fueron: amarre y desamarre, uso de amarradero, uso de muelle para carga sólida a granel (concentrados), para carga sólida a granel (granos con rendimiento menor a 400 TM/hora), para carga rodante y para carga líquida a granel, y almacenaje.
3. El 23 de setiembre del año 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN, modificado por Resolución N° 082-2006-CD-OSITRAN, en el que se establece, en su Artículo 11, que OSITRAN determinará las tarifas aplicables en los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, en los que no exista competencia efectiva.
4. El 24 de julio del año 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y TISUR suscribieron la Addenda N° 2 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del TPM (Contrato de Concesión), la misma establece que la regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por OSITRAN de comprobarse que existe competencia en dicho servicio.

5. El 18 de diciembre del año 2008, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 062-2008-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el TPM para el periodo agosto 2009 – agosto 2014 para los siguientes servicios:

Servicios a la nave:

- Amarre y desamarre.
- Uso de amarradero.

Servicios a la carga

- Uso de muelle carga fraccionada.
- Uso de muelle a la carga rodante.
- Uso de muelle a la carga granel sólido, para la descarga de granos.
- Uso de muelle a la carga granel sólido, para concentrados de mineral
- Uso de muelle para carga granel líquido.
- Almacenaje de granos en silos del día 11 al día 20.

6. El 22 de diciembre del año 2008, mediante el Oficio N° 123-08-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo notificó la Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN. En dicha notificación, se comunicó al Concesionario que, en caso lo considerara pertinente, y de conformidad al Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), presentara dentro de un plazo de 30 días, una propuesta tarifaria con el correspondiente sustento técnico y económico de los supuestos, parámetros, base de datos y cualquier otra información utilizada.
7. El 5 de enero del año 2009, mediante el Oficio N° 169-08-GRE-OSITRAN, se designó una comisión de funcionarios de OSITRAN para visitar el TPM y mantener reuniones con representantes de TISUR, con el objeto de verificar la información disponible para el cálculo del factor y el establecimiento de las condiciones de competencia en los servicios portuarios. En dicho oficio, se solicitó información operativa financiera y contable para tal fin respecto del periodo 2000-2008.
8. Entre el 13 y el 14 de enero del año 2009, dicha comisión visitó las instalaciones del TPM y mantuvo reuniones con representantes de la empresa.
9. El 22 de enero del año 2009, se recibió por parte del Concesionario la información solicitada con respecto al periodo 2000-2007.
10. El 26 de enero del año 2009, se realizó la primera audiencia privada entre los representantes del Concesionario y la Gerencia de Regulación. El tema tratado en la mencionada reunión fue el planteamiento general del cálculo del factor, y su relación con las condiciones de competencia en los distintos servicios portuarios.
11. El 5 de febrero del año 2009, se recibió por parte del Concesionario la segunda parte de la información solicitada con respecto al periodo 2000-2008.

12. El 9 de febrero del año 2009, mediante la Carta N° 012-2009-TISUR/GG, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria.
13. El 23 de febrero del año 2009, mediante la Carta N° 019-2009-TISUR/GG, el Concesionario presentó una modificación a su propuesta tarifaria (incluyendo archivo en formato PDF y hoja de cálculo en formato Excel), dejando sin efecto la presentada el 9 de febrero mediante la Carta N° 012-2009-TISUR/GG. En el Capítulo 6, Apartado B de la propuesta, en las conclusiones sobre al grado de competencia para el servicio de carga regional de graneles sólidos, se plantea que las exportaciones de la Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV) son un segmento del mercado no cautivo.
14. El 20 de marzo del año 2009, se realizó la segunda audiencia privada entre los representantes del Concesionario y la Gerencia de Regulación. El objetivo de la mencionada reunión fue complementar la presentación de la propuesta del Concesionario y el estudio de las condiciones de competencia en los mercados de servicios portuarios por parte de sus consultores.
15. El 24 de abril, mediante Memorando N° 053-09-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación realizó, a partir de los indicios disponibles, una consulta a la Gerencia de Asesoría Legal con relación al procedimiento aplicable en el caso de desregulación de tarifas. En particular se consultó si dicho proceso de desregulación podría realizarse en el marco del procedimiento de revisión tarifaria iniciado de oficio mediante Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN, o debiera llevarse de manera independiente.
16. El 28 de abril del año 2009, mediante la Carta N° 050-2009-TISUR/GG, el Concesionario presentó un informe legal que sustenta la desregulación de la tarifa por servicio de uso de muelle para carga a granel sólido aplicado a la SMCV en la propuesta de revisión de tarifas del terminal portuario de Matarani. El objeto de dicha carta es reforzar los argumentos expresados sobre el particular en la Carta N° 019-2009-TISUR/GG en la que se presentó por parte del Concesionario su propuesta tarifaria.
17. El 7 de mayo la Gerencia de Asesoría Legal mediante Memorando N° 055-09-GAL-OSITRAN respondió a la consulta realizada por la Gerencia Regulación mediante Memorando N° 053-09-GRE-OSITRAN. En opinión de la Gerencia Legal, debe iniciarse de oficio un proceso separado de desregulación tarifaria si la Gerencia de Regulación confirma la existencia de competencia en la prestación de dichos servicios. Asimismo la Gerencia de Asesoría Legal opinó que es potestad de OSITRAN el acumular el procedimiento de desregulación con el procedimiento de revisión tarifaria iniciado de oficio mediante Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN.

II. Marco Legal Aplicable

2.1 Marco Legal (Ley, Reglamento General y Reglamento de Tarifas)

18. El Numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que OSITRAN 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.

19. El Literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7 de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un Contrato de Concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.

20. Según el Artículo 11 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), en los mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, los servicios para los que la regulación tarifaria es necesaria son aquellos en los que:

“(...) no exista competencia efectiva o no sea posible garantizarla, a través de la regulación del acceso a las Facilidades Esenciales asociadas a dichas infraestructuras (...) [En dichos mercados] OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados.”

21. En otras palabras, la norma vigente señala que, en un proceso de revisión tarifaria de un concesionario multiservicio, el Regulador debe realizar un análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados en los que se ofertan y demandan los servicios prestados por el concesionario. Por lo tanto, como parte de la revisión tarifaria, OSITRAN deberá verificar las condiciones de competencia de los servicios que serán sometidos a dicha revisión. Sólo en el caso de concluir que no existen condiciones de competencia, se debe aplicar el mecanismo de revisión tarifaria establecido en el Contrato de Concesión, en caso de que éste exista, como sí es el caso del TPM.

22. Si existen condiciones de competencia en la prestación de algunos servicios que anteriormente fueron regulados, la regulación tarifaria debe suprimirse, como lo establece, en su Artículo 12, el RETA al tratar sobre la desregulación de tarifas:

“OSITRAN de oficio o a solicitud de las Entidades Prestadoras deberá abstenerse de establecer una regulación tarifaria o suprimirá la regulación tarifaria vigente, siempre que se verifique la existencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado respectivo y la regulación ya no resulte necesaria, debido a que la competencia entre los agentes económicos de los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público puede asegurar tarifas sostenibles y razonables en beneficio de los usuarios.”

23. Asimismo, es importante mencionar que, de acuerdo al Numeral 2 del Artículo 7.1 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público es función de OSITRAN velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias que establezcan los contratos con los concesionarios, por lo que es de aplicación lo establecido en el Contrato de Concesión de TISUR sobre desregulación tarifaria.

2.2 Marco Legal Establecido en el Contrato de Concesión

24. El Contrato de Concesión del TPM establece un régimen de tarifas máximas (Cláusula 6.1 y Anexo 6.1), por el cual TISUR S.A. puede cobrar por los servicios portuarios que presta tarifas menores al tope establecido por el mismo. El régimen tarifario del Contrato de Concesión establece por 5 años la unidad de cobro y el nivel máximo para un conjunto de servicios a la nave y a la carga que se encuentran bajo regulación.

25. El Numeral 6.1 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión del TPM establece lo siguiente:

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

26. El Contrato de Concesión del TPM establece que no necesariamente todos los servicios vayan a estar sujetos a la tarifa tope revisada quinquenalmente mediante el mecanismo RPI-X. Por ejemplo, en su Cláusula 6.3, establece que el Concesionario puede brindar servicios portuarios a cualquier cliente y cobrar por ellos lo que ambas partes acuerden:

“(...) Con sujeción a los términos y condiciones del presente Contrato, el Concesionario podrá celebrar cualquier contrato o acuerdo con cualquier Cliente para poner a su disposición los Servicios Portuarios, a los precios y en los términos que el Concesionario y el Operador Principal consideren aceptables (...).”

27. Adicionalmente en el Anexo 6.1 del contrato se estableció que los servicios que se presten en condiciones de competencia deben quedar excluidos de la regulación tarifaria:

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

28. Por lo tanto, del análisis de las cláusulas relativas a qué servicios deben estar bajo la regulación de precios en el TPM se concluye ésta sólo debe aplicarse a aquellos que no se presten en condiciones de competencia efectiva, y que de encontrarse que existe algún segmento de servicios regulados en el que ésta existe, dicho segmento debe ser excluido de la aplicación del mecanismo de regulación tarifaria.

III. Condiciones de Competencia en el Terminal Portuario de Matarani (TPM)

3.1 Antecedentes

29. De conformidad al Reglamento General de Tarifas (RETA), la regulación tarifaria tiene el carácter de excepcional y está restringida a aquellos

mercados en los que no existe competencia. Para cumplir con ello, en primer lugar, el análisis debe centrarse en determinar las condiciones de competencia en (los) mercado(s) relevante(s) de los servicios portuarios que presta el Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR).

30. Si la empresa enfrenta competencia en algún o algunos de los servicios, estos no deberían ser regulados, ya que los usuarios pueden acceder a otras alternativas que disciplinarían el comportamiento de TISUR en cuanto a la fijación de sus precios; en ese sentido, no sería necesaria la intervención del organismo regulador.
31. Por el contrario, si la empresa tiene posición de dominio en un mercado relevante, es decir, puede actuar de modo independiente con prescindencia de sus competidores actuales o potenciales (porque no existen), compradores, clientes o proveedores, entonces la intervención del regulador está justificada.
32. Dado lo anterior, en los siguientes acápite se procede a determinar los mercados sobre los cuales debería aplicarse la regulación tarifaria por parte del OSITRAN. De verificarse que TISUR enfrenta competencia efectiva o potencial en algún mercado relevante, éste será sometido a un procedimiento de desregulación y, de confirmarse el diagnóstico inicial, quedará bajo monitoreo; en caso contrario, se aplicarán los mecanismos regulatorios estipulados en el RETA.
33. Para analizar las condiciones de competencia del TPM, se hizo una visita al mismo, de manera de validar desde la perspectiva de la empresa concesionaria las amenazas que representan otros puertos y medios de transporte alternativos. Asimismo, se realizó una serie de entrevistas con algunos funcionarios de TISUR, así como algunas entrevistas y encuestas a representantes de los principales usuarios del puerto, con la finalidad de identificar las cadenas logísticas asociadas a sus procesos de abastecimiento.

3.2 Análisis de las Condiciones de Competencia

3.2.1 Metodología

Definición de Mercado Relevante

34. **Servicio relevante.** El servicio relevante está conformado por el servicio portuario o de infraestructura portuaria a la nave y a la carga, ofrecido por TISUR y los sustitutos del mismo. La metodología utilizada consiste en determinar los servicios alternativos a los que el usuario del TPM podría acudir, si el precio del servicio portuario relevante se incrementara en forma permanente en un pequeño, pero significativo monto. Si dicho incremento en el precio induce a los usuarios a cambiar el servicio por otro sustituto, entonces este último debe incluirse como parte del mercado relevante.
35. El grado de sustitución que tiene un producto se mide a través de la elasticidad cruzada de la demanda; sin embargo, si bien ésta proporciona evidencia directa, rara vez resulta posible hallarla debido a que la información requerida para ello no se encuentra disponible. No obstante, se puede apelar a otros mecanismos que proporcionan evidencia acerca

de los posibles sustitutos de un producto determinado. Dentro de dichos elementos se pueden señalar los siguientes (Conrath, 1995):

- Visión, estrategias y comportamiento de los usuarios (intermedios y finales) del servicio; y, en general, de los agentes en el mercado (líneas navieras, importadores y exportadores).
- Utilidad final del producto (idoneidad)
- Características físicas y técnicas de los servicios
- Costos implicados en el cambio de proveedor (otro puerto o un modo de transporte alternativo)
- Análisis de los precios y su evolución en el tiempo.

36. **Mercado geográfico.** Para delimitar geográficamente un mercado, debe determinarse el área en donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos del servicio relevante. Si el comprador puede adquirir el servicio en condiciones similares en otra área geográfica, ésta debe incluirse dentro del mercado relevante. Para ello, es necesario evaluar no sólo las posibilidades o limitaciones que enfrentan los proveedores alternativos para atender al comprador, sino también la capacidad que tiene este último de abastecerse de distintos proveedores, o de autoabastecerse (posiblemente integrándose verticalmente hacia delante).

Posición de Dominio

37. Después de determinar el mercado relevante, el grado de competencia que enfrenta el TPM se definirá si existe posición de dominio sobre la base de su participación en el mercado y la dinámica o rivalidad de éste, a fin de determinar si existen barreras de acceso para nuevos agentes o proveedores.

3.2.2 Actividades del Concesionario del TPM

38. El objeto social de TISUR es la explotación de los derechos que le otorga el Contrato de Concesión del TPM. Parte de los derechos corresponden a la provisión de servicios portuarios a la nave y a la carga, algunos en condiciones de exclusividad. Según el régimen tarifario, los servicios portuarios a la nave y a la carga se pueden clasificar en: (i) regulados, cuando están asociados a una tarifa máxima; y, (ii) no regulados, cuando se brindan bajo el régimen de libre competencia o no se ha fijado una tarifa, aunque se presten en condiciones de exclusividad.

Servicios a la Nave

39. **a.- Practicaje:** consiste en el asesoramiento al capitán de la nave que realizan a bordo los “prácticos”, para colocar o conducir una nave al costado del muelle (atraque) o viceversa (desatraque), o cambio de sitio. Según la legislación nacional, este servicio es obligatorio para naves mercantes. La unidad de cobro es por tonelada de Unidad de Arqueo Bruto (UAB) por cada maniobra. TISUR no tiene exclusividad en este servicio.
40. **b.- Remolcaje:** es el servicio de halar, empujar o apoyar las operaciones de atraque, desatraque y cambio de sitio de la nave. La unidad de cobro es por tonelada de UAB por cada maniobra. Este servicio puede ser brindado por el Concesionario y otros proveedores.

41. **c.- Amarre y desamarre:** una vez que la nave es conducida hasta el costado del muelle, se procede al amarre o colocación de líneas en los postes (cornamusas) del Terminal portuario, en el caso de atraque de naves o cambios de puntos de amarre; y viceversa, en el caso de desatraque. La unidad de control y de cobro es por cada operación (amarre o desamarre). El Contrato de Concesión le otorga al Concesionario la exclusividad en la prestación de este servicio.
42. **d.- Uso de amarradero:** servicio que se presta luego de amarrar la nave, y consiste en la utilización del amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada. La unidad de cobro es el producto de la eslora total de la nave por el tiempo de ocupación del amarradero. El Contrato de Concesión le otorga exclusividad al Concesionario en la prestación de este servicio.

