

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERÚ

ESCUELA DE POSGRADO

Propuesta de regulación en los terminales terrestres del transporte de ámbito nacional de personas en la provincia de Lima

Tesis para optar el Título de Magister en Regulación de Servicios Públicos que presenta:

Patricia Rosario Izquierdo Quispe

Octubre del 2012

## INDICE

INTRODUCCIÓN

CAPITULO 1: MARCO TEÓRICO

CAPITULO 2: MARCO NORMATIVO

CAPITULO 3: SITUACIÓN ACTUAL Y ANALISIS DE LAS EXTERNALIDADES  
DE LOS TERMINALES TERRESTRES EN LA PROVINCIA DE  
LIMA

CAPITULO 4: ANÁLISIS DE LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL Y  
ALTERNATIVAS DE APLICACIÓN EN LA PROVINCIA DE  
LIMA.

CAPITULO 5: IMPLICANCIAS DESDE LA PERSPECTIVA DE LA TEORÍA DE  
LA ORGANIZACIÓN DE MERCADOS

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

## ANEXO

**INTRODUCCIÓN**

Los terminales terrestres representan una infraestructura importante para el buen desarrollo y funcionamiento del transporte de personas y de carga debido, entre otras ventajas, a que este tipo de infraestructura puede generar externalidades positivas, tales como: ahorro en el tiempo que los usuarios de un servicio regular generan para los demás viajeros al entrar a utilizarlo, aumento de la productividad para las empresas de un país, así como un crecimiento urbanístico y socioeconómico de las ciudades. En ese sentido, el marco normativo que regula la operación y explotación de los terminales terrestres juega un rol importante toda vez que permite generar las referidas externalidades.

En el caso peruano, el actual marco normativo convive con una proliferación desordenada de los terminales terrestres que ha redundado en externalidades negativas significativas, tales como, congestión vehicular en las vías de acceso, comercio informal alrededor de los terminales, altos flujos peatonales en zonas no adecuadas para ello, uso inadecuado del suelo, altos niveles de ruido, altos niveles de polución, Inseguridad, entre otros.

Es por tal motivo que el objetivo de la presente investigación es mostrar una propuesta alternativa de regulación de los terminales terrestres distinta a la que se viene dando en la actualidad, enfocada especialmente en la provincia

de Lima, para lo cual se aborda el análisis normativo en los últimos 10 años, identificando a la autoridad competente, las exigencias o requisitos para la administración de un terminal terrestre, los efectos sobre el mercado, entre otros aspectos.

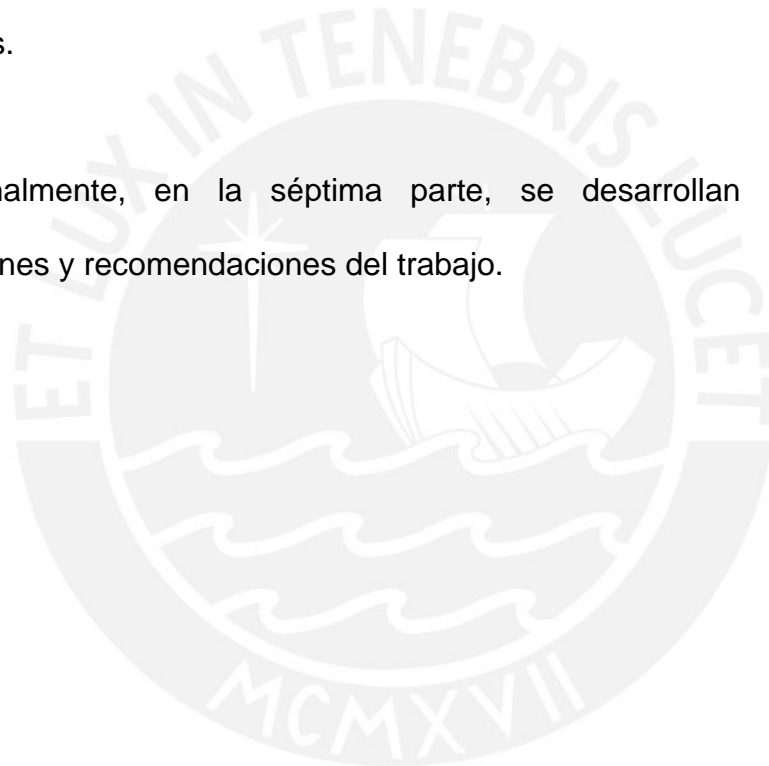
En particular, como se verá más adelante, la regulación más adecuada para resolver los problemas de las externalidades (principalmente negativas) presentes en el mercado de terminales terrestres en la provincia de Lima sería un esquema de concesiones, el cual debería ser administrado por un sólo operador, el cual estaría obligado a cumplir con criterios técnicos y económicos, en relación a los servicios de transporte terrestre que prestaría.

Además de esta sección introductoria, el contenido de este trabajo comprende siete partes adicionales. En las dos primeras, se desarrolla el marco teórico y normativo, respectivamente, en relación a la actual operación de los terminales terrestres.

En la cuarta parte, se caracteriza el mercado de los terminales terrestres en la provincia de Lima, empezando por una descripción de la oferta y la demanda. Así también, se revisaran todas las externalidades positivas y negativas que la estructura y regulación de las terminales terrestre ha generado en la provincia de Lima.

En la quinta parte, se realiza una revisión sobre el marco normativo de la regulación en los terminales terrestres del transporte de personas en diferentes países de la región para identificar alguna posible alternativa que pueda ser implementada o mejorada y de viable aplicación en la provincia de Lima. Seguidamente, en la sexta parte se identifican las posibles implicancias de la propuesta regulatoria desde la perspectiva de la teoría de la organización de mercados.

Finalmente, en la séptima parte, se desarrollan las respectivas conclusiones y recomendaciones del trabajo.



## CAPITULO I

### MARCO TEÓRICO

#### 1.1 Externalidades

Según Jean-Jacques Laffont las externalidades pueden definirse como efectos indirectos de las actividades de consumo o producción, esto es, los efectos sobre los otros agentes que el originador de la actividad tal que no funcionan a través del sistema de precios. En una economía privada competitiva, los equilibrios no serán, en general, un óptimo de Pareto, toda vez que reflejan efectos sólo privados (directo) y no sociales (directo más indirecto) los efectos de la actividad económica<sup>1</sup>.

Las externalidades pueden surgir entre los productores, los consumidores, o entre consumidores y productores. Éstas pueden clasificarse en positivas o negativas dependiendo de los efectos causados sobre los agentes. Así, por ejemplo, cuando la acción de un productor o consumidor

---

<sup>1</sup> Traducción libre de:

“Externalities are indirect effects of consumption or production activity, that is, effects on agents other than the originator of such activity which do not work through the price system. In a private competitive economy, equilibria will not be in general Pareto optimal since they will reflect only private (direct) effects and not social (direct plus indirect) effects of economic activity.”

LAFFONT, J.J. "externalities."The New Palgrave Dictionary of Economics.Second Edition.Eds. Steven N. Durlauf and Lawrence E. Blume. Palgrave Macmillan, 2008. The New Palgrave Dictionary of Economics Online. Palgrave Macmillan. 29 March 2011

genera directamente costos a otro productor o consumidor se dice que se ha producido externalidades negativas. En cambio, si la acción de un productor o consumidor genera directamente beneficios a otro productor o consumidor se denomina externalidades positivas.

Un ejemplo común sobre externalidades negativas entre productores es la de una empresa productora de acero que vierte sus desechos sobre un río que los pescadores utilizan para su pesca diaria aguas abajo. Mientras más residuos se vierten en el río, producto de una mayor producción de acero, existirán menos peces en el río para los pescadores. Sin embargo, la empresa productora no tiene ningún incentivo para tener en cuenta los costos externos que imponen a los pescadores al momento de tomar su decisión de producción.

Una externalidad positiva, de consumidor a productor puede ser la utilización de bolsas biodegradables, lo que reduce la contaminación por plástico en ríos y mares con efectos positivos para la pesca.

### 1.1.1 Externalidades negativas e ineficiencias<sup>2</sup>

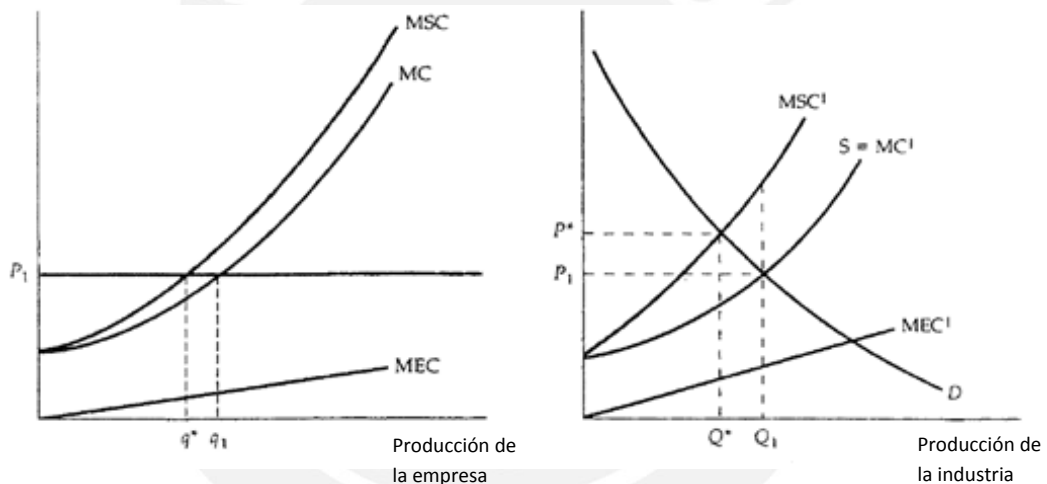
En general, los precios del mercado no reflejan los costos producidos por las externalidades. Para identificar ello, consideremos el Gráfico 1 el cual muestra en el lado izquierdo la decisión de producción de una empresa en un

---

<sup>2</sup> Pindyck, R. y Rubinfeld D., Microeconomics. Tercera edición. Varian, H., Microeconomic Analysis Tercera edición. Mankiw, G. Principios de Economía (2005).

mercado competitivo y en su lado derecho la curva de demanda y oferta de la industria asumiendo que las empresas tienen externalidades similares. Asimismo, supongamos que la empresa tiene una función de producción de proporciones fijas, es decir, para reducir sus externalidades (gases contaminantes, efluentes, entre otros) sólo puede realizarse mediante la reducción de su producción.

**Gráfico 1: Costos externos**



*Fuente: Rubinfeld Pindyck, Microeconomics 3era. Edición*

Bajo los supuestos anteriores, se analizará la naturaleza de la externalidad en dos pasos: primero, cuando sólo una empresa genera la externalidad negativa, y luego, cuando todas las empresas las generan.

En el Gráfico 1 el precio  $P_1$  representa el precio de equilibrio del mercado, resultado de la intersección de las curvas de demanda y oferta (lado derecho del Gráfico 1). La curva  $MC$  en el lado izquierdo representa el costo



marginal de la producción de una empresa típica. Se observa que dicha empresa maximiza sus beneficios produciendo una cantidad  $q_1$ , en la que el costo marginal es igual al precio (que es igual al ingreso marginal, debido a que la empresa toma el precio como dado). De otro lado, del supuesto de proporciones fijas se puede considerar que ante cambios en la producción de la empresa estos generan diferentes niveles de externalidad por lo que causan cambios en los costos externos a los agentes afectados. En el Gráfico 1, estos costos externos son graficados por la curva MEC que se caracterizan por ser crecientes en las diferentes formas de contaminación toda vez que el aumento de la producción de la empresa contaminante genera un aumento en los costos externos de los agentes afectados.

Desde un punto de vista social, la empresa no produce una cantidad eficiente, produce encima el nivel óptimo. La producción eficiente sería el nivel en el que el precio del producto es igual al costo marginal social de la producción el cual está conformado por el costo marginal de producción más el coste externo marginal (producto de la externalidad negativa). En el lado izquierdo del Gráfico 1, el costo marginal social de la curva se obtiene sumando el costo marginal y costo marginal externo por cada nivel de producción (es decir,  $MSC = MC + MEC$ ). La curva de costo social marginal, MSC, se cruza con la línea de precio en un nivel de producción  $q^*$ . Dado que para este caso existe sólo una empresa que produce la externalidad el precio del bien no cambia, sin embargo, la firma está produciendo por encima de lo eficiente ( $q^*$ ).

Ahora si consideramos los efectos de la industria nos concentraremos en el lado derecho del Gráfico 1. Del cual se desprende que la oferta de la industria está representada por la curva  $MC_1$ , el costo marginal externo por la curva  $MCE_1$ , que es el agregado de los costos marginales externos de los casos individuales. Finalmente, la curva  $MSC_1$  representa el costo marginal social de la industria y se obtiene de manera similar que en el caso individual ( $MSC_1 = MC_1 + MEC_1$ ).