Servicios a la Carga

43. **a.- Uso de muelle:** en términos operativos, el servicio de uso de muelle es anterior (o posterior) a los servicios de estiba (o desestiba). Este servicio es llamado también uso de instalaciones o *warfage*, y corresponde a la prestación de facilidades portuarias (infraestructura y equipamiento) para el traslado de la carga desde el costado de la nave hasta la puerta de salida del TPM (descarga) o viceversa (embarque), o su almacenaje en el puerto.

El uso de muelle se clasifica según el tipo de carga en:

- Carga fraccionada: carga sólida movilizada envasada, embalada o en piezas sueltas (sacos, bultos, paquetes y carga suelta);
- Carga granel líquido: líquidos movilizados a través de tuberías o mangueras;
- Carga granel sólido: productos sólidos movilizados sin envases o empaques (pueden moverse mediante torres absorbentes, fajas transportadoras, etc.)
- Carga rodante: vehículos y equipos móviles en general; y,
- Contenedores: carga movilizada en unidades de hasta 20 y 40 pies, llenos y vacíos.

En ocasiones, por razones logísticas, algunas cargas deben posicionarse temporalmente en áreas predeterminadas del terminal portuario. Asimismo, las operaciones pueden clasificarse en directa, si la carga ha sido embarcada de "vapor a camión"¹ e indirecta, si la carga es almacenada en el terminal portuario.

La unidad de cobro por los servicios de uso de muelle, en el caso de la carga fraccionada, graneles (sólidos y líquidos) y rodante, se determina por cada tonelada métrica (TM). Mientras que en el caso de contenedores, el cobro se calcula por unidad, y según sus dimensiones (20 ó 40 pies) y el estado (lleno o vacío).

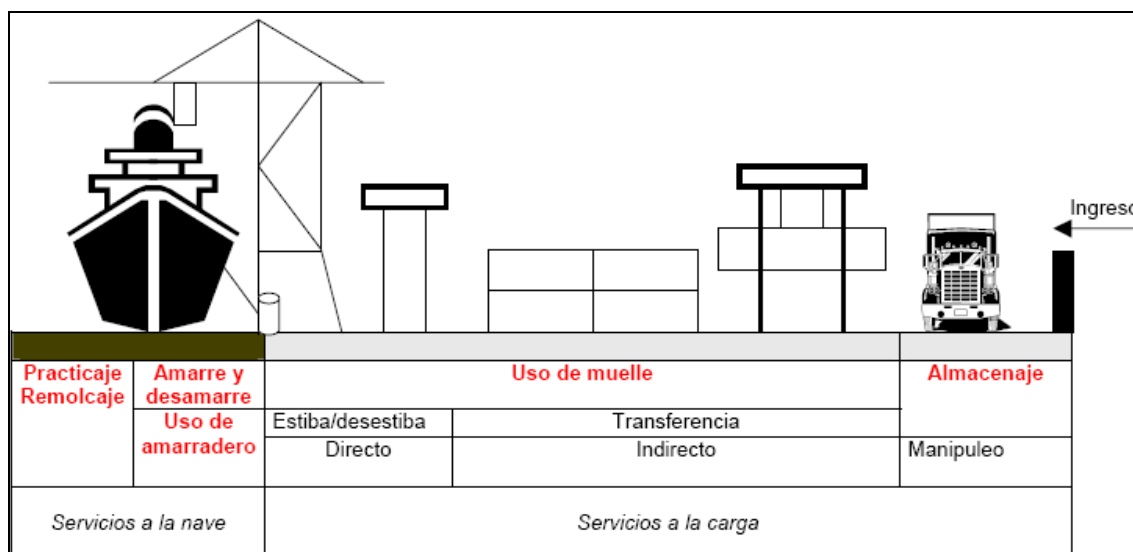
¹ Operación en la que la carga se moviliza de la nave hacia un medio de transporte que se retira del terminal portuario (descarga) sin utilizar el almacén del puerto, y viceversa en el caso de embarque.

44. Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a los pasajeros. Este servicio no es brindado en forma regular por el TPM².
45. **b.- Almacenaje:** corresponde al servicio de depósito de las mercancías en condiciones adecuadas en silos, zonas almacenes, etc. dentro de las instalaciones del puerto.
46. **c.- Transferencia o tracción de carga:** servicio de traslado de carga desde el costado de la nave en la losa del muelle o lugar de tránsito designado hasta las áreas de almacenamiento del Terminal o viceversa.
47. **d.- Manipuleo de carga:** consiste en el servicio de recepción, arrumaje o apilamiento de la carga, entrega y despacho para el retiro o embarque.
48. Adicionalmente, existe otro conjunto de servicios que se brindan utilizando la infraestructura portuaria como la estiba (consiste en el embarque de mercancías del muelle a la nave) y desestiba (es decir, el desembarque de mercancías de la nave al muelle); agenciamiento marítimo (servicio de representación de la nave ante las autoridades (Capitanía de Puerto, Aduanas, Sanidad, etc. para la gestión documentaria de la nave desde la recepción hasta el zarpe, la designación de estiba, así como la atención de los requerimientos del buque); avituallamiento (servicio por el cual se provee a una embarcación de víveres, combustible de uso doméstico, medicinas, agua y general de productos materiales necesarios para la operación de una embarcación, con excepción del combustible para la operación de la misma³); servicio de desembarque de pasajeros turistas; entre otros.
49. Una ilustración de los principales servicios portuarios del TPM se muestra en el siguiente gráfico:

² Consiste en la prestación de infraestructura portuaria y servicios de equipaje a pasajeros que embarcan o desembarcan en el TPM.

³ En artículo 1.- de la Resolución Ministerial N°259-2003-MTC-02.

Gráfico N° 1
Principales Servicios Portuarios



Nota: resaltados los servicios regulados (con excepción del Practicaje y remolcaje que se regulan por el REMA)
Fuente: Contrato de Concesión

3.2.3 Condiciones de Competencia

50. Después de detallar los servicios que se presentan en el TPM, en esta sección se definirán los mercados relevantes prestados por TISUR, con la finalidad de determinar en cuál de ellos ostenta posición de dominio y, por lo tanto, podrían ser materia de regulación tarifaria.
51. La demanda de servicios portuarios es una demanda derivada de los servicios de transporte marítimo y de las actividades conexas a este⁴. Por su condición de demanda derivada, si el transporte marítimo de un producto tiene poco sustitutos y, además, no existen puertos alternativos para la atención de dicho producto, la demanda de servicios portuarios en un área o puerto determinado tiende a ser menos elástica, es decir, el puerto enfrenta menos competencia por la falta de sustitutos.
52. En el sector portuario, la competencia puede observarse en tres niveles⁵: (i) competencia intraportuaria; (ii) competencia interportuaria; y, (iii) competencia intermodal. La competencia intraportuaria se define como la competencia en los servicios que se prestan dentro de un puerto (por ejemplo, entre empresas de estiba). Por su parte, la competencia interportuaria se refiere a la competencia que enfrenta el puerto con relación a otros puertos que participan en su *hinterland* o zona de influencia. Finalmente, la competencia intermodal se define como la competencia que enfrenta el puerto con otra modalidad de transporte; es

⁴ El transporte marítimo a su vez es una demanda derivada de bienes. Sobre el particular se señala lo siguiente: "Possibly the most important characteristic of transport is that it is not really demanded in its own right. People wish, in general, to travel so that some benefit can be obtained at the final destination. The trip itself is to be as short as possible. Of course, there are 'joy riders' and 'tourists' but they tend to be in the minority. Similarly, users of freight transport perceive transport as a cost in their overall production function and seek to minimize it wherever possible. The derived nature of the demand for transport is often forgotten in everyday debate but it underlies all economics of transport". Por su parte, De Rus (2003) señala: "En la medida que el transporte actúa como input o servicio intermedio para otras actividades económicas y sociales, su demanda se ve afectada por un conjunto amplio de factores, muy diferentes entre sí, que pueden alterarla o condicionarla en diversas formas".

⁵ Cabe señalar que existe un nivel más de competencia en el sector portuario, que es el que se desarrolla dentro de un mismo puerto que tienen más de un operador de los terminales.

decir, la competencia se extiende en este caso, al análisis de la sustitución con otra cadena logística⁶.

Competencia Intraportuaria

53. La competencia intraportuaria es aquella que desarrollan las empresas que prestan servicios dentro de un puerto y que no tienen características de monopolio natural, pero que se definen como servicios portuarios, por ejemplo, el practicaaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros. Estos servicios pueden ser prestados por empresas terceras al operador del puerto, así como por el operador, el mismo que debe competir en iguales condiciones en la provisión del servicio.
54. El Contrato de Concesión le permite a TISUR la posibilidad de brindar diversos servicios sin condiciones de exclusividad (practicaaje, remolcaje, estiba/desestiba, etc.). Actualmente, dichos servicios los brinda una empresa vinculada al Concesionario (Tramarsa⁷). Nada impide que TISUR pueda iniciar la prestación de servicios no relacionados con la explotación de la infraestructura portuaria. A la fecha, en el TPM, las empresas que participan en los servicios que se proveen en el puerto son las que se muestran en el Cuadro N° 1.

**Cuadro N° 1
Servicios a la Carga y Naves Sin Exclusividad de TISUR**

Tipo de servicio	Servicio	Proveedor
A la nave	Practicaaje	Tramarsa
	Remolcaje	Cosmos Agencia Marítima, Tramarsa
	Agenciamiento marítimo	Tramarsa, Cosmos, Faposa, Océano, Cargomar, Donnelly, Tridentum, Animar, South Shipping, Otros
A la carga	Estiba y desestiba	Donnelly, Cargomar, Cosmos, Facilidad Portuaria, Sermar Ilo, South Shipping, Limited Tramarsa, Inversiones Canopus, J&R Servicios, Null, Océano Agencia Marítima, Servicios Portuarios y Comerciales, Tridentum.
	Provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga	TISUR y terceros
	Consolidación/desconsolidación	TISUR y terceros
	Almacenamiento	TISUR y terceros
	Agenciamiento de Aduanas	Ransa, Palacios & Asociados, Scharff Agentes, Afianzados de Aduana, Logistic Partners, Tecniaduana Prisma, Transoceanic, Alejandro Zavala, J.V. Agentes de Aduana, Beagle, SC Zavala, Aduamerica, Dogana Agentes Afianzados de Aduanas, Urano Group, Ultramar, Enrique Ampuero, Aurelio Soto, Panalpina

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

55. Como puede apreciarse, TISUR muestra un importante grado de integración vertical al participar directamente en la provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga, consolidación y desconsolidación de carga y almacenamiento a través de sus empresas vinculadas: Tramarsa, que provee los servicios de practicaaje, remolcaje, estiba y agenciamiento; y Ransa, que provee servicios de agencia de aduanas.

⁶ Según el REMA, cadena logística se define como el conjunto de servicios que tienen por objeto el traslado de la carga o pasajeros en una relación de origen – destino, optimizando la utilización de uno o más medios de transporte.

⁷ Trabajos Marítimos S. A. es el único proveedor (sin exclusividad) que brinda los servicios de practicaaje y remolcaje desde antes de la concesión del TPM.

Agenciamiento marítimo de naves. Respecto del servicio de agenciamiento marítimo de naves, el

56. Cuadro N° 2 revela, para el año 2008, el desplazamiento de Tramarsa de la primera posición (en términos de participación de mercado) por Cosmos, empresa que desde el año 2002 ha registrado un incremento de su participación de manera sostenida. Situación similar ocurre con las empresas Faposa y Tridentum. Este comportamiento sugiere que, a pesar de la integración vertical de TISUR en el agenciamiento marítimo, éste negocio se muestra competitivo.

Cuadro N° 2
Participaciones en el Mercado de Agenciamiento Marítimo 2000-2008
(%)

Agencias	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tramarsa	30,2	23,8	21,0	29,9	35,5	45,8	36,3	33,9	22,2
Cosmos	-	9,7	2,8	3,7	14,7	11,8	18,2	21,5	26,2
Faposa	24,4	33,1	18,3	10,2	7,8	4,4	5,4	7,4	12,7
Océano	9,1	12,3	17,5	13,9	6,1	14,0	9,9	12,7	11,4
Cargomar	0,7	-	12,3	13,1	8,7	7,4	8,6	3,2	3,4
Donnelly	7,6	5,9	10,3	10,7	10,4	6,6	1,3	-	-
Tridentum	1,5	1,5	1,2	3,7	1,3	4,1	7,3	7,4	11,1
Unimar	1,8	1,1	1,2	0,8	1,3	0,4	8,6	9,1	6,2
South Shipping	-	2,6	3,2	1,2	4,3	2,6	3,2	3,5	2,2
Otros	24,7	10,0	12,3	12,7	10,0	3,0	1,3	1,2	4,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
IHH	0,23	0,21	0,15	0,17	0,19	0,26	0,20	0,20	0,17
ID	0,31	0,37	0,20	0,33	0,47	0,67	0,47	0,40	0,28

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

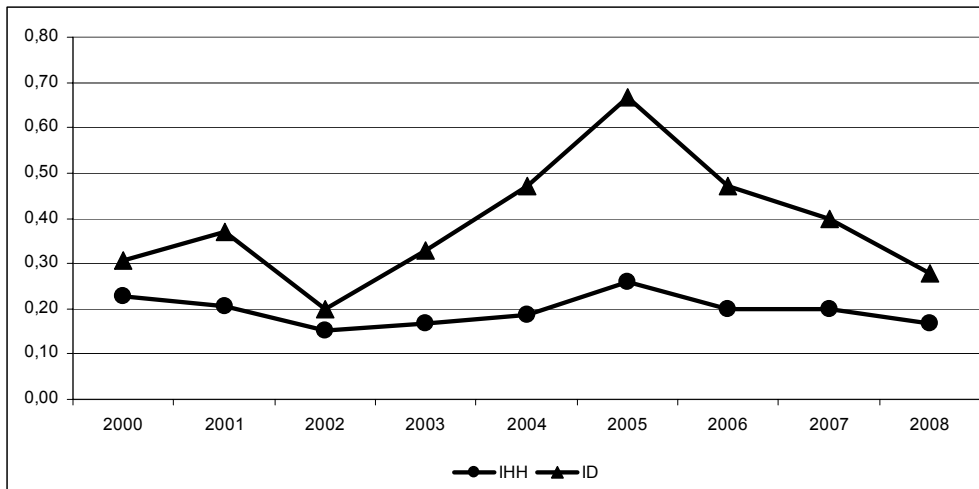
57. El comportamiento de los índices de concentración de mercado de Herfindahl-Hirschman (IHH⁸) y de Dominancia (ID⁹), cuyos límites se encuentran entre cero (menos concentrado) y uno (más concentrado), permitirá validar lo afirmado en el párrafo anterior. Para una economía en desarrollo como el Perú, puede considerarse que un mercado en particular se encuentra altamente concentrado, si ambos índices superan el umbral de 0,25.¹⁰
58. En el caso específico del mercado de agenciamiento en el TPM, el Gráfico N° 2 muestra que el ID ha mostrado una tendencia decreciente en los últimos cuatro años, ubicándose debajo del umbral desde el año 2006. Por otro lado, a pesar de que el IHH presenta valores por encima del umbral correspondiente, éste desciende fuertemente a más de la mitad desde el año 2005, alcanzando un valor de 0,28 en el año 2008.