El análisis de externalidad causada por la industria puede realizarse de forma similar al caso de una empresa. Así, la producción y el precio de mercado se dan en la intersección de la demanda (ingreso marginal) y la oferta. Sin embargo, si queremos obtener la producción eficiente de la industria se debe considerar la intersección entre la demanda y el costo marginal social, en ese sentido, el nivel óptimo de producción de la industria es  $q^*$ . Como se observa el nivel de producción del mercado es mayor al eficiente si se considera la existencia de externalidad. Asimismo, el precio en un escenario de eficiencia ( $P^*$ ) sería mayor al que refleja el mercado.

En consecuencia, las externalidades generan ineficiencias tanto en el corto como en el largo plazo.

## 1.2. Externalidades positivas e ineficiencia<sup>3</sup>

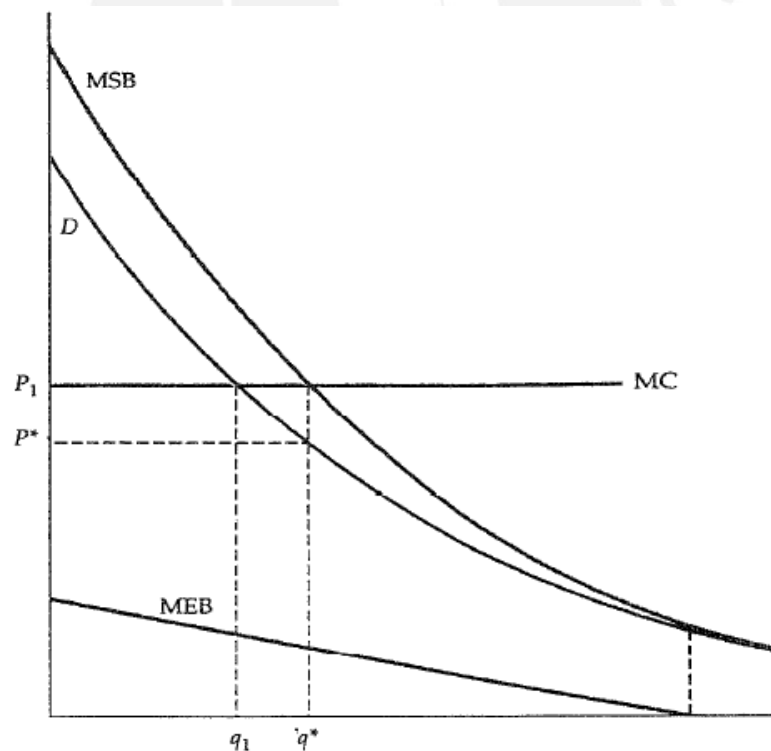
Las externalidades también puede ser resultado de una menor producción. Así, por ejemplo, la reparación de viviendas y los programas de jardinería. En el Gráfico 2 el eje horizontal mide la inversión del dueño de la casa en reparaciones y jardinería. La curva de costo marginal (MC) para reparaciones en el hogar muestra el costo de las reparaciones a medida que más se trabaja en la casa. Sin embargo, es horizontal porque este costo no se ve afectada por la cantidad de reparaciones. La curva de demanda D mide el beneficio marginal privado de las reparaciones al dueño de casa. El dueño de la casa optará por invertir en reparaciones  $q_1$ , que cae en la intersección de la demanda y las curva de costo marginal. Pero las reparaciones generan beneficios externos a los vecinos, que se representa por la curva de beneficio marginal externo, MEB. Esta curva tiene pendiente negativa para este ejemplo porque el beneficio marginal es grande para una pequeña cantidad de reparación, pero disminuye a medida que el trabajo de reparación se hace extensivo.

La curva del beneficio marginal social, MSB, es calculada agregando la curva del beneficio marginal privado y el beneficio marginal de la externalidad en todo el nivel de la producción. En resumen,  $MSB = D + MEB$ . El nivel eficiente de la producción  $q^*$ , en el cual el beneficio marginal social de la

<sup>3</sup> PINDYCK, R. y RUBINFELD, D., Microeconomics. Tercera edición. MANKIW, G. Principios de Economía (2005).

reparación adicional es igual a el costo marginal de esa reparación, es encontrada en la intersección de las curvas MSB y MC. La ineficiencia se alcanza porque la propia casa no captura todo los beneficios de su inversión en reparación y jardinería. Como resultado, el precio  $P_1$  es demasiado alto como para animarla a invertir en el nivel socialmente deseable de la reparación de la casa.  $P^*$  un precio inferior tiene la obligación de fomentar el nivel eficiente de la oferta,  $q^*$ .

Gráfico 2: Beneficios Externos



Fuente: RubinfeldPindyck, *Microeconomics 3era. Edición*

Otro ejemplo de externalidad positiva es por ejemplo la educación. El beneficio de la educación es en gran medida privado: el consumidor de educación se convierte en un trabajador más productivo y, por lo tanto, recoge una gran parte del beneficio en forma de unos salarios más altos. Sin embargo, la educación también genera externalidades positivas. Una de las externalidades es que cuando la población tiene un nivel de educación más alto, los votantes están más informados, lo cual significa un gobierno mejor para todo el mundo. Otra externalidad es que cuando la población tiene un nivel de estudios más alto, la tasa de delincuencia tiende a ser más baja. La tercera externalidad es que una población que posee un nivel de estudios más alto puede fomentar el desarrollo y la difusión de cantidad óptima se halla en el punto en el que se cortan la curva de valor social y la curva de oferta (que representa los costos). Por lo tanto, la cantidad socialmente óptima es mayor que la cantidad determinada por el mercado privado.

### 1.3 Externalidades en el sector transporte<sup>4</sup>

A nivel de transporte la literatura económica señala diferentes denominaciones de las externalidades, a saber, pecuniarias y tecnológicas. Las primeras aparecen en aquellas transacciones en las que los precios de los bienes y factores no reflejan los beneficios y los costos sociales. Por el contrario, las externalidades tecnológicas no se producen por transacciones

---

<sup>4</sup> GUS, R., Campos, J., Nombela G., Economía del Transporte (2003). BUTTON, K., Transport Economics (2010).

voluntarias, sino que la acción de un agente produce el efecto externo sobre otro agente que no participaba en la transacción de mercado. De hecho, en las actividades de transporte existen numerosos efectos externos causados por las infraestructuras, por las empresas productoras de servicios o por los usuarios de los mismos, que afectan a otros agentes económicos no directamente relacionados con el transporte.

En general, las externalidades que se producen por las actividades del transporte son negativas, entre los cuales se destacan, la contaminación atmosférica, la contaminación sonora, la congestión y los accidentes. En el cuadro a continuación se muestran los principales problemas generados por las diferentes formas de transporte:

**Cuadro 1: Externalidades en el transporte**

	Ferrocarril	Carretera	Aéreo	Marítimo y Fluvial
Atmosfera	Contaminación en generación eléctrica	Emisión contaminantes locales y globales	Contaminación zonas aeropuertos y polución global en atmósfera	Contaminación global en la quema de residuos fósiles.
Residuos Sólidos	Efectos barrera para la fauna	Efectos barrera y movimiento tierras para construcción	Efectos barrera de aeropuertos para la fauna	Modificación costas y cauces fluviales.
Agua	Desvío de cursos naturales para construcción infraestructuras	Contaminación aguas superficiales por residuos de pavimentos	Desvío de cursos naturales para construcción infraestructura. Drenaje pistas	Desvío de cursos naturales para construcción canales. Efecto barrera en costas y modificación playas.
Ruido	Problemas en entornos de estaciones y vías.	Problemas en grandes ciudades y entornos de carreteras.	Problemas en entornos de aeropuertos y zonas de aproximación de aeronaves.	

Accidentes	Descarrilamientos y choques. Posibilidad de vertidos de sustancias contaminantes	Elevado número de víctimas mortales y heridos. Vertidos de sustancias contaminantes	Accidentes de elevada gravedad en términos de víctimas mortales	Vertidos al mar de petróleo y otras sustancias contaminantes
Otros impactos		Congestión en vías urbanas o tramos determinados de carreteras	Congestión en aeropuertos. Retrasos para viajeros y costos para compañías	

*Fuente: Economía del Transporte. Ginés de Rus*

### 1.3.1 Efectos medioambientales

Las actividades de transporte tienen toda una serie de efectos negativos sobre el medioambiente, entre los cuales destacan por su importancia cuantitativa la contaminación atmosférica y la generación de ruidos. No obstante, hay efectos permanentes causados por el transporte en el medio ambiente, como puede ser la utilización de espacios físicos y la intrusión visual que tienen las infraestructuras de transporte.

El transporte es una de las principales actividades que contribuye a la polución del aire. En los países desarrollados, las emisiones de monóxido (CO) y dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) generadas por las actividades de transporte suponen alrededor de un 70% del total de emisiones de dichos compuestos. También se generan otros contaminantes nocivos para el medio ambiente, como el dióxido de azufre y otros compuestos orgánicos volátiles diferentes del metano, si bien el transporte contribuye al volumen

global de emisiones de estos últimos compuestos con porcentajes mucho menores que otras industrial.

La mayor parte de las emisiones se generan en el transporte por carretera, aunque la contaminación que se produce en términos relativos a la producción de servicios que se realiza no es despreciable para otros modos como el transporte aéreo o el ferrocarril.

En el caso del ruido, el transporte automotor es considerado una de las principales fuentes de contaminación acústica. Dentro del ruido urbano originado por los vehículos automotores hay una superposición de tres tipos de ruido diferenciados, tales como: ruido de propulsión (el motor, la transmisión y el sistema de escape asociado), el ruido de rodadura entre las cubiertas y la calzada, y el ruido aerodinámico.

Cuando los vehículos automotores circulan a velocidades superiores a los 80 km/h el ruido de origen aerodinámico supera al ruido de propulsión y al de rodadura. Entre 50 y 80 km/h predomina el ruido de rodadura. Por debajo de 50 km/h en general predomina el ruido del motor. Sin embargo, y especialmente en el caso de los automóviles más nuevos, el silenciador de escape es tan efectivo que aún a velocidades tan bajas como 40 km/h sigue predominando el ruido de rodadura. En las ciudades donde transitan millones de automóviles, en general se mantiene el ruido de rodadura y el de motor.



Para un vehículo individual, un aumento de la velocidad implica una menor duración del tiempo de paso frente a un observador, por lo cual el nivel equivalente de ruido (nivel promedio) parecería reducirse. Sin embargo, la energía sonora emitida aumenta más rápido con la velocidad que lo que se reduce el tiempo de paso, por lo que a mayor velocidad, mayor nivel equivalente de ruido.

### 1.3.2 Congestión<sup>5</sup>

El costo externo del transporte denominado congestión tiene su origen en el aumento del volumen de tráfico en un tramo de una carretera, debido a la incorporación de nuevos vehículos al flujo circulatorio, genera una reducción de la velocidad media de los vehículos y, por lo tanto, un tiempo medio de viaje superior. Este efecto se traduce en un aumento del coste generalizado del viaje, al introducir un valor monetario para el tiempo. Se trata de un efecto externo ya que cada individuo no soporta este incremento del coste generalizado del viaje de los demás usuarios sino solamente su propio aumento. La magnitud de este incremento del coste depende del volumen de tráfico existente, siendo mayor según se aproxime a la capacidad de la infraestructura.

---

<sup>5</sup> Asociación española de ciencia regional, Fallos de mercado: El caso de la externalidad de la congestión de las carreteras (2003).

En definitiva, cabe considerar que el tiempo total de recorrido, que constituye una parte del costo generalizado del viaje, puede descomponerse en dos componentes. La primera corresponde a la situación de tráfico ideal sin existencia de congestión. Se trata de un coste interno al usuario y es función esencialmente de la distancia y velocidad de recorrido. Por el contrario, la segunda componente o coste de congestión, que es externa y no soportada por cada viajero individualmente, depende básicamente del número de vehículos que circulan por la carretera. Para valorar este efecto externo basta con obtener una medida del incremento de coste temporal que un nuevo vehículo produce sobre el resto de vehículos existentes en la carretera.

Por su propia caracterización, el costo marginal de congestión con que se penaliza al resto de los usuarios depende del volumen de tráfico existente y, por lo tanto, para proceder a su valoración es necesario adoptar un enfoque dinámico, a diferencia de otros tipos de efectos externos del transporte. En este sentido, se debe partir no sólo de una expresión que relacione la velocidad y, en definitiva, el tiempo de recorrido con el volumen de tráfico, sino también del conocimiento del comportamiento de la demanda frente al precio.

Otras componentes del coste operativo o de funcionamiento del vehículo, tales como el consumo de combustible o de lubricantes, también pueden verse afectados por esta reducción de la velocidad surgida por el aumento del volumen de tráfico.

Al analizar la extensa literatura existente sobre el precio y las externalidades del transporte cabe destacar que se puede considerar a la congestión como el tema de estudio pionero en este campo del análisis económico. Además, ya desde los primeros trabajos realizados, se ha convertido en el tema preferido de análisis en el ámbito de la economía de transporte.

Una característica importante de la congestión es que se trata de una externalidad que es interior al propio mercado de transporte ya que es soportada únicamente por los usuarios de la infraestructura.

La consideración de las dimensiones territorial y temporal adquiere un carácter particularmente relevante en el estudio de la congestión. En este sentido, su magnitud es sensiblemente mayor en el ámbito urbano y en determinadas horas punta donde las intensidades de tráfico alcanzan sus valores máximos.