⁸ Este índice se calcula mediante la suma al cuadrado de las participaciones de las empresas de la industria.

⁹ Para el cálculo de este índice se estima la contribución (cada participación al cuadrado se divide por el IHH) y se calcula la suma al cuadrado. Este índice está diseñado para revelar los efectos que producen las altas participaciones.

¹⁰ Recomendaciones de la Comisión Federal de Competencia de México.

Gráfico N° 2
Índices de Concentración: Agenciamiento Marítimo



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

59. Por lo tanto, dada la disminución de la participación de mercado de Tramarsa y los aumentos sostenidos de Cosmos, Faposa y Tridentum, puede inferirse la no existencia de una posición de dominio por parte de Tramarsa, empresa vinculada a TISUR, en el mercado de servicios de agenciamiento.
60. **Estiba y desestiba.** En cuanto al servicio de estiba y desestiba, la empresa Tramarsa acrecentó su posición de dominio a partir del año 2003, en el que contaba con el 79% del mercado, para alcanzar en el año 2008 el 87% de participación en el caso de carga contenerizada (ver Cuadro N° 3 y Gráfico N° 3). Con el IHH y el ID en niveles por encima del umbral de referencia, dichos índices sugieren una disminución en el grado de competencia y, más bien, la presencia de un mercado concentrado.

Cuadro N° 3
Participaciones en el Mercado de Estiba y Desestiba Carga Contenerizada
(según TEUs) 2000 – 2008
(%)

Empresa	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tramarsa	51,4	1,9	7,4	78,8	80,4	82,0	90,9	89,9	86,9
Cargomar	0,0	57,2	58,9	11,1	18,5	9,1	6,0	0,5	0,0
Océano	39,8	25,0	8,6	5,7	0,2	2,2	2,5	9,3	4,2
Cosmos	0,0	4,8	0,0	1,3	0,0	6,7	0,6	0,0	4,1
Null	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8
Donnelly	4,7	3,6	9,4	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Faposa	3,0	7,5	11,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Navisur	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Minera Arcata	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Tridentum	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
Marinter	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
South Shipping	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Canopus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
IHH	0,43	0,40	0,38	0,64	0,68	0,69	0,83	0,82	0,76
ID	0,52	0,70	0,82	0,95	0,90	0,96	0,99	0,98	0,99

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

61. De manera similar, pero en niveles más bajos, la empresa Tramarsa presenta la mayor participación del mercado de carga no contenerizada, la cual muestra una tendencia creciente desde el año 2006 (Cuadro N° 4). La siguiente empresa es Donnelly, cuya participación ha decrecido desde el año 2005.

Cuadro N° 4
Participaciones en el Mercado de Estiba y Desestiba Carga No Contenerizada
(según TM) 2000 – 2008
(%)

Empresa	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tramarsa	53,2	55,9	45,0	37,9	44,9	44,9	39,2	53,8	61,3
Donnelly	24,0	8,3	18,2	23,3	19,3	23,2	22,9	13,4	15,3
Océano	15,9	8,2	14,1	14,3	6,6	8,6	6,9	5,6	1,9
Canopus	0,0	9,6	9,0	7,4	7,1	8,8	9,0	6,5	5,4
Faposa	3,0	6,8	0,5	1,8	8,5	3,3	8,4	12,6	9,0
South Shipping	3,9	4,0	2,3	0,9	1,9	3,2	1,9	1,8	1,3
Cosmos	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1	1,8	4,0	2,8	4,2
Cromium	0,0	0,1	3,9	8,1	2,4	0,9	2,1	0,0	0,0
Cargomar	0,0	1,2	2,1	1,9	1,3	1,0	1,1	0,3	0,3
Navisur	0,0	0,0	2,4	1,4	0,6	1,7	1,7	0,4	0,0
Serv. Portuarios	0,0	1,1	0,0	0,0	2,9	1,1	1,2	0,4	0,2
Tridentum	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,8	0,8	1,3	0,1
Port Anglo	0,0	2,7	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Genesis	0,0	0,0	0,0	1,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Sermar Ilo	0,0	0,2	0,7	0,0	1,1	0,0	0,0	0,6	0,0
Marinter	0,0	0,4	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Null	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Minera Arcata	0,0	0,0	0,0	0,3	0,8	0,2	0,0	0,0	0,0
J&R Servicios	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5

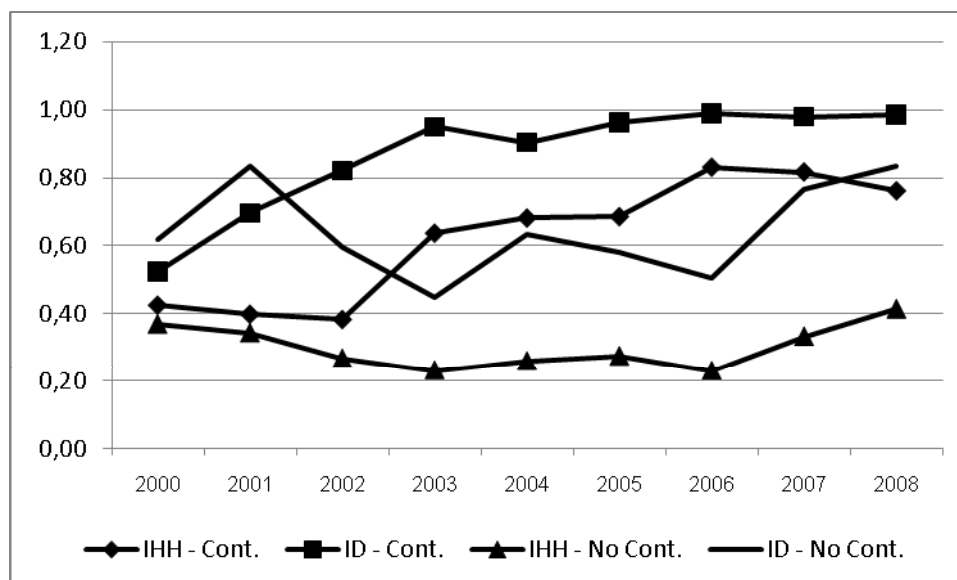
Agma	0,0	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Estibas Universales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
Unimar	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Arcata	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0
Cia. Minera Ares	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Labarthe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
IHH	0,37	0,34	0,27	0,23	0,26	0,27	0,23	0,33	0,41
ID	0,62	0,83	0,60	0,45	0,63	0,58	0,50	0,76	0,83

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

62. Como se muestra en el Gráfico N° 3, los índices de concentración en el caso del servicio de estiba y desestiba de carga no contenerizada registran niveles más bajos que los correspondientes al de carga contenerizada, sin embargo, muestran una tendencia a incrementar la concentración del mercado desde el año 2006 y por encima del umbral de referencia.

Gráfico N° 3
Índices de Concentración: Mercado de Estiba y Desestiba



Nota: Cont. (Carga contenerizada); No Cont. (Carga no contenerizada).

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

63. **Almacenamiento de granos.** El almacenamiento es la operación constituida por el depósito y permanencia, en condiciones adecuadas de conservación y seguridad, de las diferentes clases de carga en áreas y locales ubicados dentro del Terminal portuario. TISUR cuenta con la siguiente infraestructura para ofrecer este servicio:

- 7 almacenes con un total de 24 019 m² de almacenes techados, destinados a carga general, alimentos y carga peligrosa.
- 39 241,12 m² de áreas de almacenaje abiertas, para contenedores y carga general.
- 59 silos para granos con una capacidad total de 75 000 TM.
- 8 835 m² de áreas para almacenamiento de concentrado de minerales.

64. Como se mencionó anteriormente, la operación indirecta de carga utiliza los almacenes que se encuentran dentro del puerto; no obstante ello, existen almacenes externos al puerto que de alguna manera pueden competir con TISUR en este servicio¹¹. Los precios que TISUR cobra por el mismo se detallan a continuación:

**Cuadro N° 5
Tarifas del Servicio de Almacenaje**

Tarifas	Unidad de cobro	Tarifa US\$
1.- Reguladas		
Importación (Silos) Carga sólida a granel (10 días libres) - del día 11 al 20	TM/Día	0,05
2.- No reguladas		
Cereales		
Carga sólida a granel (silos) - del día 21 en adelante)	TM/Día	0,13
Carga sólida a granel - del día 01 al 10	TM/Día	0,05
- del día 11 al 20	TM/Día	0,07
- del día 21 en adelante	TM/Día	0,13
Carga sólida a granel (almacenes) - del día 01 al 10	TM/Día	0,07
- del día 11 en adelante	TM/Día	0,13
Mercadería General		
Carga sólida a granel	TM/mes o fracción	1,30
Carga fraccionada sobre piso	TM/mes o fracción	1,30
Carga fraccionada sobre paleta	TM/mes o fracción	1,50
Carga rodante – Ingreso zona almacenamiento	TM	6,00
Carga rodante (15 días libres)	TM/día	6,00
Ocupación de Área	M ² /Día/Fracción	0,50

Nota: se considera días calendarios

65. Al respecto, en la última revisión tarifaria se recomendó que al servicio de almacenaje de granos en silos para el periodo entre los días 11° al 20° debería aplicársele el factor de productividad, por lo que se le impuso la tarifa de S/. 0,05 TM/día.

Competencia Interportuaria e Intermodal

66. La competencia que enfrenta un puerto va más allá de la competencia interportuaria, toda vez que debe evaluarse si los demandantes tienen un sustituto viable (otro puerto o medio de transporte), distinto al TPM, para trasladar su carga. La viabilidad de la sustitución debe ser entendida en el ámbito técnico y económico.
67. Desde el punto de vista local o geográfico, un puerto puede tener el dominio relativo en el área donde opera, cuando los productos a cargar/descargar tienen poca o ninguna posibilidad física y/o económica para utilizar otro puerto u otra modalidad de transporte, ya sea terrestre, aérea o fluvial. En efecto, factores como el costo origen-destino de una determinada carga, la sustituibilidad tecnológica nave-carga-puerto, y el desempeño portuario, son determinantes para analizar el nivel de

¹¹ Los Terminales de Almacenamiento de las empresas Almacenera Grau y Neptunia. Los Depósitos Autorizados de Aduanas de las empresas Molino y Cia. y Misti. Los Depósitos simples de las empresas Transmantaro, Yura e Inkabor.

competencia real o potencial que enfrenta un puerto¹².

68. Los puertos son un eslabón en la cadena logística que utilizan los exportadores/importadores para realizar sus operaciones, y cuyo costo es un insumo que es internalizado en el precio de los productos comercializados, por lo que la eficiencia de éstos hará que sean escogidos en contraposición a otra modalidad de transporte, ya sea terrestre o aérea. Esto es de suma relevancia, en tanto la competencia intermodal incide en la posición que tiene el puerto en el mercado (Charles River Associates, 2002). La elección del modo de transporte marítimo obedece, por lo general, a factores como la existencia de grandes volúmenes con un bajo valor, el tiempo disponible, las condiciones geográficas, la disponibilidad de modos de transporte complementarios que den continuidad a la carga hasta su destino final, pues lo que finalmente es relevante es el costo de la cadena logística origen-destino.
69. La competencia interportuaria e intermodal no se circunscribe al servicio que ofrece la infraestructura portuaria a la nave y a la carga, sino que debe compararse con otra cadena de transporte en la que participa otro puerto, o simplemente, frente a un modo de transporte alternativo (terrestre). En ese sentido, el servicio relevante dependerá de la visión que tenga sobre el TPM cada tipo de usuario del puerto. En términos generales, los usuarios se pueden dividir en:

a.- Las líneas navieras (transportistas): son empresas que proveen el servicio de transporte marítimo de carga, que requieren de un puerto eficiente para embarcar o descargar y atender a la nave. Cuando el servicio es de itinerario regular (*liner*), las líneas navieras desarrollan una mayor capacidad de negociación frente a los puertos por la capacidad de utilizar otro puerto. Por su parte, los puertos tratan de generar, incrementar o mantener el tráfico de carga. En el caso de servicios no regulares (*tramp*), la capacidad de negociación se concentra en mayor medida en el puerto. La necesidad de embarcar o descargar mercancías para el transporte marítimo trae como consecuencia la demanda de servicios de infraestructura para la nave (amarre y desamarre, y uso de amarradero).

b.- Productores nacionales e importadores (demandantes de transporte): son empresas que utilizan los puertos para exportar/importar su carga o trasladarla por cabotaje marítimo. La relación entre estos agentes y el puerto depende de la modalidad de contrato de transporte marítimo que han pactado los dueños de la carga con las navieras, los que pueden incluir condiciones *berth terms*, es decir, que el flete incluya los servicios portuarios, o un contrato de fletamiento *liner terms* o fijo, en el cual el flete marítimo no incluye los servicios portuarios.

Para satisfacer las necesidades de cada tipo de cliente, los puertos cuentan con estrategias para invertir en equipo específico y desarrollar servicios logísticos integrales en coordinación con operadores terrestres y/o ferroviarios.

¹² Análisis de las Condiciones de Competencia Sector Puertos. Estudio Piloto. Convenio INDECOPI-BID-CAF. Junio de 1999. Pág. 31-35.

c.- Productores e importadores de otros país (demandantes de transporte): corresponden a las empresas importadoras y exportadoras de Bolivia que utilizan servicios e infraestructuras, tales como: puertos del sur del Perú, del norte de Chile, la Hidrovía Paraguay-Paraná o medios de transporte terrestre para movilizar sus mercancías.