### **1.3.3 Accidentes**

Por su propia naturaleza, todas las actividades de transporte conllevan un riesgo de sufrir algún tipo de accidente (numerosos vehículos moviéndose a una velocidad elevada y utilizando una infraestructura común). Ya sea por fallos mecánicos o, más frecuentemente, por la influencia del error humano, los accidentes sufridos por los vehículos son un suceso que se da en todos los

modos de transporte. Sin embargo, no existe un consenso para realizar una evaluación sobre cuál es el modo de transporte con una menor probabilidad de accidente.

Esto es así porque, por motivos tecnológicos, los distintos modos de transporte no son fácilmente comparables, lo cual hace que sea complejo tratar de buscar una variable de exposición común a todos ellos que refleje de forma adecuada sus características.

Los estudios realizados sobre este tipo de externalidad se caracterizan por vincular este problema con el servicio propiamente del transporte, es decir, las principales situaciones en las que ocurren los accidentes son al momento del traslado de personas. En ese sentido, para nuestra investigación esta externalidad no estaría muy vinculada, sin perjuicio de ello, se desarrollara situaciones de posibles accidentes producto de la situación actual de los terminales terrestres.

## CAPITULO 2

### MARCO NORMATIVO DE LOS TERMINALES TERRESTRES EN EL PERÚ

El incremento de los vehículos en el país incidió de forma significativa en Lima Metropolitana, esto llevó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a exigir por primera vez que las agencias de transportes dejen de usar la vía pública.

Actualmente la norma de zonificación en la Lima Metropolitana prohíbe la presencia de terminales terrestres en el centro de Lima.

Mediante Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, se estableció los requisitos técnicos para Terminales de Servicio Público Nacional, que son los siguientes:

- a. Contar con áreas e instalaciones adecuadas para el desplazamiento de los usuarios dentro del Terminal y salas comunes con espacios suficientes para su comodidad.
- b. Contar con zonas para las actividades administrativas de las empresas donde efectúen labores de atención a clientes, recepción de equipajes y encomiendas, áreas de espera para el embarque y desembarque de

pasajeros, equipajes y encomiendas y de mercancías cuando corresponda; y áreas para la venta de boletos de viaje.

- c. Contar con áreas de estacionamiento para vehículos de reten y arcenes para la ubicación de los vehículos dispuestos para la recepción de los pasajeros y equipajes que transportan.
- d. Estar ubicados en áreas que cuenten con vías que permitan el acceso, y estacionamiento de los usuarios y servicios de transporte local.
- e. Contar con sistemas de comunicaciones.
- f. Contar con accesos al sistema circulatorio del tránsito local que permitan separar los vehículos que ingresan o salen del Terminal, del resto de vehículos del tránsito ciudadano.
- g. Servicios sanitarios para el personal y público en general.
- h. Cafetería y otros servicios, para atención de los usuarios.
- i. Todos los servicios deberán ser calculados para la hora punta o de mayor afluencia al Terminal.

Luego, con el Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, se modificó la regulación de los terminales terrestres para el transporte interprovincial de personas, en razón de ello se exigió las siguientes condiciones técnicas:

- a. Contar con áreas e instalaciones adecuadas para el desplazamiento de los usuarios dentro del terminal y con espacios suficientes para la comodidad de los mismos.

- b. Contar con áreas para la atención a los usuarios, tales como área para venta de boletos de viaje, recepción de equipajes y encomiendas, sala de espera de personas y servicios higiénicos para los usuarios y el personal del terminal,
- c. Área para estacionamiento de vehículos de retén y rampas para el embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y encomiendas, la misma que estará separada del área de atención de los usuarios, de modo tal que sólo se permita el acceso de las personas que abordarán los vehículos.
- d. Contar con áreas para el estacionamiento de vehículos de los usuarios y del servicio de taxis dentro del perímetro del terminal.
- e. Contar con accesos a la red vial urbana sin generar conflictos de tránsito.
- f. Contar con sistemas de comunicación para el público en general y para el uso de los transportistas.
- g. Además, podrá contar con servicios complementarios de cafetería y otros para la atención de los usuarios.
- h. Todas las áreas y servicios del terminal serán diseñados en función al mayor volumen de vehículos que embarquen y desembarquen en sus instalaciones, así como de la mayor afluencia de personas.

Así, también, se estableció que los terminales terrestres de transporte de mercancías cuenten con los espacios, infraestructura y equipos necesarios para la carga y descarga de mercancías; y que las estaciones cumplan con las

mismas condiciones técnicas establecidas para los terminales terrestres en lo que fuera aplicable, debiendo contar como mínimo con áreas para la atención de los usuarios, embarque y desembarque de pasajeros y servicios higiénicos.

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC establece las condiciones de acceso y operación del servicio de transporte terrestre, entre ellas, se encuentra la de los terminales terrestres a fin de brindar seguridad y calidad al usuario, por lo que deberá contar con una adecuada infraestructura física. En tal sentido, se establece que el Ministerio de Transportes Y Comunicaciones emitirá un Decreto Supremo estableciendo las características mínimas que serán exigibles a la infraestructura a emplearse en el servicio de transporte.

El citado Decreto Supremo señala que los terminales terrestres deberán cumplir con lo que dispone el Reglamento Nacional de Edificaciones, contar con las características adecuadas que permitan atender la cantidad de usuarios, empresas, servicios, frecuencias y vehículos que las empleen; debe permitir los giros y movimientos de los vehículos en su interior y no generar impactos negativos en el tránsito, en la circulación de personas y vehículos en el lugar en el que se encuentren ubicados.

No obstante a tres años de la publicación de la norma no se ha emitido la norma que establezca las condiciones técnicas de los terminales terrestres;



por lo que actualmente se viene exigiendo las condiciones establecidas en el Reglamento de Edificaciones del Ministerio de Vivienda<sup>6</sup>.

### CAPITULO 3

#### <sup>6</sup> **NORMA A.110 - TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** **SUB-CAPITULO II** **TERMINALES TERRESTRES**

**Artículo 5.-** Para la localización de terminales terrestres se considerará lo siguiente:

- Su ubicación deberá estar de acuerdo a lo establecido en el Plan Urbano.
- El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea al número de unidades que puedan maniobrar y circular sin interferir unas con otras en horas de máxima demanda.
- El área destinada a maniobras y circulación debe ser independiente a las áreas que se edifiquen para los servicios de administración, control, depósitos, así como servicios generales para pasajeros.
- Deberán presentar un Estudio de Impacto Vial e Impacto Ambiental.
- Deberán contar con áreas para el estacionamiento y guardianía de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal.

**Artículo 6°.-** Las edificaciones para terminales terrestres deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Los accesos para salida y llegada de pasajeros deben ser independientes.
- Debe existir un área destinada al recojo de equipaje
- El acceso y salida de los buses al terminal debe resolverse de manera que exista visibilidad de la vereda desde el asiento del conductor.
- La zona de abordaje a los buses debe estar bajo techo y permitir su acceso a personas con discapacidad.
- Deben contar con sistemas de comunicación visual y sonora.

**Artículo 7°.-** Las edificaciones para terminales terrestres, estarán provistas de servicios sanitarios según lo que se establece a continuación:

Según el número de personas	Hombres	Mujeres
De 0 a 100 personas	1L, 1u, 1I	1L,1I
De 101 a 200	2L, 2u, 2I	2L,2I
De 201 a 500	3L, 3u, 3I	3L,3
Cada 300 personas adicionales	1L, 1u, 1I	1L, 1I

L = lavatorio, u= urinario, I = Inodoro

## SITUACIÓN ACTUAL DE LOS TERMINALES TERRESTRES EN LA PROVINCIA DE LIMA

En el presente capítulo se desarrollará las características de la oferta y la demanda de los terminales terrestres en la provincia de Lima. Asimismo, se complementará con la identificación de las externalidades que generan producto de la situación en que se encuentran los terminales terrestres en la provincia de Lima.

### **3.1 Caracterización de la Oferta**

Conforme al Decreto Supremo 017-2009-MTC (en adelante, el DS-017) los terminales terrestres se definen como la infraestructura complementaria al transporte terrestre, sea éste de propiedad pública o privada, la cual está destinada a prestar los servicios de transporte de personas o mercancías, de ámbito nacional, regional y provincial<sup>7</sup>. Para que una empresa esté autorizada a operar como un terminal terrestre debe contar con el Certificado de Habilitación Técnica de Terminales Terrestres, el cual es un documento emitido por la autoridad competente para acreditar que el terminal terrestre cumple con los requisitos y condiciones técnicas establecidas.

---

<sup>7</sup> **Decreto Supremo 017-2009/MTC**

**Artículo 3.- Definiciones**

(...)

**3.75 Terminales Terrestres:** Infraestructura complementaria del transporte terrestre, de propiedad pública o privada, destinada a prestar servicios al transporte de personas o mercancías, de ámbito nacional, regional y provincial.

Para que un terminal cuente con el Certificado de Habilitación Técnica de Terminales Terrestres debe cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 74° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en el cual se señala que el solicitante de un Certificado de Habilitación Técnica, por primera vez o por renovación, deberá presentar una solicitud bajo la forma de Declaración Jurada dirigida a la autoridad competente, en la que se indique: Razón o denominación social; el número del Registro Único del Contribuyente (RUC); domicilio y dirección electrónica del solicitante; nombre, documento de identidad y domicilio del representante legal y número de partida de inscripción registral del solicitante y de las facultades del representante legal en caso de ser persona jurídica; la dirección y ubicación de la infraestructura complementaria de transporte que se solicita habilitar o contrato suscrito con quien operará o administrará la infraestructura, de ser el caso.

Asimismo, a la información referida en el párrafo anterior, se adicionará el Informe técnico emitido por la entidad certificadora autorizada, que verifique el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia exigibles para que proceda la habilitación de la infraestructura complementaria; número de constancia de pago, día de pago y monto.

Adicionalmente, cabe mencionar que de conformidad a lo establecido en el artículo 4° del Decreto Supremo 033-2011-MTC, se estableció el Régimen Extraordinario para el Otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica de

Infraestructura Complementaria de Transporte Terrestre (para terminales terrestres y/o estaciones de ruta). A dicho régimen extraordinario pueden acogerse los titulares de terminales terrestres o estaciones de rutas que actualmente se encuentren en uso.

Para ello, el titular debe contar con su licencia de funcionamiento vigente para operar como terminal terrestre, estación de ruta o lugar de embarque y desembarque. Adicionalmente, deberá contar con los siguientes documentos:

- Copia fedateada por funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del original de la licencia o autorización de funcionamiento vigente.
- Constancia emitida por la municipalidad de que dicha licencia se encuentra vigente.
- Estudio de impacto vial que determine que su funcionamiento no impacta negativamente en el tránsito en el lugar en que se encuentran ubicados.
- Memoria descriptiva y planos de la ubicación y distribución del predio destinado al funcionamiento de la infraestructura complementaria.

Si bien, estos requisitos se podrían considerar como barreras de entrada legales. Sin embargo, por la gran proliferación de terminales existentes en el territorio nacional, estas barreras legales podrían considerarse poco significativas.

Los terminales terrestres son de uso obligatorio para las empresas de transporte terrestre a nivel nacional, tal como lo establece el artículo 33.2 del DS - 017 que señala como requisito indispensable que la empresa que presta el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional debe acreditar ser titular o tener suscrito un contrato vigente que le permita el uso y usufructo de los terminal terrestre.

De igual forma que el Certificado de Habilitación Técnica, la obligatoriedad de contar con una contrato vigente o contar con un terminal terrestre para que una empresa de transporte puede prestar el servicio de transporte público pareciera ser una barrera de entrada legal. Sin embargo, por el número de empresas de transporte de ámbito nacional y regional existentes en el mercado, estas serían poco significativas.

Respecto a la organización de los terminales terrestres se puede mencionar que en la provincia de Lima todos son de iniciativa privada.

En el 2011, existían 216 terminales terrestres registrados en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a nivel nacional, de los cuales 50 terminales se encuentran ubicados en la provincia de Lima representando el 23% del total de terminales. Otras de las provincias con mayor concentración de terminales

son las provincias de Chiclayo y Trujillo con 24 y 14 terminales, respectivamente<sup>8</sup>.

En cuanto a la provincia de Lima, se ha identificado que sólo en el distrito de La Victoria existe un total de treinta y cuatro (34) terminales que representan el 58.6% del total de terminales autorizados en la provincia de Lima (ver Gráfico 3), y que a nivel nacional representa el 15,7%. Si consideramos el HHI (Herfindahl–HirschmanIndex) como índice de concentración a nivel de los distritos de la provincia de Lima podemos mencionar que el mercado es altamente concentrado por distrito con un HHI de 3,567.18<sup>9, 10</sup>.