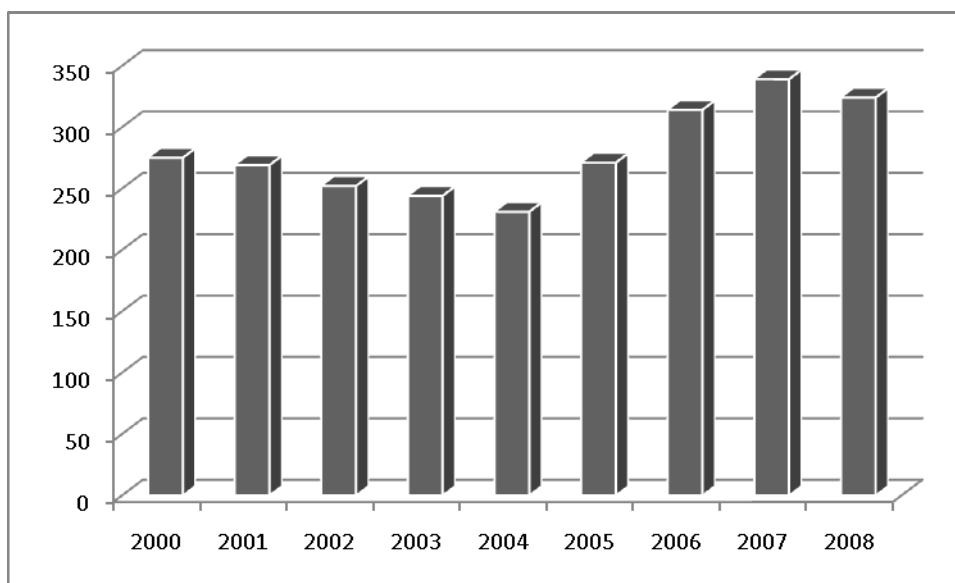
70. El producto relevante, en este caso, se define de acuerdo con el tipo de necesidades y preferencias que tenga cada usuario. Las líneas navieras, en su condición de transportistas marítimos, requieren obligatoriamente la utilización de un puerto para cargar y descargar los productos que transportan. Sin embargo, la capacidad de negociación es heterogénea, dependiendo de la regularidad de la línea naviera y las opciones o sustitutos. Los agentes importadores y exportadores tienen en algunos casos la posibilidad de recurrir a otro puerto. Por tanto, el tipo de agente o usuarios determina la existencia de competencia interportuaria e intermodal, puesto que tienen la capacidad de decidir si van a recalar de manera regular en un puerto o en otro, o utilizar un medio de transporte alternativo.
71. En efecto, el servicio que provee el puerto desde el punto de vista del productor nacional e importador, o para el productor e importador de otro país es distinto al de las líneas navieras, toda vez que los primeros demandan el transporte de su mercadería; y la sustitución del servicio se puede, en muchos casos, brindar mediante el transporte terrestre o aéreo. Es decir, para satisfacer las necesidades de este tipo de clientes, el puerto enfrentaría, además de la competencia interportuaria, la competencia intermodal, si es que la naturaleza de la mercancía (perecible o no perecible), el volumen, el tiempo y el valor de la carga lo permiten.
72. Por su parte, el área geográfica de un servicio relevante es aquella en la que se ofrecen o demandan los servicios portuarios, y en la que se tenga la opción de acudir indistintamente a otros proveedores (de servicios de transporte o de infraestructura de transporte) sin incurrir en costos apreciablemente diferentes. En el caso de un puerto, en el análisis de delimitación geográfica se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:
- Infraestructura del puerto.
 - Tipo y eficiencia de los servicios portuarios.
 - Capacidad de los proveedores ubicados en el mismo.
 - Infraestructura y medios de transporte que comunican o comuniquen al puerto con los usuarios actuales o potenciales (CFCM, 2000).
73. En ese sentido, el área de influencia de un puerto experimenta cambios asociados, por ejemplo, con la creación, modernización o ampliación de los servicios de infraestructura que se realicen en el mismo, lo cual incorpora el factor temporal en la delimitación del mercado relevante.

Servicios a la Nave: Amarre, Uso de Amarradero y Desamarre

74. El tráfico de naves por el TPM, entre los años 2000 y 2008, ha mostrado una tendencia creciente (Gráfico N° 4), explicado principalmente por el mayor tráfico de carga de granel sólido (concentrados), además de la política comercial implementada por TISUR, mediante la cual realizó una alianza comercial con la línea naviera Evergreen Marine Corporation (año

2003), para que ésta incorpore en su itinerario al TPM con dos recaladas por mes. Este incremento en el tráfico de naves ha determinado que, entre los años 2004 y 2008, los ingresos por servicios a la nave, que comprende los servicios de amarre¹³, uso de amarradero y desamarre, hayan crecido 31,4%.

Gráfico N° 4
Tráfico de Naves – TPM



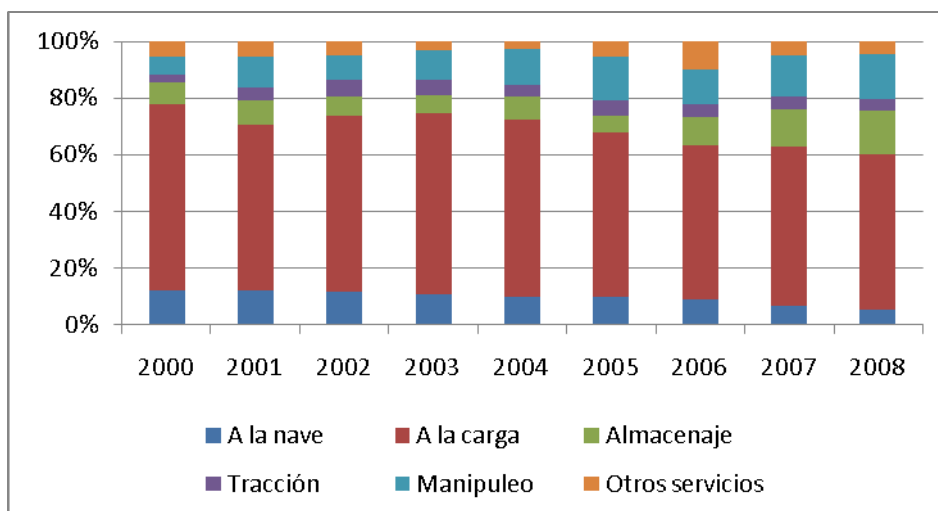
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

75. Sin embargo, a pesar de que tanto el número de naves atendidas por el TPM, como los ingresos por los servicios a la nave crecieron entre los años 2000 y 2008, la participación de estos ingresos respecto del total de las ventas del puerto pasó del 12,4% al 5,4%; y, en los últimos cuatro años, del 9,9% al 5,4%. Es decir, si bien es cierto aumentaron los ingresos por dichos servicios, la participación porcentual de este rubro respecto de los ingresos totales del puerto decreció en los últimos años.

¹³ Consiste en colocación de líneas en las cornamusas del terminal portuario en el caso de atraque o cambio de sitio de las naves; y viceversa, en el caso de desatraque.

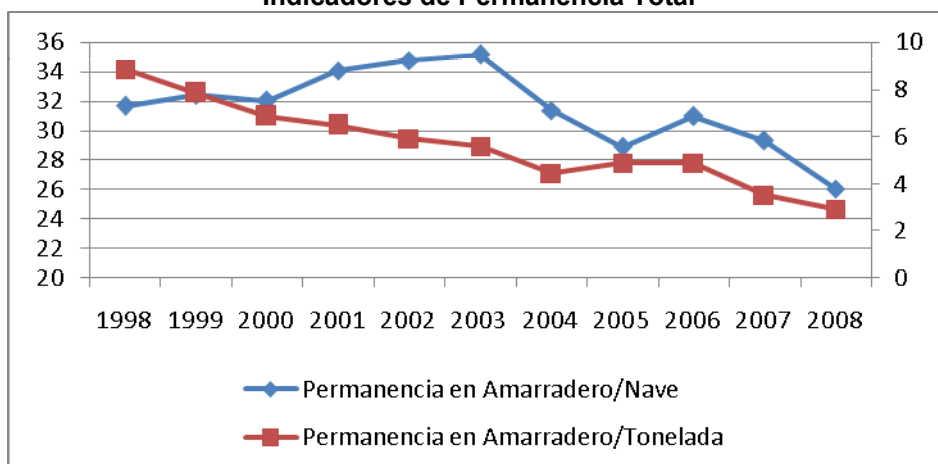
Gráfico N° 5
Estructura de los Ingresos de TISUR: 2000 – 2008



Fuente: TISUR

76. Esta situación se explica por el mayor grado de eficiencia por parte del Puerto en la atención a las naves (éstas registran un menor tiempo de estadía): el indicador ajustado por tonelaje movilizado por nave (Horas x Nave / TM) disminuye 26,6%, al pasar de 4,8 en el año 2006 a 3,5 en el año 2008. La tendencia a una menor permanencia -observada en todos los años, a excepción de 2005- obedece al mayor rendimiento de los equipos del TPM (torres neumáticas, faja transportadora y grúa móvil), lo que contribuye a un menor costo por transporte marítimo (Gráfico N° 6).

Gráfico N° 6
Indicadores de Permanencia Total



Fuente: TISUR

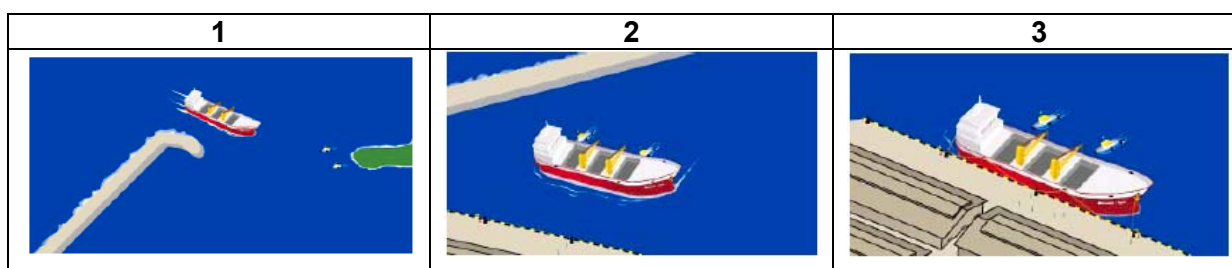
Elaboración: Gerencia de Regulación

77. Por último, el servicio de amarre (panel 3 del Gráfico N° 7) se realiza, en el caso del atraque de naves, a continuación de los servicios de practicaje y remolcaje (paneles 1 y 2 del mismo gráfico). Actualmente, el TPM está sujeto al cobro de una tarifa máxima de US\$218,15 por operación de amarre o desamarre; no obstante, ésta aplica descuentos a ciertos clientes según criterios transparentes para salvaguardar el principio de no-discriminación entre competidores. Por ejemplo, TPM ofrece descuentos de 54% respecto de la tarifa máxima por este servicio a los servicios

regulares de contenedores (Naviera Evergreen).

78. Por otra parte, en el servicio **uso de amarradero**¹⁴ la empresa cobra una tarifa de US\$0,72 por metros de eslora por hora, pero algunas líneas navieras de cabotaje o regulares (como es el caso de Evergreen) han accedido a descuentos del 44%. Actualmente, se aplican menores tarifas sólo a las líneas de itinerario. Concluidas las operaciones de embarque/desembarque se procede al desamarre y al desatraque de nave mediante el practicaaje y remolcaje.

Gráfico N° 7
Servicio de Amarre, Uso de Amarradero y Desamarre



Fuente: TISUR

79. Los servicios de amarre, uso de amarradero y desamarre son demandados por las naves, pero derivados de los servicios que éstas ofrecen a la carga (transporte marítimo); es decir, no existen por sí solos y, por lo tanto, una vez elegido el puerto para embarcar o descargar, el buque no cuenta con sustitutos técnicos al momento de atracar la nave. En suma, los servicios relevantes se definen como tales, sin considerar sustituto alguno: servicio de amarre/desamarre y servicio de uso de amarradero, toda vez que la empresa naviera se convierte en un cliente cautivo de estos servicios cuando decide recalar en el puerto.
80. Por otro lado, el ámbito geográfico de los mismos se circunscribe al propio TPM, ya que una vez elegidos sólo allí pueden ser ofrecidos. En efecto, por el Contrato de Concesión, TISUR posee la exclusividad de explotación de los servicios de amarre, uso de amarradero y desamarre, lo que constituye una barrera de entrada legal y, adicionalmente, no es posible que los usuarios o demandantes de estos servicios puedan trasladar su consumo a otro servicio o a otro proveedor. En ese sentido, TISUR presenta una clara posición de dominio en la provisión de los servicios a la nave.
81. Dado lo anterior, quedan definidos los mercados relevantes de (i) servicio de amarre/desamarre y (ii) servicio de uso de amarradero; y en ambos casos TISUR no enfrenta competencia.

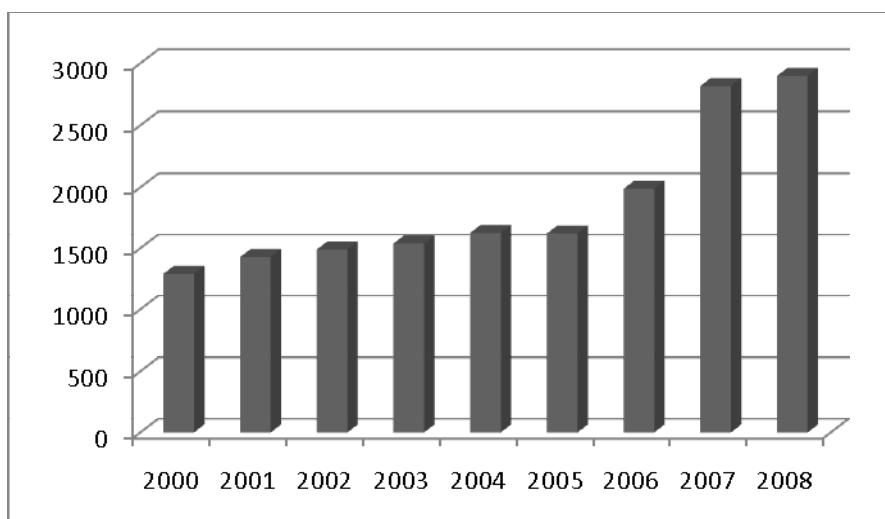
Servicios a la Carga: Uso de Muelle

82. Entre el año 2000 y el año 2008, los servicios a la carga pasaron de representar el 87,7% al 94,6% del total de las ventas del TPM. Asimismo, durante dicho periodo, en promedio, cerca del 60% del total de las mismas corresponden a uso de muelle a la carga. Los ingresos dependen del nivel de tráfico que se moviliza por el puerto. En el mismo periodo, el tráfico de

¹⁴ Consiste en la utilización del amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada.

carga creció a un ritmo de 11,3% anual; y, en los últimos cuatro años, registró 16,6% (Gráfico N° 8), debido al aumento de las exportaciones de carga sólida a granel, de 857,9 miles de TM en el 2005 a 2 026,9 miles de TM en el 2008 (es decir, un incremento de 136%).

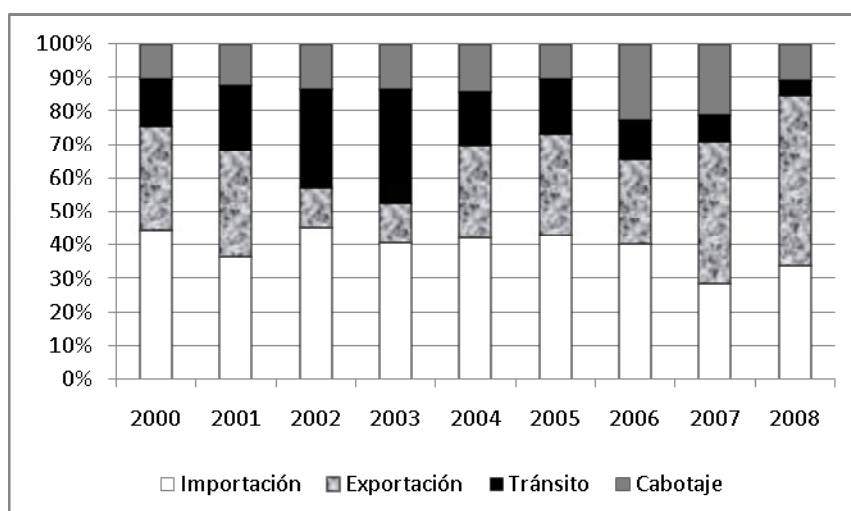
Gráfico N° 8
Tráfico de Carga por el TPM



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

83. Cabe resaltar que entre el año 2003 y el año 2008, se registró un cambio estructural en la carga movilizada por el TPM. A saber, en el año 2003 las cargas movilizadas por exportación e importación alcanzaron participaciones de 12% y 41%, respectivamente. Esta situación se invierte en el 2008, año en el que la carga movilizada por exportación e importación registró una participación de 51% y 34%, respectivamente, del total de carga movilizada por el TPM. Esto último, como resultado del impulso económico que mostró la economía peruana en los últimos dos años.