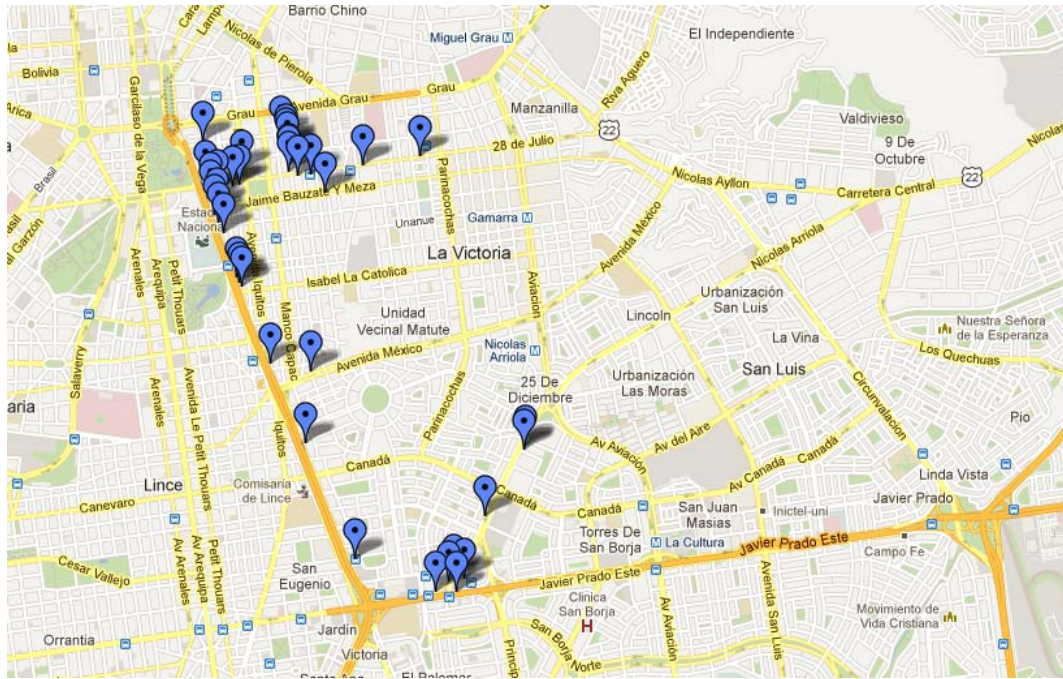
---

<sup>8</sup> Para ver la lista de terminales a nivel nacional ver Anexo 2

<sup>9</sup> De acuerdo al índice HHI se dice que un mercado es concentrado cuando alcanza valores mayores al 2000.

<sup>10</sup> Para establecer el índice de concentración se ha considerado que número de terminales en cada distrito.

**Gráfico 3: Ubicación de los terminales en el distrito de La Victoria**

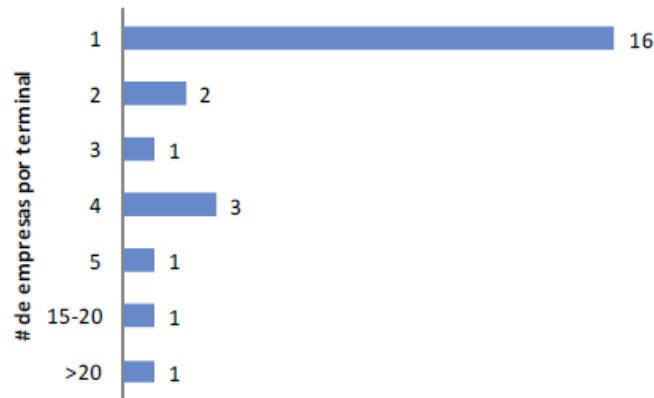


*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
 Elaboración: Propia*

Tal como se ha señalado, los terminales terrestres son de uso obligatorio para las empresas que brindan el servicio de transporte de carga de pasajeros de ámbito nacional en ese sentido se ha identificado que la mayoría de terminales terrestres registrados son de la propia empresa de transporte. Así, por ejemplo, según Advanced Logistics Group (en adelante, ALG)<sup>11</sup>, en el 64% de los casos existe una relación de un terminal una empresa de transportes. En el 12% de los casos existe una relación de un terminal con cuatro (4) empresas de transportes y sólo en 2 terminales existe una relación un terminal con más de 15 empresas de transportes.

<sup>11</sup> Proyecto de investigación realizada el 2009 por ALG para el Proyecto UE-PERÚ/PENX.

**Gráfico 4: Número de empresas transportes que operan por terminal**



*Fuente: ALG (2009)*

Otra de las características de los terminales es que en la medida que tiene una mayor área de terreno, sus áreas edificadas disminuyen. Así, por ejemplo, los terminales que cuentan con un área menor de 1,000 metros cuadrados tienen en promedio un área edificada equivalente al 47%, los terminales con áreas entre 1,000 – 1,999 metros cuadrados tienen una proporción de área edificada del 33%. Asimismo, los terminales con áreas entre 2,000 y 5,999 metros cuadrados tienen en promedio un área edificada del 32%, finalmente, los terminales con un área mayor de 6,000 metros cuadrados tienen en promedio un área edificada cercana al 18%<sup>12</sup>.

De otro lado, la mayoría de terminales cuentan con un área específica para uso administrativo. Éstas están separadas físicamente de las áreas de circulación de los usuarios del terminal y de las zonas de

<sup>12</sup> ALG (2009)



embarque/desembarque. En terminales con infraestructura relativamente importantes, las zonas dedicadas al uso administrativo propio del terminal se ubican en niveles diferentes (segundos o terceros pisos) a las de los usuarios.

En contraste con lo anterior, en la mayoría de los terminales con áreas totales de mediano y pequeño tamaño cuentan con una zona administrativa que está plenamente compartida con las áreas asignadas a la venta de boletos. Finalmente, existen terminales en los que no es posible identificar plenamente la existencia de áreas exclusivas para usos administrativos propios de los operadores de los terminales.

En cuanto a las áreas de espera para los usuarios de los terminales, la mayoría de los terminales se caracterizan por presentar espacios compartidos abiertos para múltiples actividades. Estas zonas de espera se utilizan como *lobby* de entrada al terminal, como zona para la compra de boletos, como espacio para acceder a información, como zona comercial, y como zona de circulación peatonal y de encomiendas. No hay una sala de espera en donde los usuarios, puedan esperar separadamente de los otros espacios del terminal.

Sin embargo, también se muestra que en la mayoría de los terminales terrestres, el mobiliario (asientos) dispuesto para los usuarios no es suficiente por lo que los usuarios del servicio deben esperar de pie. La calidad y comodidad del mobiliario varía significativamente. En algunos casos se

evidenció un mobiliario ordenado y cómodo y en otros, no era cómodo y su organización dentro del terminal no era la adecuada<sup>13</sup>.

Finalmente, en cuanto a otras áreas de los terminales, se puede mencionar que éstos no cuentan con áreas de circulación, una de las razones principales es el tamaño de las edificaciones que no son lo suficientemente grandes como para considerar una zona específica de circulación.

La mayoría cuenta con áreas de venta de boletos, dependiendo del terminal. Las zonas aptas para la venta de boletos es más organizada en unas que en otras. Tal como se ha señalado anteriormente, en algunos terminales, las zonas destinadas para la venta de los boletos sirven igualmente para otras actividades tales como la recepción de encomiendas entre otras, lo cual resulta en una mayor congestión e incomodidad para los usuarios.

En cuanto a las actividades para el recibo y entrega del equipaje, la mayoría de los terminales cuenta con áreas exclusivas para esta actividad, bien sea dentro de las instalaciones principales del terminal, o en instalaciones externas, adyacentes al mismo. Sin embargo, existen terminales que utilizan el área de venta de boletos para llevar a cabo el recibo de equipaje y encomiendas, lo cual resulta en una mayor congestión de usuarios en ese punto específico.

---

<sup>13</sup> Así, por ejemplo, de la realización de las encuestas a los terminales terrestres se evidenció que algunos terminales tales como Oltursa, Cruz del Sur, Transporte regional de Ica contaban con una infraestructura adecuada para la prestación del servicio. Para ver la lista de terminales terrestres encuestados ver Anexo 3.

Respecto de los espacios de los terminales para la recepción de vehículos particulares o taxis, la mayoría de terminales no cuentan con la infraestructura necesaria para estas actividades. En la práctica, los autos particulares y los taxis se estacionan sobre las veredas adyacentes a los terminales y, en su defecto, en la vía pública, obstruyendo de manera importante la circulación segura de los peatones, y de igual manera generando congestión vehicular en los alrededores de los terminales.

Asimismo, de acuerdo a ALG ningún terminal cuenta con bahías longitudinales para la apropiada recogida de pasajeros por parte de los taxis. Éstos se estacionan de manera irregular dentro de las instalaciones de los terminales, pero no tienen un espacio reservado y específico.

En relación a las áreas de embarque y desembarque de pasajeros, la mayoría cuenta con espacios para estas actividades. Sin embargo, carecen de varios aspectos fundamentales para una operación segura. La zona de embarque/desembarque es accesible generalmente por una o varias puertas que la separa del edificio, pero en la mayoría de casos no cuentan con todos los elementos de seguridad operacional.

El acceso de los usuarios hacia las zonas designadas como embarque/desembarque de pasajeros no está controlado en la mayoría de los casos. Los usuarios pueden ingresar a dichas zonas sin mayor problema, lo

cual no debería suceder, ya que se pone en peligro la integridad de los usuarios al acceder a zonas en donde hay movimientos de autobuses regularmente<sup>14</sup>.

Respecto de los espacios para servicios higiénicos y enfermería, se puede mencionar que la mayoría de terminales cuentan con áreas para los servicios higiénicos dentro de los terminales. En contraste con ello, ninguno de los terminales cuentan con áreas destinadas a la atención de emergencias médicas, ni elementos para atender situaciones de riesgo o emergencia.

Tomando en consideración un área promedio de 3,300 metros cuadrados<sup>15</sup> y un precio promedio de \$ 1,000 por metro cuadrado<sup>16</sup> en la provincia de Lima, un Terminal Terrestre aproximadamente superaría una inversión de \$ 3'300,000. Sin embargo, esta muestra es sesgada dado que se ha considerado los terminales con mayor dimensión, por lo que el promedio de inversión de los terminales terrestres que operan en la actualidad en la provincia de Lima es mucho menor.

Finalmente, cabe precisar que el costo del trámite administrativo para solicitar el certificado de habilitación para un terminal terrestre de personas ascienden a 220.00 Nuevos Soles conforme se desprende del Texto Único

---

<sup>14</sup> Conforme a lo observado al momento de realizar las encuestas en los terminales terrestres.

<sup>15</sup> Teniendo en cuenta el promedio de áreas visitadas en ALG (1999), para el caso de Lima.

<sup>16</sup> De acuerdo con la Cámara Peruana de la Construcción.

Ordenado del Ministerio de Transportes vigente a la fecha de desarrollar la presente investigación.

### 3.2 Caracterización de la demanda

Por la naturaleza del servicio, los demandantes del terminal terrestre serían por un lado las empresas de transporte terrestre de pasajeros, que tal como se mencionó en los párrafos precedentes, están obligadas a contar con un contrato vigente de usufructo de la infraestructura de un terminal terrestre. De otro lado, están las personas que desean utilizar el transporte terrestre, de ámbito nacional, para movilizarse de un lugar a otro. En tal sentido, se puede decir que existen dos grupos de demandantes de una misma infraestructura.

Las empresas de transporte de pasajeros se caracterizan por ser de propiedad privada, es decir, el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional se da por la iniciativa privada, para lo cual se debe cumplir con ciertos requisitos y registrarse en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, el MTC)<sup>17</sup>. Al 2000, existían 430 empresas registradas ante el

---

<sup>17</sup> **Otorgamiento de autorización para prestar servicio de transporte regular personas de ámbito nacional**

a) Solicitud, bajo la forma de declaración jurada, en la que conste: razón o denominación, número del Registro Único de Contribuyentes (RUC) activo, domicilio y dirección electrónica del transportista solicitante; nombre, número de documento de identidad y domicilio del representante legal y número de la partida de inscripción registral del transportista solicitante y de las facultades del representante legal; así como la clase de autorización requerida.

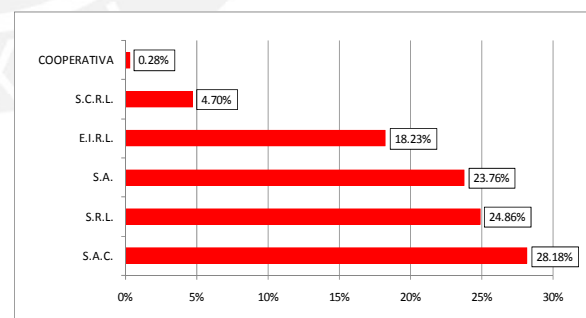
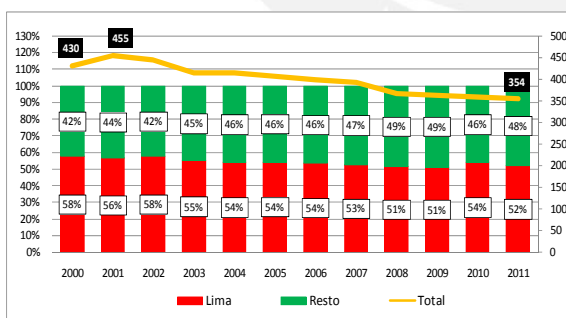
b) Informe emitido por la entidad certificadora autorizada por el MTC, en formato aprobado por la Dirección General de Transporte Terrestre, en el que debe constar que el transportista cumple con todo lo señalado en el artículo 55 del Reglamento, así como con los requisitos necesarios para cumplir con la autorización que solicita.

c) Pago por derecho de tramitación.

MTC las cuales tuvieron una disminución a partir del 2001 hasta el 2011 alcanzando para este último año 354 empresas registradas, es decir, el número de empresas ha disminuido en un 22% durante los últimos 10 años (ver Gráfico 4). Dicha disminución podría deberse, entre otras razones, a la mayor exigencia en los requisitos para renovar o formar una empresa de transporte de pasajeros, sin llegar a ser una barrera de entrada legal significativa.

Las empresas registradas se caracterizan por estar concentrada en el departamento de Lima. En efecto, más de la mitad de las empresas de transporte de pasajeros se encuentran registradas en el departamento de Lima seguido por el departamento de Arequipa con un 10% en promedio en la última década.

**Gráfico 5: Número de empresas registradas**      **Gráfico 6: Participación por personería jurídica**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

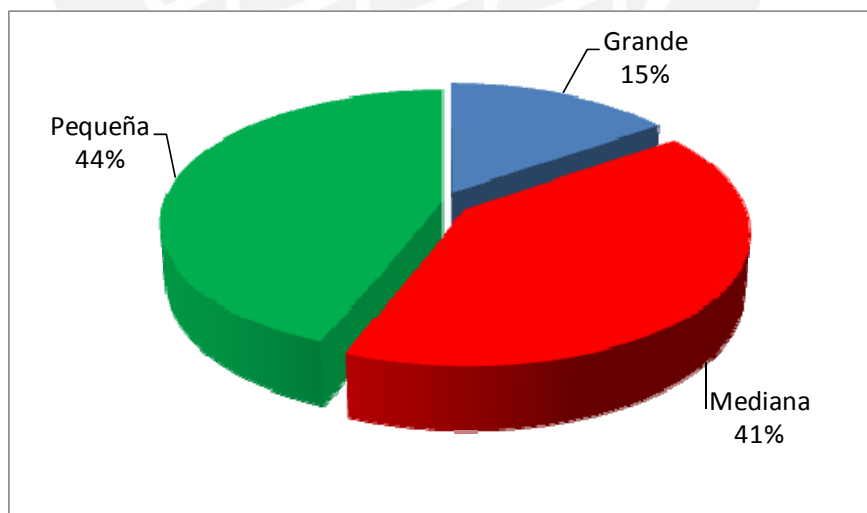
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

Según su personería jurídica, al 2009, existían 102 empresas de Sociedad Anónima Cerrada (28.18%), 90 de Sociedad de Responsabilidad

Limitada (24.86%), 86 de Sociedad Anónima (23.76%), 66 de Empresa Individual de Responsabilidad Limitada (18.23%), 17 de Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada (4.7%) y una Cooperativa (0.3%) (ver Gráfico 6).

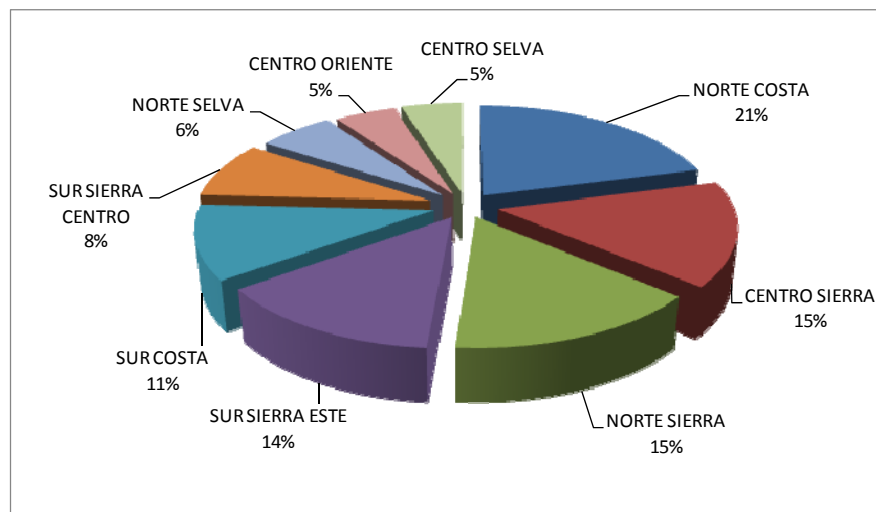
De acuerdo al MTC las empresas de ámbito nacional se puede dividir según su flota en: (i) pequeñas, que son aquellas que cuentan con una flota de 6 unidades a menos, (ii) medianas, que son aquellas que cuentan con una flota de 7 unidades hasta 19 unidades, y (iii) grandes, que son aquellas que cuentan con una flota de 20 a más unidades. De acuerdo a lo anterior en el 2009, las empresas de mayor representación eran las denominadas pequeñas con un 44%, seguida de las empresas denominadas medianas con un 41%.

**Gráfico 7: Participación según el tamaño de la empresa de transporte**



*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia*

**Gráfico 8: Participación de los corredores viales según número de empresas**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
 Elaboración: Propia

Considerando los corredores<sup>18</sup> por los cuales se establecen las rutas nacionales, se puede señalar que existe una mayor concentración de empresas en el corredor Norte – Costa con un 21% del mercado, seguido por los corredores Norte – Sierra y Centro – Sierra, ambos con una participación del 15% (ver Gráfico 7). Teniendo en cuenta el tamaño de las empresas, el corredor Costa – Norte se caracteriza por presentar un mayor porcentaje de empresas de tamaño mediano (36%). Sin embargo, este porcentaje no es tan distinto a al 33% y 31% que representan las empresas denominadas pequeñas y grandes, respectivamente. En contraste con ello, el corredor Centro – Sierra muestra participaciones importantes para las empresas de tamaño mediano y pequeño (43% y 42%).

<sup>18</sup> Los corredores están conformadas por distintas rutas establecidas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Para mayor detalle de las rutas y corredores viales ver Anexo 4.

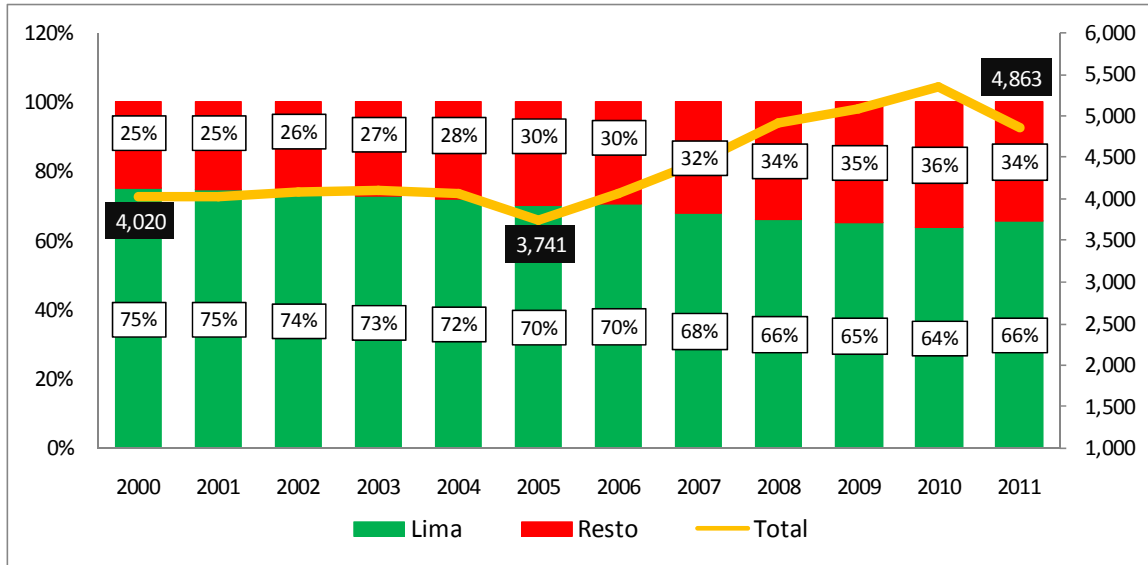


Asimismo, cabe precisar que una misma empresa puede brindar el servicio de transporte de personas en distintos corredores, así por ejemplo, al 2009, un 27% de las empresas operaban en 2 a más corredores. En particular, las empresas Expreso CIAL S.A.C., Transportes Cruz del Sur S.A.C. y Turismo CIVA S.A.C. operaban en 6 corredores.

En cuanto a las rutas, al 2009, existían 289 rutas en el mercado nacional de las cuales 139 incluyen dentro de su recorrido a la provincia de Lima, es decir, el 48% de las rutas a nivel nacional pasa por la provincia de Lima.

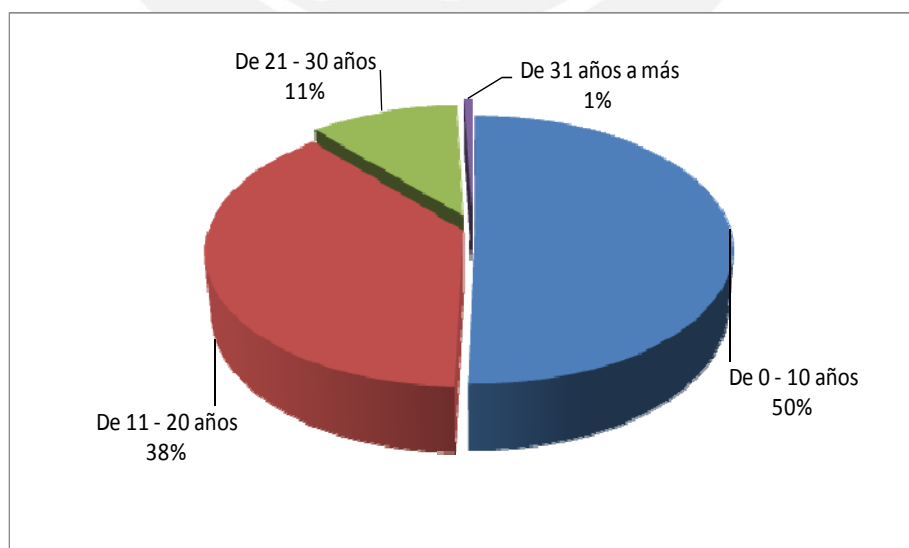
Si consideramos el número de unidades (flota vehicular), al 2011, en el mercado nacional existían 4,863 unidades que cubrían el servicio de transporte de ámbito nacional, el cual significa una reducción del 8.9% respecto al 2010. Sin embargo, este número de unidades representa un incremento del alrededor del 21% si consideramos la evolución desde el año 2000. Adicionalmente, como se observa en el Gráfico 9, el número de unidades tuvo un incremento importante a partir del 2005 con una tasa anual de crecimiento del 4.4%.

**Gráfico 9: Empresas de transporte de ámbito nacional**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

**Gráfico 10: Antigüedad de las unidades del servicio de ámbito nacional**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

En cuanto a la antigüedad se puede señalar que, al 2009, existía un 50% unidades entre los cero a 10 años, un 38% entre los 11 a 20 años. Si consideramos que existen 643 unidades que se encuentran entre los 11 a 15 años, podemos considerar que sólo el 63% de unidades cumplen con la antigüedad máxima de permanencia de las unidades para prestar el servicio de transporte de personas y un 25% que se encuentran dentro del plazo de ampliación conforme lo establece el DS-017<sup>19</sup>.

Considerando la flota vehicular la participación del tamaño de las empresas cambia siendo las empresas de tamaño grande las más importantes con una participación de 57%, seguida por las empresas medianas con una participación de 31% (ver Gráfico 11).

---

<sup>19</sup> **Decreto Supremo 017-2009-MTC**

**Artículo 25.- Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre**

25.1 La antigüedad máxima de acceso y permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, es la siguiente:

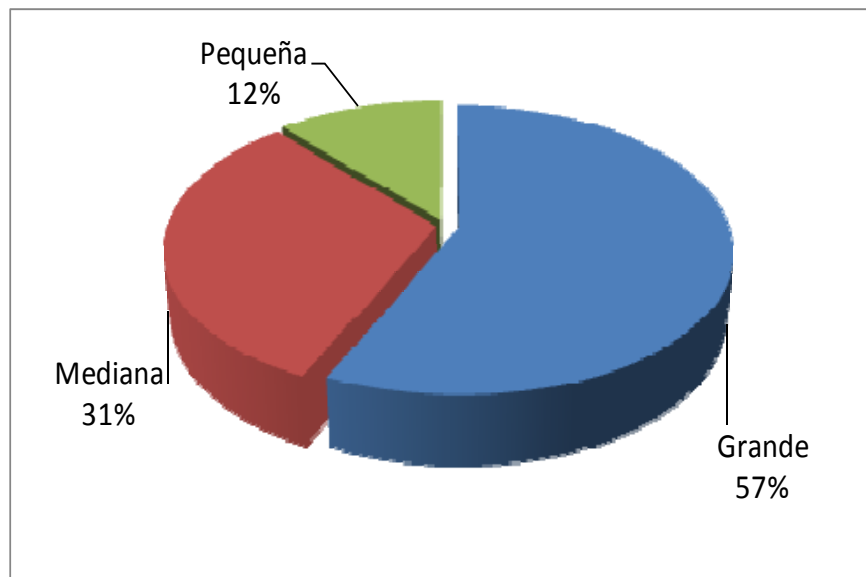
(...)