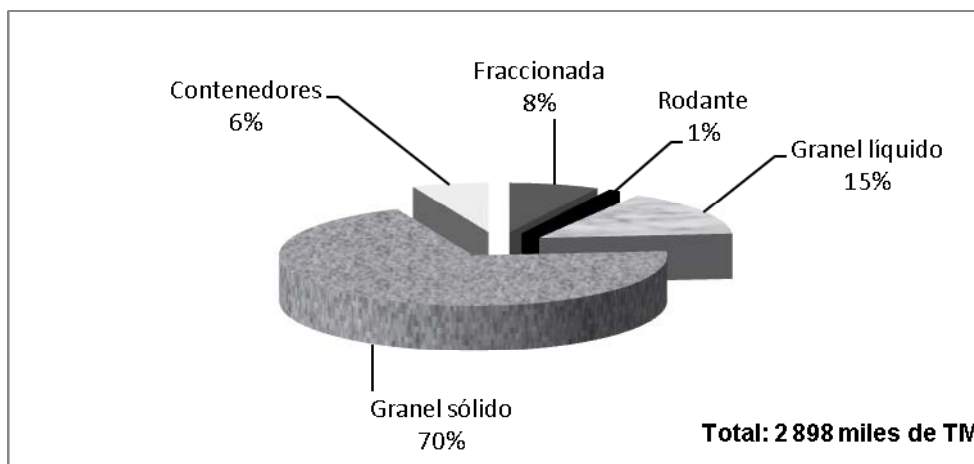
Gráfico N° 9
Tráfico de Carga por el TPM por Tipo de Régimen



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

84. Como se mencionó anteriormente, existe una diferenciación tarifaria según el tipo de carga que utiliza el muelle: (i) fraccionada, (ii) rodante, (iii) granel sólido, (iv) granel líquido y (v) contenedores. Como se muestra en el Gráfico N° 10, durante el año 2008, de las 2 898 miles de TM movilizadas, la mayor y menor parte correspondieron a granel sólido (70%) y carga rodante (1%), respectivamente.

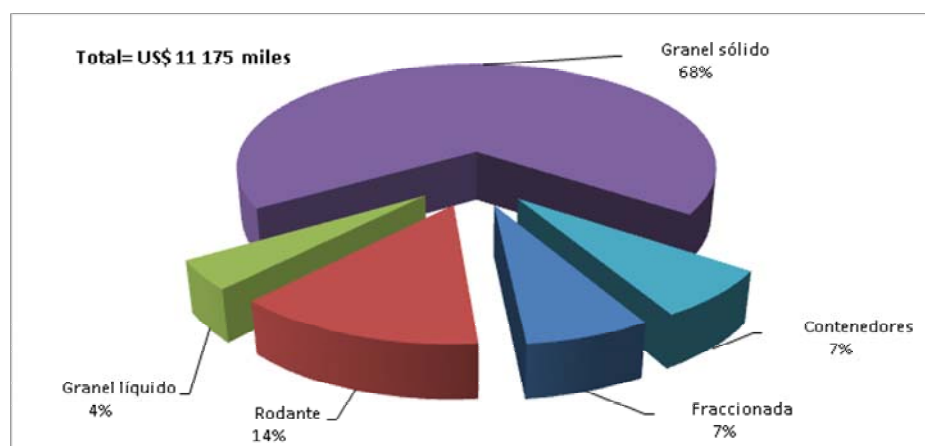
Gráfico N° 10
Tráfico de Carga por el TPM por Tipo de Carga: 2008



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

85. Si se considera la importancia de los servicios señalados anteriormente, en términos de ventas por el servicio de uso de muelle, en el 2008 el rubro más importante correspondió al granel sólido, que involucró US\$7 637,9 miles, es decir, 68% de los ingresos totales por uso de muelle; mientras que la carga rodante, que términos de volumen apenas representó el 1% del total de carga movilizado, ocupó el segundo lugar de la composición de los ingresos, con el 14% del total, es decir, US\$1 520,8 miles.

Gráfico N° 11
Ingresos por Uso de Muelle, según Tipo de Carga: 2008



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

86. Como se ha señalado anteriormente, el servicio de uso de muelle se produce cuando la nave se encuentra en el amarradero. El uso de muelle

incluye el traslado hasta los lugares de tránsito designados y su permanencia por tiempo predeterminado; igualmente incluye el servicio de pesaje conforme a las disposiciones vigentes¹⁵.

87. En este caso, para definir el servicio relevante es de suma importancia considerar la competencia interportuaria e intermodal que enfrenta el TPM. En ese sentido, los sustitutos deben analizarse desde el punto de vista del demandante de transporte, el cual puede ser cautivo si no tiene una alternativa técnica y económicamente viable a la del TPM.
88. El análisis de sustitución se realizará por tipo de carga o segmentos. El siguiente cuadro detalla los productos que se transportan según dicha división, lo cual permitirá definir el servicio relevante de uso de muelle, tomando en cuenta si la carga es fraccionada, a granel (sólida o líquida), rodante o contenerizada regional o boliviana.

¹⁵ Anexo C del Contrato de Concesión.

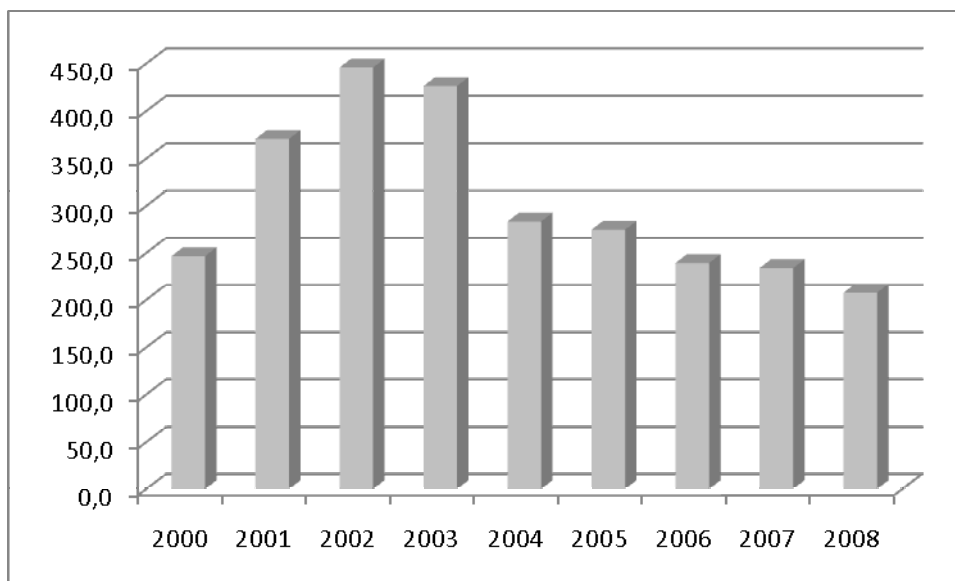
Cuadro N° 6
Principales Productos Movilizados por el TPM, según el Régimen

Tipo de carga	Producto	Régimen	Origen	Destino
Carga Fraccionada	Cátodos de cobre	Exportación	Arequipa / Cusco	Estados Unidos y Asia
	Nitrato de Amonio	Importación	Chile	Perú
	Harina de pescado	Exportación	Arequipa	Chjna y Alemania
	Fertilizantes	Importación	Colombia	Zona Sur
	Palanquillas	Importación	Latvia	Perú
	Otros alimentos	Tránsito (Importación)	Estados Unidos	Bolivia
Rodante	Vehículos nuevos	Importación	Japón, China, Korea	Tacna / Arequipa / Moquegua
	Vehículos usados	Importación (CETICOS)	Japón, China, Korea	Tacna / Arequipa / Moquegua
Sólida a granel	Concentrados de cobre	Exportación	Cusco	China y Japón
	Carbón	Importación	Colombia	Arequipa
	Fertilizante	Importación	Estados Unidos y Latvia	Zona Sur
	Soya	Tránsito (Exportación)	Bolivia	Colombia y Venezuela
	Trigo	Importación	Argentina, Canada y Estados Unidos	Zona Sur
		Tránsito (Importación)	Estados Unidos	Bolivia
Líquida a granel	Alcohol	Tránsito (Exportación)	Bolivia	Países Bajos
	Ácido Sulfúrico	Importación	Filipina Indonesia y Panama	Arequipa
		Cabotaje	Ilo	Cusco
	Nash	Importación	Estados Unidos	Zona Sur
Contenedores	Harina de pescado	Exportación	Arequipa	China
	Borato	Exportación	Arequipa	Colombia, Estados Unidos y Países Bajos
	Aceite de Soya	Tránsito (exportación)	Bolivia	Colombia y Ecuador

Fuente: TISUR

89. a. **Carga Fraccionada.** El volumen movilizado por el TPM de carga fraccionada mostró una tendencia decreciente en el periodo 2004-2008, registrando una reducción promedio anual de 12,6% (Gráfico N° 12).

Gráfico N° 12
Movimiento de Carga Fraccionada
(Toneladas métricas)

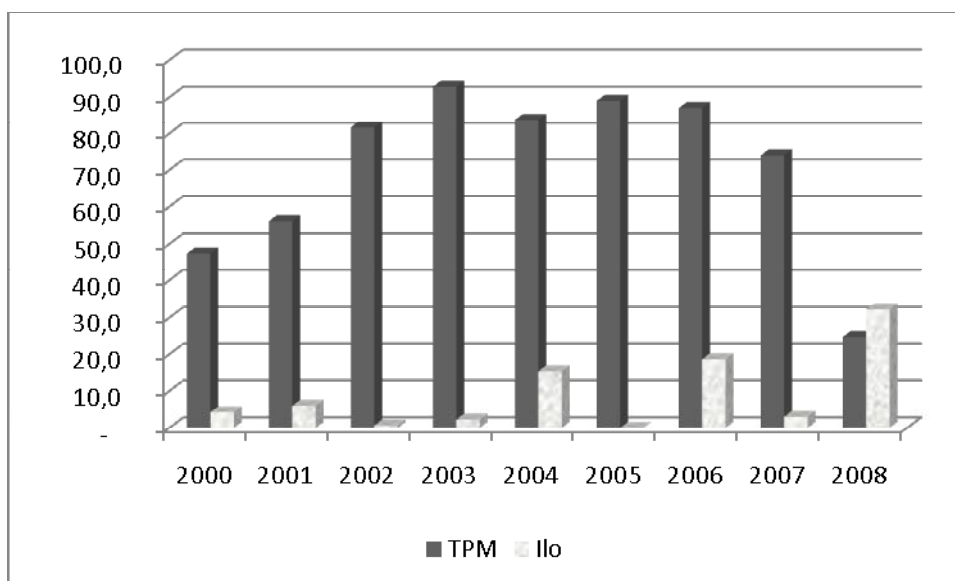


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

90. Durante la revisión tarifaria del año 2004, se fijó una única tarifa máxima para carga fraccionada de US\$3,5 por TM. La carga fraccionada movilizada por el TPM puede clasificarse según el tipo de operación (importación, exportación, cabotaje y carga boliviana-tránsito). De acuerdo a la información disponible, entre los años 2000 y 2008, los productos que más se han movilizado fueron cátodos de cobre (minerales) y soya (agropecuarios).
91. Otro metales que se descargan por el TPM son hierro y acero, ambos transportados por vía marítima (cabotaje) desde el puerto de Chimbote. Cabe señalar que la empresa siderúrgica que demanda este servicio puede utilizar, alternativamente, el transporte por carretera para trasladar este insumo¹⁶.
92. El Gráfico N° 13 muestra que entre los años 2002 y 2006, el volumen promedio de cátodos de cobre movilizado por el TPM, correspondiente principalmente a las empresas Cerro Verde y Xtrata (Tintaya), alcanzó 86,9 mil TM. Dicho volumen mostró un fuerte descenso durante los dos años siguientes, llegando a movilizarse sólo 74,2 mil y 24,8 mil TM en el 2007 y 2008, respectivamente.

¹⁶ En efecto, esta carga presenta sustitutos al poderse movilizar por vía terrestre (Chimbote – Arequipa).

Gráfico N° 13
Movimiento de Cátodos de Cobre
(Toneladas Métricas)



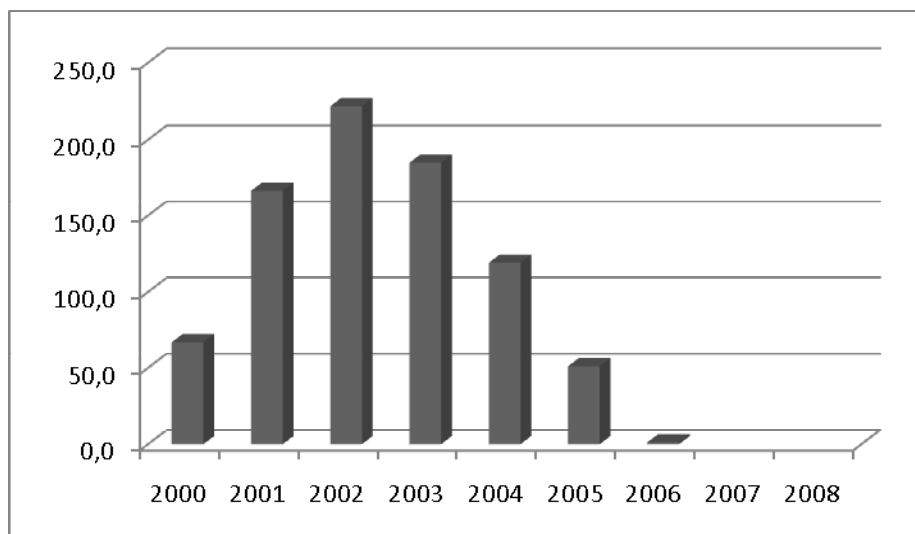
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

93. Cabe mencionar que, si bien es cierto que durante el año 2006 Cerro Verde utilizó los terminales portuarios de la empresa Southern Peru Copper Corporation (SPCC) y del Puerto de Ilo, estos usos se registraron de manera excepcional, por lo que no se puede inferir necesariamente que estas dos facilidades se constituyan en potencial competencia de TISUR, toda vez que en éste último se movilizó el 99,3% del total de carga de cátodos de cobre movilizado en Ilo y TPM (OSITRAN, 2007).
94. Por otro lado, respecto de la disminución en el volumen movilizado de cátodos de cobre por el TPM durante los años 2007 y 2008, ésta no fue consecuencia de la existencia de alguna facilidad portuaria alternativa, sino principalmente de la decisión comercial de Cerro Verde de cambiar la tecnología del tipo de embarque de carga fraccionada a contenerizada. En efecto, de las 35,9 mil TM de cátodos de cobre movilizadas en contenedores por el TPM, 32,4 mil (90,1%) pertenecen a Cerro Verde. Cabe mencionar que para el año 2008, Cerro Verde exportó cátodos de cobre en un 41% suelto o fraccionado, y en un 59% en contenedores¹⁷.
95. Con relación al rubro alimentos, el tráfico por el TPM corresponde mayormente a la soya boliviana en sacos. En un inicio, la soya boliviana fue desviada hacia Matarani desde el Puerto de Arica y la Hidrovía Paraguay-Paraná. Sin embargo, esta carga ha mostrado una tendencia decreciente desde el año 2002, alcanzando niveles nulos durante los años 2007 y 2008, debido al mayor nivel de competencia interportuaria y modal registrada para la carga boliviana, la cual utiliza las facilidades de la hidrovía; y las vías terrestres para la entrega del producto en Arequipa.¹⁸

¹⁷ De acuerdo a entrevista telefónica con TISUR, el día 30 de marzo de 2009, a las 2:35pm.

¹⁸ De acuerdo a entrevista telefónica con TISUR, el día 30 de marzo de 2009, a las 2:35pm.

Gráfico N° 14
Tránsito de Soya por el TPM
(Toneladas métricas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

96. En concordancia con lo anterior, las condiciones de competencia por Uso de Muelle a la Carga Fraccionada dependen del tipo de usuario: (i) carga regional cautiva: cátodos de cobre; (ii) carga regional no cautiva: hierro y acero; y, (iii) Carga boliviana (soya) que enfrenta competencia: principalmente con el Terminal Portuario de Arica.
97. **b. Carga Rodante.** Esta carga corresponde a la importación de vehículos nuevos y usados. Estos últimos tienen como destino los talleres de reacondicionamiento de los CETICOS¹⁹ de Ilo, Matarani y de la Zona Franca de Tacna²⁰. De acuerdo a la Ley 27688, los vehículos usados o siniestrados con destino a estos talleres sólo pueden ser descargados por los puertos de Ilo y Matarani. Sin embargo, los volúmenes de este tipo de carga han fluctuado en función a los cambios en la normatividad (principalmente tributaria), a la demanda y al comportamiento del mercado de vehículos nuevos y usados.
98. Es importante mencionar que cuando el transporte marítimo de vehículos se realiza en naves especializadas (*car carrier*), las navieras consideran como primera opción de descarga el TPM. Esto se debe a que el puerto de Ilo registra una mayor incertidumbre por el riesgo de cierre de puerto, aún cuando sus tarifas (US\$28,0 por TM) son menores a las del TPM (US\$54,81 por TM). Este factor es particularmente relevante cuando se trata de buques tipo *car carrier*, cuyo costo de oportunidad por día es relativamente alto. Otro factor limitante de la competencia corresponde a la incompatibilidad tecnológica de las naves *car carrier* con la rampa del Terminal Portuario de Ilo, que limita el acceso de buques de este tipo²¹. Es

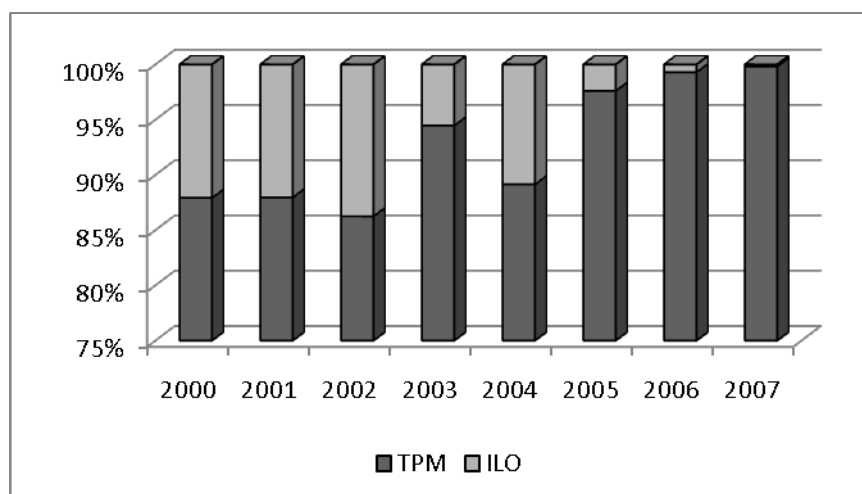
¹⁹ Los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios (CETICOS) constituyen áreas geográficas debidamente delimitadas que tienen la naturaleza de zonas primarias aduaneras de trato especial, destinadas a generar polos de desarrollo a través de la implementación en dichas áreas de Plataforma de Servicios de Comercio Internacional en la zona sur y norte de país, las que apoyarán, entre otros aspectos, las actividades de producción y servicios de exportación en dichas zonas. Decreto Legislativo N°842.

²⁰ Creado por Ley N°27688.

²¹ El Terminal Portuario de Ilo recibe generalmente naves convencionales que descargan los vehículos mediante las grúas de la nave.

por ello que la descarga de vehículos en Ilo está limitada a naves convencionales. En ese sentido, desde el 2004 la mayoría de carga rodante se ha movilizó a través del TPM, a tal punto que en el año 2007, prácticamente el Puerto de Ilo no ha movilizó dicha carga.

Gráfico N° 15
Tráfico de Carga Rodante por los Puertos de Matarani e Ilo
(Miles de TM)



Nota: información para año 2008 del Puerto de Ilo no disponible.

Fuente: TISUR

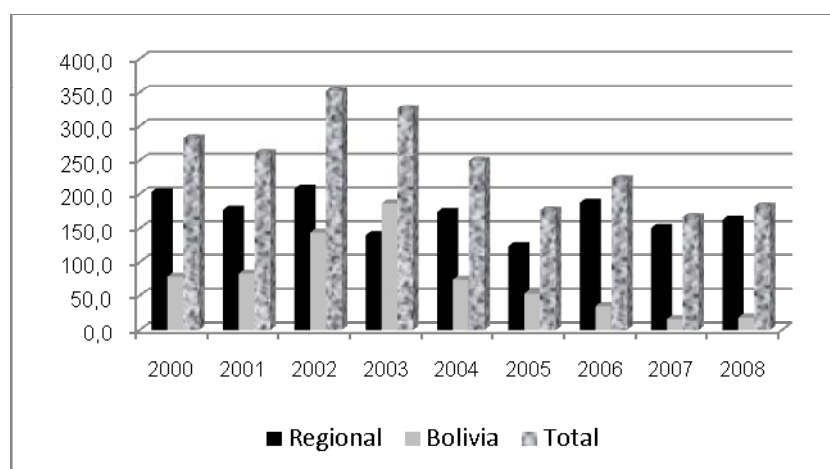
Elaboración: Gerencia de Regulación

99. En conclusión, a pesar de que la sustitución económica entre dichos puertos es factible para naves convencionales, la sustitución técnica entre ambos puertos es limitada, lo que llevaría a deducir que no existen condiciones de competencia efectivas en este tipo de carga.
100. **c. Carga Granel Sólido.** La carga sólida a granel comprende tres grupos de carga: granos, concentrados de mineral y fertilizantes. En el caso de granos, el producto más importante es el trigo con destino a la región sur (importación) y a Bolivia (tránsito). Los minerales movilizó por el TPM son básicamente los concentrados de cobre (exportación), y en menor volumen carbón (importaciones y cabotaje). En tanto, los fertilizantes se destinan íntegramente a la región sur (importación).
101. TISUR cuenta con un sistema de torres absorbente para la descarga de granos con una capacidad efectiva mayor a 400 TM/hora. Las tarifas se han establecido según el rendimiento efectivo: US\$4,20 por TM, si la capacidad de descarga es igual o mayor de 400 TM/hora; y de US\$2,73 por TM, si el rendimiento es menor. Dicha tarifa tal cual fue aplicada a los granos regionales, mientras que la tarifa aplicada a granos bolivianos fue de US\$2,50/TM y US\$4,00 para rendimientos menores y mayores a 400 TM/hora, respectivamente. Como puede observarse, las tarifas aplicadas a la carga boliviana son menores a las tarifas máximas, lo que indicaría la presencia de competencia en este segmento de mercado.
102. A este equipamiento debe sumarse la disponibilidad de 59 silos del TPM (75 000 TM) y la posibilidad de ofrecer rendimientos que bordean las 10 000 TM/día, lo que representa una fortaleza frente al Puerto de Arica, que no cuenta con silos ni torres absorbentes. Sin embargo, el servicio de

almacenamiento de importaciones bolivianas en el Puerto de Arica es gratuito hasta por un año, y dicho puerto cuenta con dos grúas móviles de alto rendimiento, que le ha permitido recuperar parte de la carga desviada hacia Matarani.

103. **Trigo.** El Gráfico N° 16 muestra que el volumen de trigo movilizado a través del TPM ha mostrado una clara tendencia decreciente desde el año 2002, registrando un decrecimiento promedio anual de 11,8% hasta el año 2007, a partir del cual se recupera en 9%.
104. En el caso del trigo o granos descargados con destino a Bolivia, los usuarios revelaron que suelen elegir a Matarani o Arica como puertos alternativos de descarga. Desde fines del año 2004, con el otorgamiento en concesión del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Arica, se ha incrementado la competencia por granos bolivianos. Otros competidores del TPM son la Hidrovía Paraguay-Paraná para los exportadores e importadores de la zona oriental de Bolivia (Santa Cruz), y el transporte terrestre en caso las importaciones provienen de países vecinos (por ejemplo, granos de Argentina). Al respecto, es necesario señalar que el volumen de trigo con destino a Bolivia movilizado por el TPM, ha registrado una tasa de crecimiento promedio anual de -44,1% durante el periodo 2003-2007.
105. Sin embargo, la importación de granos para la región (principalmente, Arequipa y Puno) presenta una alta cautividad por la ausencia de sustitutos adecuados. Como puede observarse en el Gráfico N° 16, entre los años 2000 y 2008 el volumen de trigo importado destinado a la región sur se ha mantenido, en promedio, en 170 mil TM aproximadamente. Aun cuando los volúmenes movilizados por el TPM con destino a la región sur son superiores a las importaciones para Bolivia, la tarifa aplicada a los primeros corresponde a la tarifa máxima. Por lo tanto, es razonable que se ofrezcan tarifas menores para la carga boliviana, porque se trata de 2 mercados relevantes distintos (regional y boliviana), que no compiten entre sí, y cuyas elasticidades de demanda son diferentes.

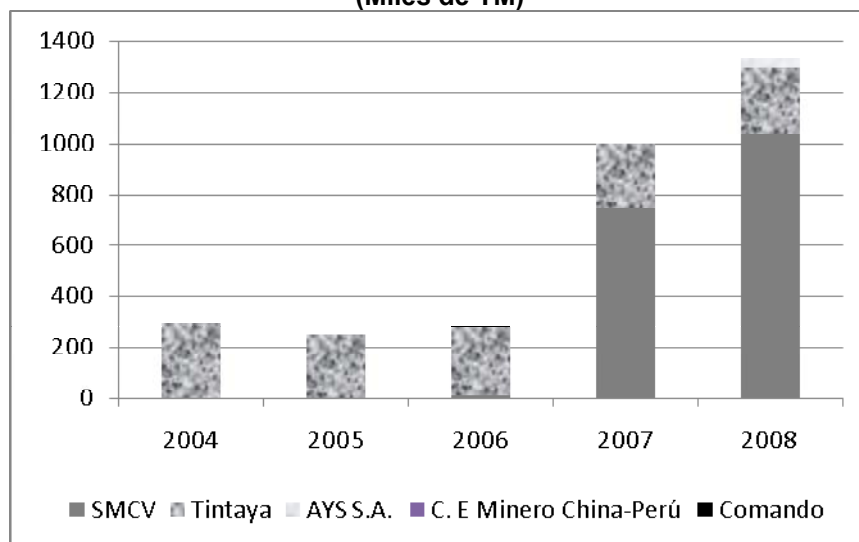
Gráfico N° 16
Importaciones de Trigo por el TPM: según Destino
(Miles de TM)



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

106. **Concentrados de Cobre.** Las principales empresas que exportan este producto a través del TPM son la Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV) y Tintaya. Durante los años 2007 y 2008, ambas movilizaron conjuntamente el 98% del total exportado de concentrados de cobre. El 2% restante estuvo a cargo de las empresas AYS S.A., Centro Empresarial Minero China-Perú S.A.C. y Comando E.I.R.L. (ver Gráfico N° 17).

Gráfico N° 17
Exportaciones de Concentrados de Cobre por el TPM, Según Empresa
(Miles de TM)

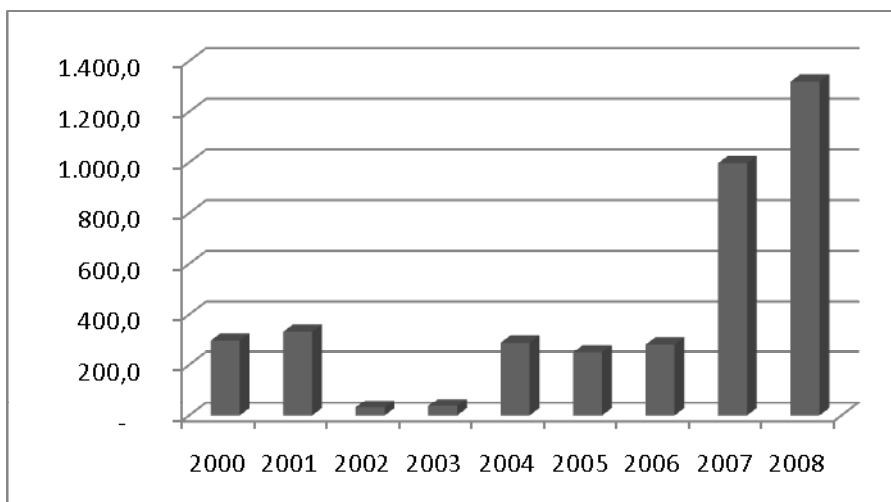


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

107. En términos generales, el volumen embarcado de concentrado de cobre por el TPM, el cual utiliza una faja transportadora, ha mostrado un crecimiento abrupto durante los años 2007 y 2008, respecto del comportamiento mostrado años anteriores. Tal es así que de un volumen promedio movilizado de 217,4 miles de TM para el periodo 2004-2006, se alcanzó prácticamente 1 300 miles de TM en el 2007, y se registró un incremento de 32,2% al año siguiente (Gráfico N° 18). Esta situación se generó como resultado del incremento en las exportaciones de Cerro Verde.

Gráfico N° 18
Exportaciones de Concentrados de Cobre por el TPM
(Miles de TM)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

108. En efecto, el empleo de una nueva faja transportadora de minerales instalada por el TPM, y cuya operación se inició en octubre del año 2006, determinó un incremento en el rendimiento promedio anual de 699 TM/hora a 1 126 TM/hora.²² Actualmente, la tarifa máxima por este servicio, para rendimientos menores a 1 000 TM/hora asciende a US\$2,73, y a US\$4,20 para rendimientos mayores a 1 000 TM/hora.
109. Cabe resaltar que en los últimos cinco años las cifras muestran que un cambio estructural en la movilización del concentrado de cobre, impulsado principalmente por las estrategias y compromisos comerciales de la empresa minera Cerro Verde. Como se muestra en el Cuadro N° 7, esta empresa movilizó niveles cercanos al millón de TM en los dos últimos años, Tintaya entre las 250 mil y 290 mil TM entre el 2004 y 2008; AYS S.A. menos de 40 mil TM; y, finalmente, sólo durante el 2006 las empresas Minero China-Perú y Comando movilizaron menos de 71 TM.