25.1.2 La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación.

25.1.3 La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito regional, podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (5) años por decisión adoptada mediante Ordenanza Regional.

25.1.4 La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (5) años por decisión adoptada mediante Ordenanza Provincial

(...)

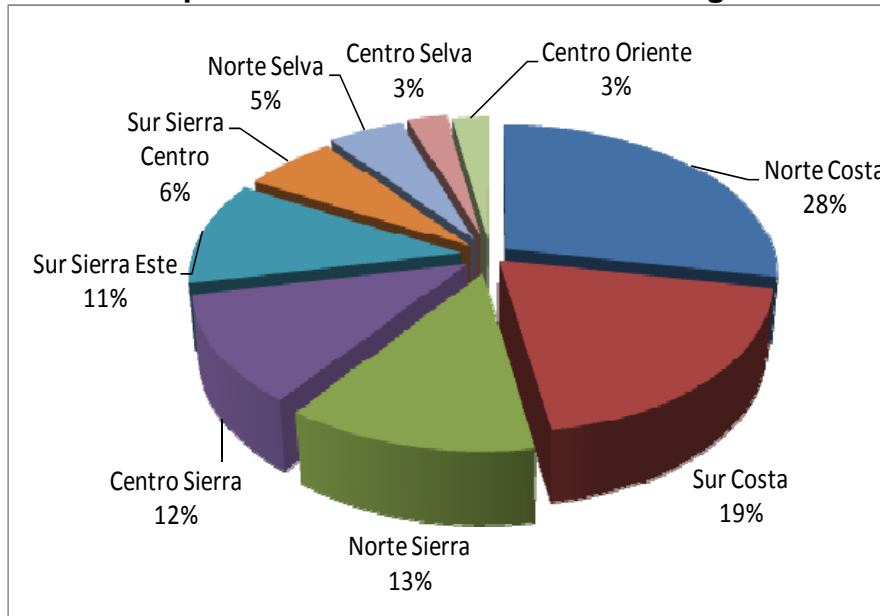
**Gráfico 11: Participación según flota vehicular**

*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia*

Si consideramos la participación de los corredores según la flota vehicular el corredor Norte – Costa sigue siendo la más importante. Sin embargo, para este caso el corredor Sur- Costa pasa a ser el segundo corredor más importante con una participación de 19% y los corredores Norte – Sierra y Centro – Sierra ocupan el tercer y cuarto lugar de importancia, respectivamente, con un 13% y 12% (ver Gráfico 12). Este resultados nos indican que a pesar que existe un número de empresas menor para el corredor Sur - Costa<sup>20</sup>, en cuanto a su flota vehicular su participación se incrementa lo que nos indicaría una posible mayor demanda de tráfico de personas por las rutas que conforman este corredor.

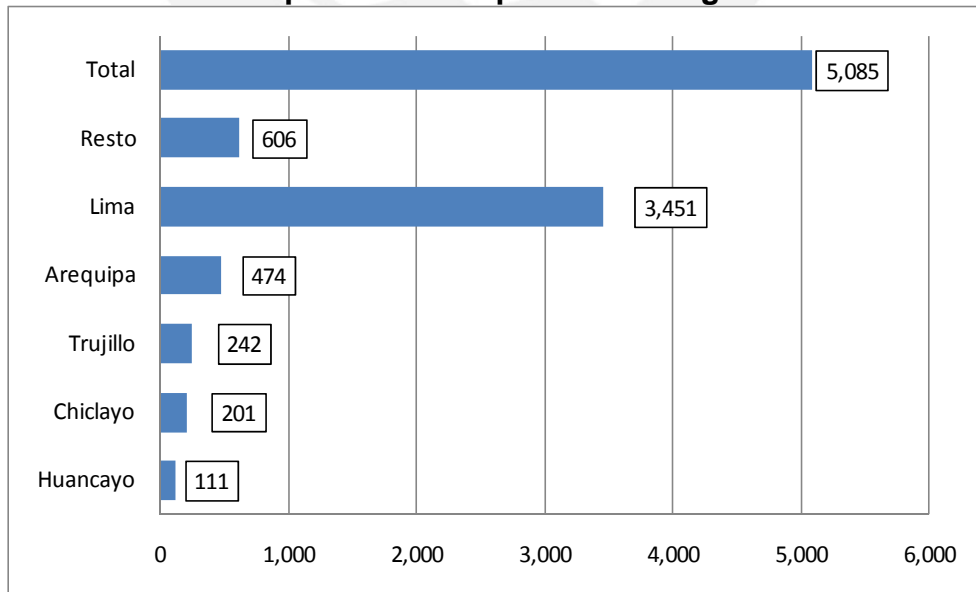
<sup>20</sup> Cabe recordar que la participación de este corredor según el número de empresas es del 11%, Ver Gráfico 7.

**Gráfico 12: Participación de los corredores viales según flota vehicular**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

**Gráfico 13: Participación de las provincias según flota vehicular**

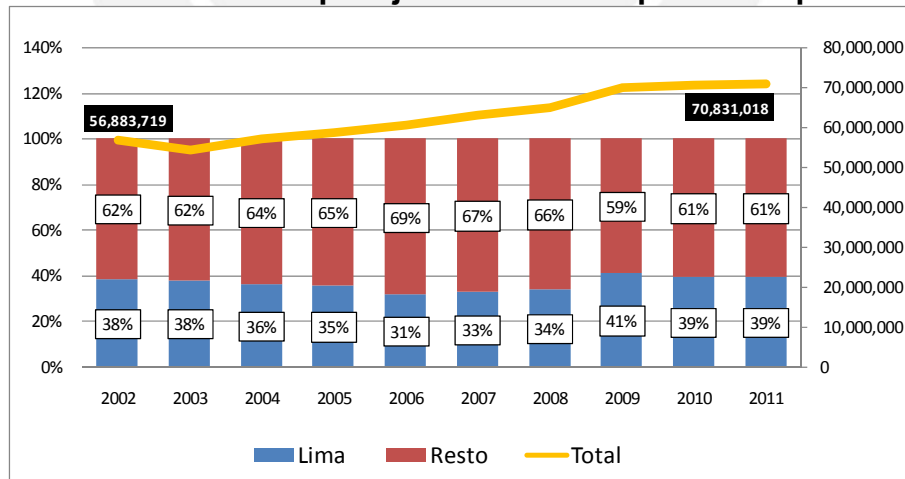


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

En el caso de las rutas se puede señalar que las unidades que incluyen a la provincia de Lima tienen una participación del 68% (3,451 unidades), seguida por la ruta que cubren la provincia de Arequipa con un 9% (474 unidades) (ver Gráfico13).

Considerando la otra demanda por la infraestructura de transporte, es decir, las personas que desean tomar el transporte terrestre de ámbito nacional se puede señalar que se caracteriza por estar concentrado en el departamento de Lima con un 37% en promedio durante los últimos 10 años. Otros de los departamentos con mayor participación a nivel nacional son Arequipa e Ica ambos con 9% en promedio.

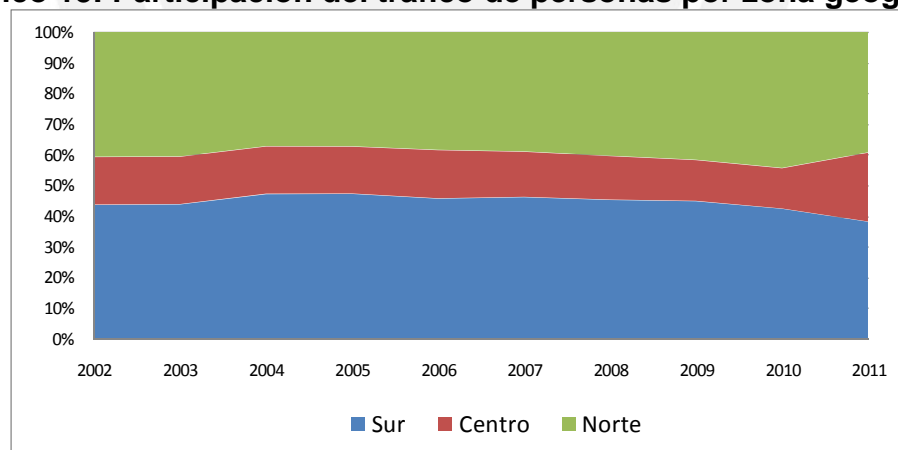
**Gráfico 14: Tráfico de pasajeros en el transporte interprovincial**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicación  
Elaboración: Propia

A nivel nacional el tráfico de personas se visto incrementado de manera constante pasando de 56,883,719 en el 2002 a 70,831,018 en el 2011, significando un incremento del 24%. Por otro lado, si vemos la participación por zona geográfica (Sur, Centro y Norte) se observa que tanto el Sur y Norte representan la mayor participación con un 45% y 40% respectivamente. Es decir, las personas del Sur y del Norte son las que se desplazan en mayor proporción que las personas del Centro. Sin perjuicio de ello, el 2011 se va visto incrementada la participación del Centro alcanzando un 22%, participación significativamente mayor al promedio de los últimos 10 años (15%).

**Gráfico 15: Participación del tráfico de personas por zona geográfica**



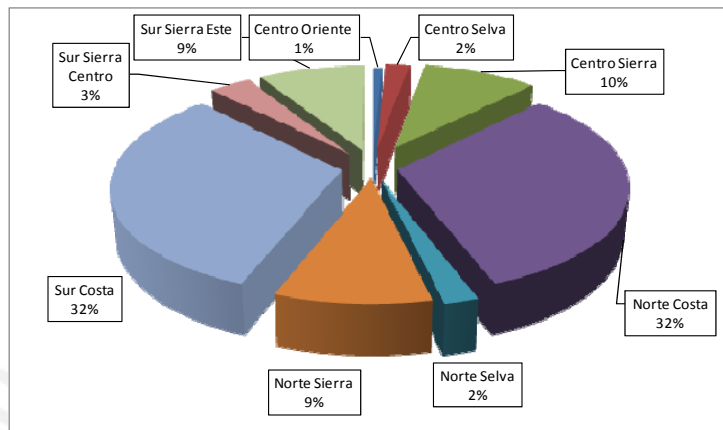
*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones*

*Elaboración: Propia*

En cuanto a los corredores con mayor tráfico de personas están los corredores Norte – Costa y Sur – Costa ambos con un 32%. Esto se condice con que las tres principales rutas, según tráfico de personas, corresponde a

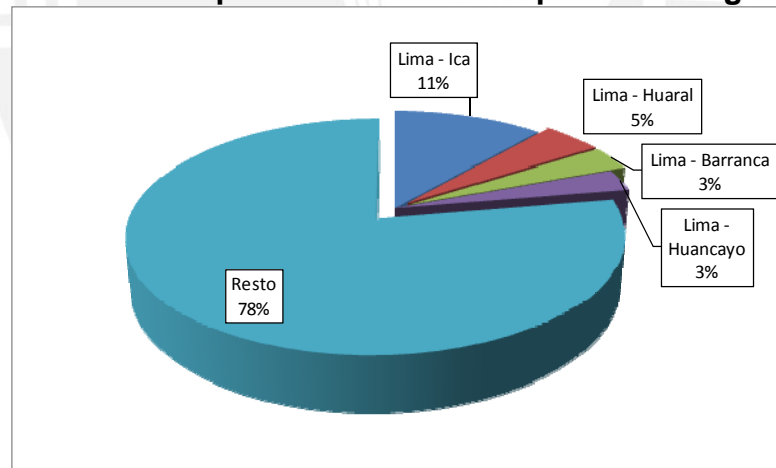
dichos corredores, tales como la ruta Lima – Ica con una participación del 11%, Lima – Huaral con un 3% y Lima – Barranca con un 3%.

**Gráfico 16: Participación del tráfico de personas según corredor vial**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

**Gráfico 17: Participación del tráfico de personas según ruta**



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Elaboración: Propia

Finalmente, cabe señalar que en el último año cada empresa a transportado un promedio de 200,088 personas, el cual refleja un incremento del 56% respecto del año 2002.



### 3.3 Externalidad en los terminales terrestres

Tal como se ha señalado el sector transporte se caracteriza por presentar externalidades negativas propias de la naturaleza del negocio. Entre los cuales se destacan, la contaminación atmosférica, la contaminación sonora, la congestión y los accidentes. Para analizar dichas externalidades se ha visitado cincuenta terminales de la provincia de Lima<sup>21</sup> a los cuales se ha aplicado un cuestionario, conforme se aprecia del Anexo 1, que consta de una parte que identifica las externalidades de congestión, la contaminación medioambiental y finalmente accidentes.

Cabe precisar que la aplicación de los cuestionarios a los terminales fue realizada de manera incógnita, es decir, se realizaron las visitas e identificación de las externalidades sin la coordinación de los terminales, esto debido a que es razonable encontrar obstáculos por parte de ellos para obtener una información auténtica.