²² El rendimiento promedio para el periodo enero-julio 2006 fue de 524 TM/hora, mientras que para agosto-diciembre de 2006 fue de 944 TM/hora (OSITRAN, 2007).

Cuadro N° 7
Estructura Porcentual del Volumen Movilizado de Concentrado de Cobre
según Empresa Miles de TM (%)

Empresa	2004	2005	2006	2007	2008
SMCV	-	-	20,4 (3,69)	740,7 (74,25)	1 033,1 (77,66)
Tintaya	289,1 (100,00)	250,5 (100,00)	275,3 (96,28)	256,9 (25,75)	260,7 (19,60)
AYS S.A.	-	-	-	-	36,5 (2,75)
C. E. Minero China - Perú	-	-	0,07 (0,02)	-	-
Comando	-	-	0,026 (0,01)	-	-
Total	289,1 (100)	250,5 (100)	281,8 (100)	997,6 (100)	1 330,3 (100)

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

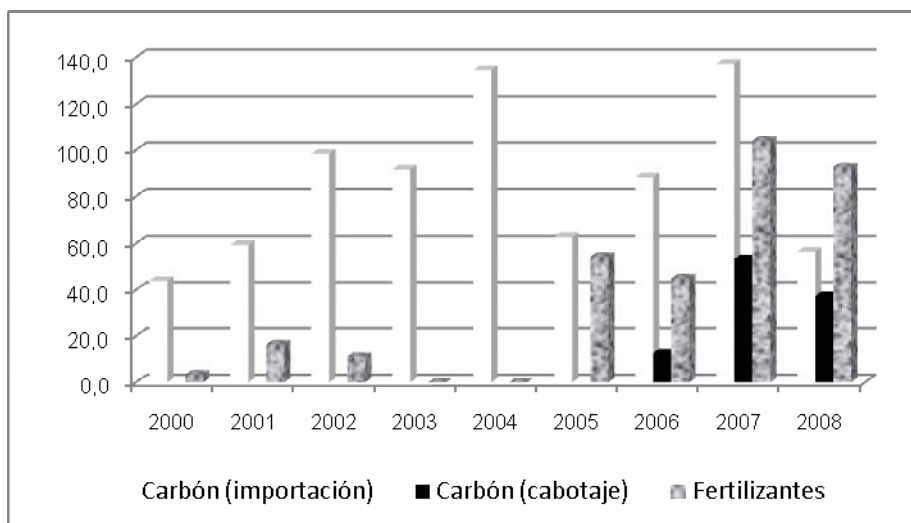
110. Si bien es cierto que evaluaciones anteriores de OSITRAN no encontraron evidencia de que TISUR enfrente competencia (debido a la mayor distancia del Puerto de Ilo respecto de los centros mineros de Cerro Verde y Tintaya, y que estos no contaron, en su momento, con equipamiento necesario para el embarque de concentrados de mineral), de la información recabada para fines del presente estudio, se evidencian cambios estructurales comerciales importantes a partir de finales del año 2006 que llevan a concluir que el TPM enfrentaría competencia interportuaria potencial, por lo que la carga de concentrado de cobre dejaría de ser cautiva al puerto.
111. En efecto, previendo el cumplimiento de los compromisos de entregas a sus clientes comerciales, Cerro Verde requirió la prestación de los servicios de recepción, almacenamiento y carguío de concentrados de cobre en naves que atraquen en el puerto de Matarani. Con este fin, Cerro Verde y TISUR suscribieron el 1° de octubre de 2004 un Memorándum de Entendimiento (o Contrato de Servicio), mediante el cual Cerro Verde contrata a TISUR para que, durante el plazo de 22 años (contados a partir del 31 de diciembre de 2004 al 31 de setiembre de 2026), le preste los servicios mencionados²³. Por su parte, TISUR se compromete a que durante la vigencia del contrato, la infraestructura, instalaciones, equipos, maquinarias y demás bienes y/o servicios que forman parte del TPM cumplan permanentemente con las condiciones de operación, funcionamiento, productividad, seguridad y protección al medio ambiente en la prestación de dichos servicios.
112. Por otro lado, Cerro Verde se compromete a utilizar exclusivamente las instalaciones de TISUR para el almacenamiento y embarque de concentrado de cobre para todas las operaciones de exportación, así como a pagar a TISUR el equivalente a la tarifa mensual por el servicio de almacenamiento más la tarifa variable por los demás servicios por el mínimo anual de concentrado de cobre, es decir, no menos de 700 mil TM por los próximos cinco años.
113. Según el contrato, TISUR se compromete por el contrato, entre otras cosas: a esforzarse por obtener la prórroga de la concesión, a operar el puerto las 24 horas del día los 365 días al año, a mantener una tasa de

²³ Contrato por Servicio de TISUR a Cerro Verde – Concentrados de Cobre (2004).

ocupación del muelle C no superior al 30 % y a pagar una penalidad por tonelada vendida por Cerro Verde y no embarcada oportunamente. Es decir, la minera persigue tener con TISUR el mismo nivel de seguridad de que su carga será embarcada que obtendría integrándose verticalmente y construyendo su propia infraestructura.

114. En estricto, la decisión estratégica de Cerro Verde de suscribir un Contrato con TISUR constituiría, desde el punto de vista de la literatura económica, **un indicio de competencia efectiva** ya que podría ser considerado un acuerdo o contrato óptimo, en la medida que sea una solución eficiente preferible a la decisión, por parte de Cerro Verde, de integrarse verticalmente hacia delante y replicar una facilidad portuaria para poder exportar concentrado de cobre.
115. En conclusión, podría mencionarse que aquellas empresas que manejan elevados niveles de carga (a manera de referencia, un volumen igual o superior a las 700 mil TM por año) y con capacidad de replicar una facilidad portuaria (que ofrezca los servicios a la nave y a la carga), podrían adquirir poder de negociación que les permitiera constituirse en un potencial competidor interportuario, dejando dichas empresas de ser clientes cautivos del TPM. Por el contrario, es claro que aquellas empresas que manejan volúmenes inferiores permanecerían siendo cautivas del mismo.
116. **Otras Cargas: Carbón y Fertilizantes.** El Gráfico N° 19 muestra que entre los años 2005 y 2007, la descarga de carbón a granel (importación y cabotaje) aumentó a una tasa promedio anual de 74,6%; para posteriormente movilizar un total de 93,9 mil TM en el año 2008. Dado que la descarga de carbón se destina a las cementeras ubicadas en la región sur, dicha zona resulta cautiva para el TPM, lo cual determina que este terminal no enfrente competencia de otros puertos.
117. Por su parte, la importación de fertilizantes en los últimos cuatro años ha mostrado una tendencia creciente (32,8% anual promedio anual para el periodo 2005-2008), no existiendo evidencia que las empresas importadoras (Corporación Misti S.A. y Molinos & Cia, por ejemplo) dispongan de otras opciones portuarias diferentes al TPM.

Gráfico N° 19
Importaciones de Otras Cargas en el TPM: Carbón y Fertilizantes
(Miles de TM)

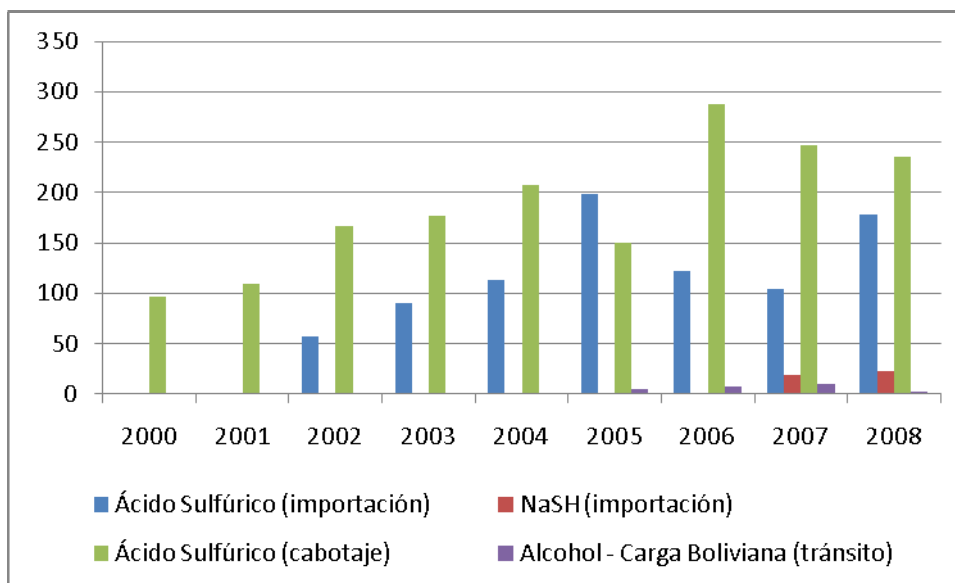


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación.

118. En conclusión, existen 6 segmentos de mercado relevantes para los servicios de uso de muelle para la carga granel sólido: (i) granos bolivianos no cautivos; (ii) granos de la región, que presentan alta cautividad porque no cuentan con otra alternativa técnica y económicamente viable; (iii) concentrados de minerales de exportación de empresas con capacidad de potencial autoabastecimiento no cautivos; (iv) concentrados de minerales de exportación sin capacidad de potencial autoabastecimiento, que presentan características de cautividad, toda vez que no cuentan con un efectivo o potencial sustituto técnico y económico; (v) graneles sólidos de importación (por ejemplo, carbón) y (v) fertilizantes, con condiciones de cautividad.
119. **d. Carga Líquida a Granel.** La carga líquida a granel movilizada durante el periodo 2000-2008, según tipo de operación, se clasifica en carga de importación, cabotaje y tránsito (exportación carga boliviana). Los productos movilizados por régimen de importación y cabotaje corresponden al ácido sulfúrico y NaSH. Asimismo, el alcohol fue el único producto líquido a granel movilizado para la exportación boliviana.

Gráfico N° 20
Carga Líquida a Granel Movilizada por el TPM
(Miles de TM)



Fuente: TISUR

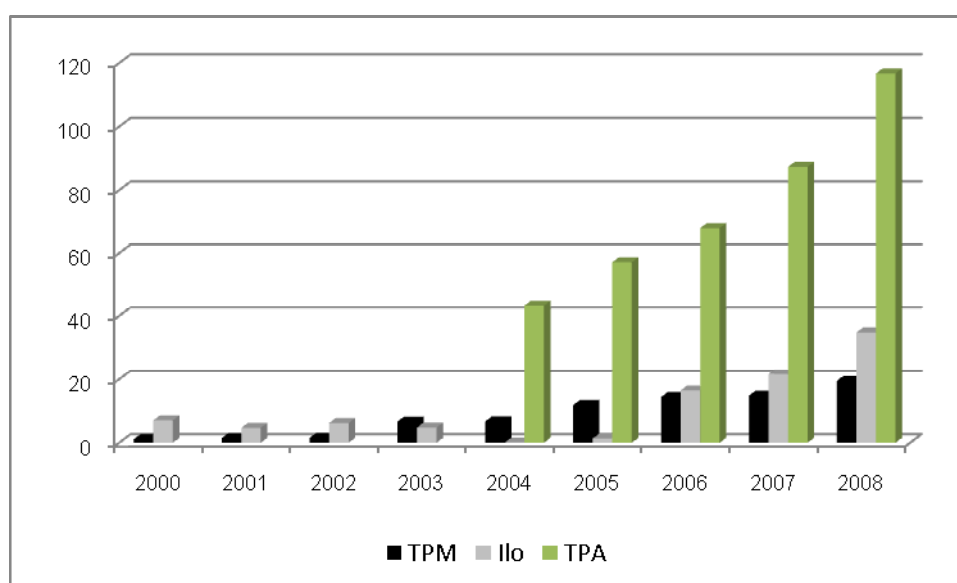
Elaboración: Gerencia de Regulación

120. El total de carga líquida por régimen de importación movilizado por el TPM (ácido sulfúrico y NaSH) se incrementó entre el año 2007 y el año 2008 en 18,5%. Por su parte, el régimen de cabotaje (íntegramente ácido sulfúrico) registró un crecimiento promedio anual de 25,4%, entre los años 2000 y 2006, alcanzando en este último año un volumen de 287,3 miles de TM, para luego descender a 235,5 miles de TM durante el año 2008.
121. De otro lado, la carga boliviana (alcohol), con bajos niveles de representatividad, alcanzó los 10,6 miles de TM en el 2007, para caer a 2,7 miles de TM al año siguiente (es decir, 75% menos). Lo anterior como consecuencia de la competencia que enfrenta del Puerto de Arica.
122. La carga líquida correspondiente al ácido sulfúrico descargada por el TPM, ya sea importado o procedente del mercado interno, es demandada mayormente por 2 empresas mineras: Cerro Verde y Tintaya, ubicadas en Arequipa y Cusco, respectivamente. En cuanto al NaSH, éste es importado por las mineras Southern Peru y Cerro Verde.
123. La tarifa efectiva por uso de muelle para descarga de granel líquido aplicada durante el año 2008, tanto a la carga de importación como a la carga de cabotaje, asciende a US\$1,10/TM; mientras que para la carga boliviana alcanza US\$1,50/TM desde el 20 de septiembre. En este sentido, TISUR aplica tarifas diferenciadas para las cargas bolivianas y regionales, más no para la carga regional o de cabotaje, lo que revelaría en éste último caso, la presencia de cautividad en ambos segmentos.
124. Dado lo anterior, 2 segmentos en el mercado de servicios de uso de muelle para carga granel líquido pueden distinguirse: (i) carga regional (NaSH y ácido sulfúrico): cautiva; y, (ii) carga boliviana: no cautiva, dada la competencia que enfrenta TPM a través de otros puertos.
125. **e. Contenedores.** En el año 2004, como parte del proceso de Revisión

Tarifaria a cargo del OSITRAN, se desreguló la tarifa del servicio de uso de muelle para contenedores (llenos y vacíos de 20 y 40 pies), al verificarse la existencia de condiciones de competencia. Para el año 2008, las tarifas por uso de muelle para contenedores llenos y vacíos de 20 pies ascendieron a US\$65,00 y US\$25,00, respectivamente; por su parte, para los contenedores de 40 pies, alcanzaron US\$95,00 y US\$40,00, respectivamente

126. Con el itinerario regular, que incluye al TPM, se ha producido una competencia incipiente entre los puertos de Matarani y Arica (en el que gran parte de la carga que moviliza es contenerizada -69%-, con un crecimiento promedio anual de 28% entre el 2004 y 2008). En efecto, la carga procedente del Sur de Perú puede embarcarse por el TPM, dada la mayor disponibilidad de servicios regulares y menores costos derivados de las economías de escala por el volumen de tráfico de contenedores de dicho puerto, factores que, inclusive, también representan un menor costo que si el transporte se hiciera por vía terrestre.
127. En un contexto en el que la competencia en este tipo de servicio se refleja en el número de recaladas que recibe un terminal (a mayor número más conexión con el resto del mundo), TISUR desplegó esfuerzos por atraer carga contenerizada, estableciendo una alianza comercial con la línea naviera Evergreen para que ésta incorpore en su itinerario al TPM con dos recaladas por mes. Como parte de la alianza, TPM ha contemplado estrategias comerciales, tales como: una reducción de tarifas por el servicio de amarre o desamarre (US\$100 por operación) y por el uso de amarradero (US\$1,00 por metro de eslora/hora), es decir, tarifas por debajo de las tarifas tope de US\$218,15 y US\$0,72, respectivamente; así como la posibilidad de cobrar por los servicios a la nave y a la carga directamente a la naviera, y no al armador y el consignatario. Esta práctica permitida por el Contrato de Concesión le otorga al TPM mayor flexibilidad para competir con el Puerto de Arica.

Gráfico N° 21
Tráfico de Carga en Contenedores
(TEUs)



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

128. En lo que se refiere a la competencia efectiva para carga en contenedores entre los terminales de Ilo y Matarani, puede apreciarse que el primero mostró un crecimiento importante de los volúmenes movilizados, los mismos que registraron un incremento promedio anual de 724,8% entre los años 2004 y 2008. Este aumento es explicado por el hecho que parte de la carga contenerizada de cátodos de cobre, procedente de Southern Peru Copper Corporation se embarca en el Puerto de Ilo (lugar donde se encuentra su fundición y refinería), y a la mayor producción de harina de pescado de la zona (OSITRAN, 2006). Por su parte, el TPM registró una tendencia creciente en los volúmenes movilizados de contenedores (tasa promedio anual de 33,1% entre los años 2005 y 2008).

IV. Acumulación del procedimiento de desregulación al de revisión de tarifas

129. La acumulación propuesta se justifica desde el punto de vista económico y desde el punto de vista legal.
130. Desde el punto de vista económico es preciso recordar que una de las funciones más importantes de los precios es que emiten señales al mercado para la toma de decisiones por parte de los agentes económicos. En los mercados regulados, debido a la ausencia de competencia, los precios fijados libremente por el proveedor del servicio no proporcionan las señales correctas al mercado, son las decisiones tarifarias del regulador quienes cumplen esta función.
131. Las decisiones tarifarias del regulador, bien sea la fijación de tarifas o su desregulación, van a ser tenidas en cuenta por los clientes de los servicios portuarios para efectuar sus decisiones de uso. Asimismo van a ser tenidas en cuenta por parte del concesionario para realizar sus decisiones de inversión. En definitiva, los agentes económicos van a tomar sus decisiones de uso y producción en función de lo que determine el regulador.
132. En el caso de los servicios prestados a clientes con poder compensatorio en el TPM, se han encontrado indicios que justifican el inicio del proceso de desregulación. Si este proceso concluyera después del proceso de fijación tarifaria y alterara la lista de servicios que actualmente se encuentran bajo regulación tarifaria se estaría incurriendo en el riesgo de que el regulador enviara señales contradictorias al mercado.
133. Los agentes participantes en el mercado podrían tomar decisiones bajo el *status* actual del rango de servicios sujetos a regulación tarifaria. Esas decisiones podrían tornarse incorrectas si el regulador, una vez analizados los indicios con la profundidad necesaria, modificara el alcance de los servicios sujetos a regulación tarifaria.
134. La forma más sencilla de evitar este riesgo para el correcto funcionamiento del mercado es hacer que el proceso de desregulación, por el que se determina el alcance de la regulación, coincida en el tiempo con el proceso de revisión, por el que se determina el nivel tarifario para el siguiente periodo regulatorio. Dicha coincidencia en el tiempo se puede implementar desde el punto de vista administrativo acumulando ambos procesos.

135. Desde el punto de vista legal, la acumulación de los procesos de desregulación y de revisión es la decisión más apropiada para implementar la simultaneidad de la resolución con respecto al alcance de los servicios regulados y la resolución con respecto al nivel de las tarifas de los servicios regulados.
136. El artículo 149° de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444²⁴, establece que dos procedimientos son susceptibles de ser acumulados, de oficio o a solicitud de parte, en la medida que se cumplan con los requisitos necesarios para ello, es decir en la medida que guarden “conexión”.
137. Resulta evidente que ambos procesos están contactados. El concesionario y sus clientes van a verse afectados tanto por el alcance de la regulación como por el nivel de las tarifas de servicios regulados. Ambos aspectos conjuntamente tienen incidencia directa en lo que los usuarios pagan y, por tanto, en lo que el concesionario recibe por los servicios portuarios.
138. De hecho, ambos aspectos están tan vinculados que el Contrato de Concesión de TISUR y el RETA establecen que en cada procedimiento de revisión tarifaria del TPM se debe efectuar un análisis de las condiciones de competencia para determinar el rango de servicios regulados.
139. La necesidad de iniciar un proceso distinto al de revisión²⁵ para determinar si procede o no la desregulación de servicios no se justifica porque ambos traten sobre aspectos inconexos, sino que tiene como fin fundamental garantizar que todos los involucrados por el resultado puedan participar en él con las garantías que les conceden las normas regulatorias.

V. Conclusiones

1. En materia de competencia interportuaria o intermodal, el Cuadro N° 8 resume las condiciones de competencia en los diversos mercados relevantes de servicios portuarios del TPM:

²⁴ **Ley N° 27444**

“Artículo 149.- Acumulación de Procedimientos

La autoridad responsable de la instrucción, por propia iniciativa o a instancia de los administrados, dispone mediante Resolución irrecurrible la acumulación de los procedimientos en trámite que guarden conexión.”

²⁵ En vista que la Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN, en su parte resolutive, únicamente dispuso el inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria, por lo que desde el punto de vista legal alguien podría cuestionar que en un procedimiento de revisión también se resolviese sobre la desregulación de determinados servicios si se confirmara que se prestan en condiciones de competencia.

Cuadro N° 8
Condiciones de Competencia en los Mercados Relevantes del TPM
Servicio **Situación de TISUR en el**
mercado

Servicios a la Nave	
Amarre/Desamarre	No enfrenta competencia (en el caso de usuarios con capacidad de replicar infraestructura enfrentaría competencia)
Uso de Amarradero	No enfrenta competencia (en el caso de usuarios con capacidad de replicar infraestructura enfrentaría competencia)
Servicios a la Carga: uso de muelle	
Carga fraccionada	
regional – cátodos de cobre	No enfrenta competencia
regional – cabotaje (hierro y acero)	Enfrenta competencia
boliviana - Soya	Enfrenta competencia
Carga rodante	No enfrenta competencia
Carga sólida a granel	
boliviana	Enfrenta competencia
regional – importación (granos)	No enfrenta competencia
regional – exportación empresas con capacidad de replicar infraestructura	Enfrentaría competencia
regional – exportación empresas sin capacidad de replicar infraestructura	No enfrenta competencia
regional – importación (carbón)	No enfrenta competencia
regional – importación (fertilizantes)	No enfrenta competencia
Carga líquida a granel	
Cabotaje – ácido sulfúrico	No enfrenta competencia
Regional – Importación (ácido sulfúrico y NaSH)	No enfrenta competencia
Boliviana - Alcohol	Enfrenta competencia
Carga en contenedores	Enfrenta competencia
Almacenamiento de granos en silos	
	No enfrenta competencia

Elaboración: Gerencia de Regulación.

2. Según el análisis de las condiciones de competencia interportuaria, existen servicios que, con independencia de quienes sean sus demandantes, se prestan en condiciones de competencia. Estos servicios no deben estar sujetos a regulación tarifaria.
3. De dicho análisis se desprende, asimismo que existen grandes clientes que podrían ostentar poder de negociación frente el Concesionario. Su poder de negociación provendría del volumen de servicios que requieren. Particularmente para los demandantes de grandes volúmenes de servicios portuarios a la carga por largos periodos de tiempo es factible integrarse verticalmente y autoproverse de dichos servicios construyendo su propia infraestructura portuaria. Esta posibilidad sería una amenaza creíble a la entrada y disciplinaría el comportamiento del operador, lo cual haría innecesaria la regulación tarifaria en este segmento.
4. Otros clientes de los servicios portuarios no ostentan poder de negociación frente al concesionario (usuarios cautivos) y, por lo tanto, las tarifas que deben pagar por los servicios que el concesionario les presta han de estar reguladas.
5. Otros resultados complementarios muestran el mercado de agenciamiento marítimo se desarrolla en un entorno competitivo, lo cual se refleja principalmente en la tendencia decreciente del grado de concentración de dicho mercado. Por el contrario, en el mercado de estiba y desestiba, tanto en el caso de la carga contenerizada como de la carga no contenerizada, el análisis revela que las condiciones de competencia se estarían reduciendo al observarse una tendencia a la concentración de dicho mercado. Estos servicios no deben estar sujetos a regulación de precios, si bien debe monitorearse el mercado de carga contenerizada debido al incremento en el índice de

concentración y a que la empresa líder de este mercado pertenece al mismo grupo que el Concesionario.

6. Existe fundamento legal y regulatorio que sustenta la acumulación de este procedimiento en el iniciado, mediante la Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN, para la revisión de tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani.

VI. Recomendaciones

1. Iniciar de oficio un procedimiento de desregulación de las tarifas máximas por la prestación de servicios portuarios a la nave y a la carga en el Terminal Portuario de Matarani, aplicables al segmento del mercado en los que se encuentran usuarios con capacidad de autoproverse dichos servicios.
2. Acumular el procedimiento de desregulación tarifaria al procedimiento de revisión tarifaria para el TPM iniciado de oficio el 18 de diciembre del año 2008, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 062-2008-CD-OSITRAN.

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación

ABEL RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Especialista en Regulación

AR/gvz
Reg. Sal. GRE N° 8810-09

Anexo

Resumen Ejecutivo

El presente informe tiene por objeto presentar el sustento técnico de la propuesta de inicio de procedimiento de desregulación de servicios prestados en régimen de competencia efectiva en el Terminal Portuario de Matarani (TPM).

El procedimiento de desregulación tarifaria

El 18 de diciembre del año 2008, el Consejo Directivo aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el TPM.

El procedimiento incluye la revisión de las condiciones de competencia en los mercados de servicios portuarios, ya que la regulación tarifaria sólo debe ser aplicada a los servicios en cuyos mercados no existe un adecuado grado de competencia.

En el transcurso del análisis de las condiciones de competencia, se encontró que existen indicios de que el mercado de servicios portuarios prestados a clientes con posibilidad de autoproveerse de los servicios portuarios que presta el TPM podría existir competencia efectiva debido a la amenaza creíble de integración vertical.

Debido a esos indicios, la Gerencia de Regulación realizó una consulta a la Gerencia de Asesoría Legal solicitando opinión sobre el procedimiento de desregulación de tarifas. Se solicitó opinión sobre cómo debería procederse para la desregulación tarifaria de determinados servicios portuarios, en caso de que se confirmase, a partir de los indicios disponibles, que son prestados en condiciones de competencia. En particular se inquiría si dicho proceso de desregulación debía realizarse en el marco del procedimiento de revisión tarifaria en curso.

La Gerencia de Asesoría Legal respondió a la consulta realizada por la Gerencia de Regulación opinando que debe iniciarse de oficio un proceso de desregulación tarifaria si la Gerencia de Regulación confirma la existencia de competencia en la prestación de dichos servicios. Asimismo la Gerencia de Asesoría Legal opinó que es potestad de OSITRAN acumular el procedimiento de desregulación con el procedimiento de revisión tarifaria en proceso.

Análisis de las Condiciones de Competencia en el TPM

Por lo que se refiere a los servicios sujetos a competencia intraportuaria se observó que existe un adecuado grado de competencia, si bien se observó que en el mercado de carga contenerizada el índice de concentración ha ido aumentando en el tiempo.

Según el análisis de las condiciones de competencia interportuaria, existen servicios que se prestan en condiciones de competencia. Por lo tanto, estos servicios no deben estar sujetos a regulación tarifaria.

Sin embargo, existiría un segmento de clientes que ostentarían poder de negociación frente el Concesionario. Su poder de negociación provendría del volumen de servicios que requieren. Particularmente para los demandantes por largos periodos de tiempo de grandes volúmenes de servicios portuarios a la carga es factible integrarse

verticalmente y autoproverse de dichos servicios construyendo su propia infraestructura portuaria.

Esta posibilidad sería una amenaza creíble a la entrada y disciplinaría el comportamiento del operador. El poder de negociación de estos clientes supondría una competencia efectiva, puesto que se plasma en un acuerdo de largo plazo con el Concesionario en el que se fijan unas condiciones de prestación del servicio a largo plazo que replican, a un menor costo, las condiciones que podrían obtener si ellos mismos construyesen su infraestructura.

Otros clientes de los servicios portuarios no ostentan poder de negociación frente al concesionario y, por lo tanto, las tarifas que deben pagar por los servicios que el concesionario les presta han de estar reguladas.

El siguiente cuadro resume el análisis de las condiciones de competencia encontradas en todos los mercados de servicios.

Condiciones de Competencia en los Mercados Relevantes del TPM

Servicio	Situación de TISUR en el mercado
Servicios a la Nave	
Amarre/Desamarre	No enfrenta competencia (en el caso de usuarios con capacidad de replicar infraestructura enfrentaría competencia)
Uso de Amarradero	No enfrenta competencia (en el caso de usuarios con capacidad de replicar infraestructura enfrentaría competencia)
Servicios a la Carga: uso de muelle	
Carga fraccionada	
regional – cátodos de cobre	No enfrenta competencia
regional – cabotaje (hierro y acero)	Enfrenta competencia
boliviana - Soya	Enfrenta competencia
Carga rodante	No enfrenta competencia
Carga sólida a granel	
boliviana	Enfrenta competencia
regional – importación (granos)	No enfrenta competencia
regional – exportación empresas con capacidad de replicar infraestructura	Enfrentaría competencia
regional – exportación empresas sin capacidad de replicar infraestructura	No enfrenta competencia
regional – importación (carbón)	No enfrenta competencia
regional – importación (fertilizantes)	No enfrenta competencia
Carga líquida a granel	
Cabotaje – ácido sulfúrico	No enfrenta competencia
Regional – Importación (ácido sulfúrico y NaSH)	No enfrenta competencia
Boliviana - Alcohol	Enfrenta competencia
Carga en contenedores	Enfrenta competencia
Almacenamiento de granos en silos	
	No enfrenta competencia

Elaboración: Gerencia de Regulación.

Conclusión y Recomendación

Tras el análisis efectuado se concluye que debe iniciarse un procedimiento de desregulación tarifaria en el segmento de grandes clientes con poder de negociación como para fijar mediante contrato las tarifas que pagan al Concesionario por los servicios portuarios que requieren. Asimismo, dicho procedimiento debe ser acumulado por economía procesal y señales adecuadas al mercado al iniciado mediante Resolución N° 062-2008-CD-OSITRAN.