#### 3.3.1 Congestión

Tal como se ha señalado la congestión es una de las externalidades negativas más importantes de las actividades vinculadas al sector transporte. Para el presente caso se ha identificado que los requisitos de autorización para la operación de un terminal terrestre no se encuentran relacionados con temas

---

<sup>21</sup> Para ver la relación de terminales terrestres visitados ver Anexo 3. Cabe precisar que de los 50 terminales visitados en ocho ya no operaban como terminales terrestres.

de urbanismo o planificación urbana. Así, por ejemplo, el espacio utilizado para la construcción y operación de la infraestructura logística sólo cuentan con requisito de tamaño, más aún, no existe requisito alguno que tome en cuenta la ubicación donde va operar el terminal ni los efectos que puede causar la construcción de dicha infraestructura de transporte.

Como resultado de ello, las empresas autorizadas se han distribuido de manera desordenada y a la necesidad e interés de cada uno. En muchos de los casos, la ubicación de los terminales puede responder a economías de aglomeración, la cual genera reducción de costos de transacción y efectos de sinergia. Sin embargo, la literatura económica también señala que, en general, a partir de cierta dimensión los elementos anteriores se convierten en deseconomías. Pensado como problema de óptimo social, se pueden dar diferentes definiciones a la dimensión crítica de la ciudad: la dimensión mínima, la dimensión óptima desde el punto de vista de los costos, la dimensión óptima en términos per cápita (dimensión óptima para la población), la dimensión óptima desde el punto de vista de la maximización de los beneficios, la dimensión óptima social y la dimensión máxima (costos y beneficios en equilibrio)<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Existen tres tipos de economías de aglomeración: (i) economías internas a la empresa, que hace referencia a la concentración de la producción en una única empresa; (ii) economías de localización, que se relaciona con la concentración en industrias particulares (Marshall 1890); y, (iii) economías de urbanización, referida al tamaño o la diversidad de la ciudad (Jacobs 1969).

Ver: Lucía M., Olga (2006) Fuentes de las economías de aglomeración: Una revisión bibliográfica.

En la presente investigación, se dan los casos que en una “cuadra” se encuentran operando más de un terminal terrestre generando diversas externalidades negativas a la sociedad. Entre los cuales se puede destacar, la congestión.

En efecto, de la visita realizada a los diversos terminales en la provincia de Lima se ha observado que las cuadras tres (3) de la avenida Luna Pizarro, existe más de un terminal autorizado. Asimismo, en las cuadras doce (12) y quince (15) de la avenida 28 de Julio existen operando dos (2) y tres (3) terminales terrestres, respectivamente. Del mismo modo, en las cuadras seis (6) y diez (10) de la avenida Paseo de la República existen al menos dos (2) y tres (3) terminales terrestres.

**Cuadro 2: Relación de terminales terrestres en las cuadras respectivas**

Razón Social	Dirección	Distrito
Empresa de Transportes Flores Hermanos S.C.R.LTDA.	Av. 28 de Julio N° 1204	La Victoria
Empresa de Transportes Turismo Chocano S.A.C.	Av. 28 de julio N° 1275	La Victoria
Transmar Express S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1511 con el Jirón Luna Pizarro N° 379	La Victoria
Inmobiliaria Señor de Puelles S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1520	La Victoria
Bahía Continental S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1562-1564	La Victoria
Estrella Polar S.A.C.	Av. Luna Pizarro N° 330-338	La Victoria
Empresa de Transportes Expreso Internacional Palomino S.A.C.	Av. Luna Pizarro N° 343	La Victoria
Empresa de Transportes Horna e Hijos S.R.LTDA.	Av. Paseo de la República N° 1045	La Victoria
Empresa de Transportes Chiclayo S.A.	Av. Paseo de la República N° 1059-1065-1073	La Victoria
Empresa de Transportes Flores Hermanos S.C.R.LTDA.	Av. Paseo de la República N° 619 - 627	La Victoria
Transportes Cromotex S.A.C.	Av. Paseo de la República N° 659-655	La Victoria

*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones*

*Elaboración: Propia*

De otro lado, las características de la infraestructura de los terminales generan situaciones que contribuyen a una mayor congestión en las avenidas en las cuales se encuentran ubicados los terminales. Así, por ejemplo se ha identificado que 21 de los 42 terminales visitados, que representan el 50%, cuentan con una sola puerta de acceso, la cual es usada para el ingreso y

salida de las unidades de transporte. Asimismo, que el 36% de los terminales no cuentan con espacios dentro del terminal para que las unidades de transporte realicen maniobras que tales como ubicarse en la zona de embarque de pasajeros luego de desembarcar a los pasajeros. Ello produce que al momento del ingreso de las unidades de transporte se realicen maniobras que retrasen el tráfico vehicular en la avenida donde se encuentra ubicada la puerta principal.

Esta situación se puede apreciar con mayor claridad en las fotografías que a continuación se muestran en el Anexo 5, y que han sido tomadas de forma secuencial de tal forma que se pueda detectar las maniobras realizadas por algunas empresas de transportes antes de ingresar a los terminales terrestres. Tal como se observa en las referidas fotografías la unidad vehicular ingresa al terminal en forma de reversa toda vez que no existe espacio para maniobrar dentro del terminal.

Otra de las características que la mayoría de los terminales presentan y que genera esta externalidad negativa es la falta de estacionamiento tanto para los vehículos particulares o de servicio de taxis que llegan a los terminales a dejar pasajeros. En decir, los terminales presentan características de falta de lugares dentro de su infraestructura para que los vehículos de los pasajeros que acuden a los terminales puedan estacionarse y puedan desembarcar de manera tranquila y segura. Del mismo modo, los pasajeros que salen de los

terminales están obligados a tomar el servicio de taxi fuera de los terminales ocasionando en la mayoría de casos alta congestión.

En efecto, de las visitas realizadas se detectaron que el 83% de los terminales no cuentan con espacios dentro de los terminales para el estacionamiento de los vehículos que brindan el servicio de taxis y el 67% no cuenta con espacios para los vehículos particulares. Esta situación genera que, en particular, los vehículos que brindan el servicio de taxi se estacionen en la parte exterior de los terminales esperando a sus posibles usuarios que salen de los terminales. En muchos casos la referida parte exterior donde se estacionan dichos vehículos es parte del asfaltado de la pista, que en casos en que dicha pista sea de dos carriles uno de ellos no pueda ser usado debidamente y con ello genera congestión vehicular.

Este hecho se puede observar de manera gráfica en las fotografías que se muestran a continuación, en las cuales se observa como los vehículos se encuentran estacionados en la parte exterior de los terminales tomando parte de la pista. Asimismo, también se puede observar como el hecho de que un vehículo se encuentre estacionado casi en la puerta del terminal genera obstáculo para que la propia de unidad de transporte que hace uso del terminal no pueda ingresar de manera adecuada al terminal.

**Gráfico 21: Terminal T Buss**



**Gráfico 22: Terminal Flores Hnos.**



**Gráfico 23: Terminal Ronco**

*Fuente: Visita a los terminales*

Finalmente, se ha observado que la falta de una ubicación idónea de los terminales terrestres hace que la salida de las unidades de los transportes genera tráfico en las calles por donde sale, tal es así, que es necesario la contratación de personal para que pueda detener el tránsito de los vehículos que circulan por esa avenida para darle paso a la salida de dicha unidad de transporte. De las visitas realizadas se ha observado que en 15 terminales, que representan el 36% del total, se genera congestión vehicular al momento de la salida de las unidades de transporte causando una demora en el tránsito de un intervalo de tiempo de un a siete minutos.

### 3.3.2 Efectos medioambientales

En esta parte se analizará la implicancia de la situación actual del mercado de terminales terrestres en el medioambiente. Al respecto, se ha podido identificar que una característica que contribuye a una mayor contaminación del Cercado de Lima, uno de los distritos más contaminados de la provincia de Lima, es el alto grado de concentración de terminales que se encuentran ubicados cerca de dicho distrito. Esto genera un alto volumen de unidades vehiculares que circulan por dicho distrito.

En efecto, tal como se ha señalado el distrito de La Victoria concentra casi el 70% de los terminales ubicados en la Provincia de Lima, esto hace que el volumen aproximado de unidades que circulan por el centro de Lima en un día como consecuencia de la existencia de estos terminales es de 1,600 unidades. Si a esto se le agrega el hecho que los terminales que se encuentren en dichas zonas generan que las personas que demandan el servicio de transporte nacional de pasajeros acudan a dichos terminales en diferentes formas, tales como mediante un servicio de taxi o en sus propios vehículos esto también generaría una emisión de gases contaminantes por dicha zona de la ciudad.

Asimismo, cabe mencionar que por su naturaleza las unidades que prestan el servicio nacional de transporte de pasajeros consumen los



combustibles más contaminantes, en cuanto a emisión de gases, como lo es el diesel. En ese sentido, una política de cambio de la matriz de energía realizado por el Estado no ha tenido algún impacto sobre este tipo de unidades. Es decir, salvo un cambio en la tecnología de dichas unidades, estas no pueden aprovechar los incentivos que tienen, en cuanto a un menor precio de compra de los combustibles menos contaminantes, tales como lo son el gas natural o el GLP.

Tal como se ha señalado, las externalidades negativas medioambientales en el sector transporte no sólo se concentran en la emisión de gases contaminantes, también se ha detectado contaminación ambiental potencial en las zonas donde se ha instalado los terminales terrestres. En particular, se ha identificado la existencia de comercio ambulatorio informal que tratan de aprovechar la conglomeración de personas que se da producto de la existencia del terminal. Así, por ejemplo, de las visitas realizadas se ha podido observar que en el 47% de los terminales existe comercio ambulatorio.

En los gráficos que a continuación se muestran se observa los exteriores de algunos terminales en los cuales se puede distinguir la existencia de comercio ambulatorio que podría generar potencialmente contaminación por los desperdicios que puede ser votado en la avenida.

**Grafico 24: Comercio ambulatorio en los terminales EMTRAFESA (a), Estrella Polar (b), Palomino (c) y Flores Hermanos (d)**



## CAPITULO 4

### ANÁLISIS DE LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL Y ALTERNATIVAS DE APLICACIÓN EN LA PROVINCIA DE LIMA

En el presente capítulo abordaremos una recopilación de lo que se viene aplicando en materia de regulación en terminales terrestres en los diferentes países de la región. Ello con el objetivo de identificar posibles alternativas de aplicación para el caso peruano.

Cabe recordar que el modelo peruano para el caso de terminales terrestre es de libre mercado, es decir, toda persona natural o jurídica puede tener la autorización para operar con terminal terrestre, es así que cada empresa autorizada a prestar el servicio de transporte terrestre de pasajero a nivel nacional puede operar su propio terminal cumpliendo previamente con los requisitos establecidos en el reglamento, generando de esta forma, y tal como se ha señalado en los capítulos anteriores, externalidades negativas a la sociedad.

#### **4.1 Terminales terrestres en el caso Colombiano**

En el caso colombiano los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera están definidos como el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de

transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad<sup>23</sup>.

Por su naturaleza jurídica los terminales terrestres pueden ser de carácter estatal, mixta o privada, lo que conlleva a una serie de diferencias, en cuanto a los controles o supervisiones a que están sujetos los actos y la operación de la sociedad, ya que si tiene carácter público está supervisada por la Contraloría, Personería, Procuraduría y la sujeción a régimen contractual de la ley 80 de 1993, mientras que las privadas se sujetan a supervisiones más ágiles, y a la liberación de formalidades, especialmente, en el campo de la contratación. Esas disparidades, sólo tienen razón de ser por la proveniencia del capital con que se participa, pero no tiene que ver con la prestación del servicio, que es el objetivo perseguido.

En cuanto a los terminales de naturaleza mixta, cabe mencionar que son el Ministerio de Transporte de Colombia y las autoridades municipales, quienes de manera conjunta con entidades privadas, operan los terminales de transporte intermunicipal de pasajero. Sobre el particular, existen veinte y

---

<sup>23</sup> **Decreto 2762 de 2001, del 27 de diciembre de 2001. Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera**

(...)

**Artículo 5.-** Son consideradas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad.

nueve (29) terminales que son administrados por este tipo de operadores. Así también, existen seis (6) terminales de transporte operadas y administradas por las autoridades municipales por lo que son denominadas terminales de naturaleza pública.

De otro lado, existen también terminales privados, que son aquellos para uso exclusivo de ciertas empresas de transporte interurbano de pasajeros.

En cuanto a la constitución de un terminal terrestre existe una amplitud normativa a efecto de la exigencia de requisitos para obtener la habilitación, ya que cualquier persona, sin tener especialidad alguna o experiencia en la operación, puede solicitar la constitución de una terminal de transporte. Al respecto, el establecimiento de un terminal de transporte terrestre de capital público, mixto o privado debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser instalada en ciudades con una población registrada superior a 100 000 habitantes;
- Presentar un estudio que justifique desde un punto de vista económico, operativo y técnico la factibilidad del terminal terrestre;
- Recibir de las autoridades municipales una licencia urbanística;
- Recibir del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial una licencia ambiental; y,

- Recibir del Ministerio de Transporte la habilitación para la creación del terminal tras la evaluación de la información descrita en los anteriores puntos.

En cuanto al acceso al terminal, los operadores o administradores de los terminales deben permitir el libre acceso a la infraestructura a todas las empresas de transporte debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.

Una diferencia con el caso peruano, es la existencia de una regulación de precios en cuanto al uso de la infraestructura. En efecto, en el caso Colombiano, el Ministerio de Transporte establece una tarifa por el uso de las instalaciones la cual es cobrada a las empresas de transporte.

Para ello, el marco normativo colombiano se estaría apoyando en el párrafo segundo del artículo 17 de la Ley 105 de 1993 el cual señala que la política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> **LEY 105 DE 1993 del 30 de diciembre de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones**  
**ARTÍCULO 17. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE**

(...)

**PARÁGRAFO 2.** La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte.

De otro lado, en cuanto a los criterios que se toma para establecer una tasa de uso de infraestructura, el Decreto 2762 de 2001 establece el sistema y método para la definición del monto de la tarifa por el uso de la terminal de transporte, el cual tiene dos componentes:

- De tipo técnico, el cual está integrado por las siguientes variables:
  - La clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido; y,
  - La categorización de los terminales de transporte<sup>25</sup>
  
- Otro parámetro es un valor que se cobra y se destina para el desarrollo de programas de seguridad, dentro de los cuales se determinan los exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo terminal.

En cuanto al primer criterio para determinar la tasa de uso, a saber: la clase de vehículo a despachar, estos se dividen en corriente y directo y lujo<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Conforme lo establecido en el artículo 12 artículo del Decreto 2762 de 2001 y modificado por artículo 1 del decreto 3628 de 2003

<sup>26</sup> De conformidad con las tablas del artículo 1 de la resolución 00222/02.

Sobre el particular, la crítica que se le hace a este tipo de clasificación es que, la clase de servicio corriente no existe en la diversa normativa vinculada al transporte. En ese sentido, la crítica señala que sería conveniente denominar a este servicio como básico, el cual guarda relación con el Artículo 8 del Decreto 170 de 2001 y el artículo 6 del Decreto 174 de 2001<sup>27</sup>.

Respecto a la longitud de la ruta, existen también diversas críticas en el sentido de cómo afectaría la longitud recorrida por las empresas de transporte de personas en el uso de las instalaciones del terminal terrestre. Es decir, como una menor o mayor trayecto que recorren las unidades de transporte afecta en mayor o menor medida el costo de mantenimiento de las instalaciones del terminal. En similar sentido, tomar como criterio de fijación de la tarifa de uso el número de terminales en el recorrido, es criticable.

En cuanto a los parámetros de variación del monto de la tasa de uso, de acuerdo con la reglamentación actual de la tasa de uso, contenidas en las Resoluciones 2222<sup>28</sup> y 6398 de 2002<sup>29</sup>, se debe establecer una serie de incrementos diferenciales, para los componentes de la tasa de uso.

---

<sup>27</sup> Para mayor ahondamiento ver:  
Valencia W., Diagnostico Jurídico – Económico para el establecimiento de fórmulas y criterios para la fijación de tarifas en el servicio conexo de las terminales de transporte.

<sup>28</sup> **Artículo 4.-** Los valores calculados teniendo en cuenta la tabla anexa a la presente Resolución serán indexados el primero de enero de cada año con el índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.

<sup>29</sup> **Artículo 1º.-** Fijar las tasas de uso que deben pagar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros a los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte por cada despacho, tomando como base las tablas que



Así por ejemplo, para el año 2004 se tomó el IPC (6.59%), como factor multiplicador de la base fijada en la Resolución 2222 de 2002. Además de ello, la aplicación de incrementos establecida también en parágrafo 1, artículo 1 de la resolución 6398 de 2002, crea inconvenientes en su aplicación por la fecha en que se certifica oficialmente por parte del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Como se desprende de lo anterior, los factores que se utiliza en la regulación del precio por el uso de las instalaciones de los terminales no se basan en función de los costos de la operación. Situación que no guarda relación con la teoría de regulación económica que señala que la regulación en precios es usualmente usada para resolver los problemas de las ineficiencias de asignación<sup>30</sup>.

---

aparecen en la Resolución 222 de febrero 15 de 2000 incrementadas en un once por ciento (11%), en los siguientes porcentajes:

- a) Para las rutas que tengan terminales en origen, intermedias y en destino un cuarenta por ciento (40%);
- b) Para las rutas que tengan terminales en origen y en destino, sin tener terminales intermedias, un cincuenta y siete por ciento (57%);
- c) Para las rutas que tengan únicamente terminal en el origen, sin tener terminales intermedias, ni en destino, un setenta por ciento (70%).

**Parágrafo 1°.-** A partir del primero de enero del año 2003 las tasas de uso cobradas como se estableció en el punto anterior tendrán un incremento del Índice de Precios al Consumidor correspondiente al año 2002 más 2%. Para los años subsiguientes las tasas de uso a pagar a los Terminales de Transporte será el resultado de aplicar el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.

<sup>30</sup> Gallardo J., Disyuntiva en la teoría normativa de la regulación : El caso de los monopolios naturales (1999), Documento de Trabajo 164.( Ver: <http://www.pucp.edu.pe/economia/pdf/DDD164.pdf>)

Así, por ejemplo, la literatura económica señala que para regular las tarifas de los bienes o servicios se debe considerar criterios como el logro de máxima eficiencia, la eliminación de subsidios cruzados, la minimización de la posibilidad de entrada ineficiente, así como aspectos distribucionales.

Existen otros aspectos que son regulados como la calidad del servicio y la cantidad del mismo. Respecto al primero se requiere a los terminales que cuenten con las instalaciones que garanticen el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos y que se aplique la regulación que fue expedida por la autoridad competente. Finalmente, respecto a la cantidad se le exige a los terminales que cuenten con una capacidad que pueda cubrir la demanda como mínimo por los próximos 20 años a partir del que las instalaciones inicien sus operaciones<sup>31</sup>.

De lo anterior, se desprende que el servicio que prestan los terminales terrestres de transporte de pasajeros en Colombia tiene una regulación económica, pues se establece una tarifa por el uso de la infraestructura. Sin perjuicio de ello, este sistema mantiene la existencia de operadores con

---

<sup>31</sup> **Decreto 2762 de 2001**

(...)

**Artículo 9.- Justificación Técnica.** El estudio de factibilidad deberá contener como mínimo: número de empresas de transporte, número y clase de vehículos, número de despachos, rutas que confluyen tanto en origen, tránsito o destino, número de habitantes en cuyo caso el municipio que aspire a tener un terminal debe tener una población certificada superior a cien mil habitantes, demanda total existente de transporte y la oferta de transporte.

La proyección de la infraestructura deberá garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio, mínimo por los próximos 20 años, así como prever que la misma permita el adecuado acceso y salida del terminal de transporte en forma permanente.

En todo caso las condiciones técnicas y operativas ofrecidas deberán permitir una explotación rentable, eficiente, segura, cómoda y accesible a todos los usuarios, contando con mecanismos para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos.

capitales privados, mixtos y públicos, esto al parecer es uno de los factores que genera una mala regulación económica.

#### 4.2 Terminales terrestres en el caso Chileno

En el caso chileno, también se observa la existencia de terminales con capitales privados y de capitales públicos, estos últimos de propiedad exclusiva de las municipalidades. Sin embargo, a diferencia del caso colombiano no se observa la existencia de capitales mixtos (público – privado).

Respecto a los terminales de capital privado, existen veinte y siete (27) terminales y se caracterizan por ser monooperadores y multioperadores. En cuanto a los terminales monooperadores, éstos se caracterizan por ser administrados por una sola empresa que comúnmente es la misma que hace uso de las instalaciones para poder brindar el servicio de transporte terrestre. En cuanto a los terminales multioperadores estos son operados por más de una empresa y que al igual que en el caso anterior (monooperador), el uso de sus instalaciones están restringidas a sólo las empresas que están vinculadas a dichos operadores.

Asimismo, existen siete (7) terminales de capital público los cuales son de libre acceso a los diferentes empresas de transporte de pasajeros lo que a

minora la falta de terminales privados que en las ciudades en las cuales no es viable la inversión privada para la construcción de los terminales<sup>32</sup>.

Según los servicios que brindan las empresas de transporte que hacen uso de las instalaciones, los terminales se pueden clasificar en terminal interurbano, rural o mixto. Dentro de los cuales se destaca que la mayoría de terminales son del tipo mixto.

Dentro del servicio de transporte interurbano se puede subdividir en transporte interurbano de larga distancia (sobre los 500 km., como referencia) y de distancias cortas. Este último grupo está conformado por pocas pero grandes empresas, debido a la existencia de economías de escala, derivadas de la importancia de la frecuencia del servicio en la participación de mercado. Estas empresas, en su mayoría, disponen de terminales propios, en parte para diferenciarse en el mercado, y en parte porque tienen una escala de operaciones que justifica la inversión.

El transporte interurbano de larga distancia tiene una menor dimensión, y está conformada fundamentalmente por las empresas líderes a nivel nacional, teniendo como competencia a las grandes empresas regionales, las cuales tienen una importante presencia en el mercado local. Sin embargo, el

---

<sup>32</sup> Los terminales con capitales públicos corresponden a las siguientes municipalidades: Terminal Rodoviario de Iquique, Terminal Rodoviario de Valparaíso, Terminal Rodoviario de Viña del Mar, Terminal Rodoviario Lorenzo Varoli G., Terminal Municipal, Terminal de buses de Puerto Montt y Terminal Estación Central.

nivel de competencia entre estas empresas ha tendido a disminuir, debido a los diversos tipos de asociación que se ha producido gradualmente.

Finalmente, el mercado del transporte público rural es una actividad de bajo volumen y con tendencia al decrecimiento, debido a la creciente tasa de motorización rural, y también debido a la tendencia a la migración desde las zonas rurales hacia las ciudades cercanas; ello implica que gradualmente este tipo de transporte sería absorbido por el transporte suburbano o interurbano de corta distancia.

En general, existen múltiples medidas regulatorias que afectan al transporte de pasajeros; entre ellas se pueden distinguir de dos tipos: regulaciones relativas a la seguridad operacional y otras relacionadas con la infraestructura del transporte. Respecto a este último, regulación en infraestructura, se refieren a:

- Uso obligatorio o facultativo de instalaciones de apoyo y terminales de pasajeros
- Localización de instalaciones de apoyo y terminales de pasajeros
- Carácter público o privado de las instalaciones
- Definición de recorridos y detenciones urbanas

Respecto al primer punto, actualmente existen dos tipos de disposiciones que regulan o pueden regular el uso de la infraestructura del

transporte de pasajeros: el primero se refiere a las limitaciones del estacionamiento de vehículos en la vía pública, que pueden surgir dentro del marco de la ley del tránsito<sup>33</sup> y de las disposiciones municipales, y el segundo, la obligatoriedad, para los vehículos de transporte de pasajeros, de iniciar o terminar sus recorridos en el interior de un terminal de pasajeros.

La primera medida tiene un objetivo netamente ambiental, y busca evitar la congestión vehicular, el paso indiscriminado de vehículos pesados por vías que no tienen un diseño apropiado para tal objeto, la contaminación acústica y visual en barrios residenciales, etc. Ello puede llevar a las autoridades a autorizar, en determinadas áreas de la ciudad, recintos cerrados de apoyo a la flota de buses, incluyendo playas de estacionamiento y talleres mecánicos, fundamentalmente.

La segunda medida tiene varios objetivos: uno de ellos es asegurar un cierto estándar de comodidad y seguridad en la espera y en el embarque y desembarque de pasajeros, y el otro es evitar paradas prolongadas de los buses no urbanos en las principales vías urbanas, que puede producir congestión vehicular.

Respecto al segundo punto, la ubicación de las instalaciones de apoyo tiene que ver fundamentalmente con la estructura urbana, no afectando a los usuarios del sistema de transporte de pasajeros; en general, su ubicación

---

<sup>33</sup> Ley de Transito 18.290 del 7 de febrero de 1984, modificada mediante Ley 20068 del 10 de diciembre de 2005.

constituye un determinado uso del suelo, que puede ser compartido con otras instalaciones productivas, como pueden ser playas de estacionamiento de camiones, patios de contenedores, fábricas, etc. Lo relevante, en este caso, es que se minimicen los conflictos con el resto de la ciudad, especialmente la congestión de las calles y la contaminación acústica y visual.

La localización de los terminales, por el contrario, sí puede afectar sustantivamente a los usuarios, en el sentido que puede alterar las distancias, tiempos y costos de viaje respecto a su destino relevante; adicionalmente, la localización de los terminales también puede tener efectos sobre el medio ambiente urbano, pudiendo alterar los niveles de congestión y de contaminación acústica, visual y aérea.

Sobre las instalaciones de apoyo y los terminales de pasajeros estas pueden ser públicas (abiertas a cualquier usuario), o bien privadas, sirviendo en forma exclusiva a uno o más operadores. En el primer caso, aunque estas instalaciones sean comerciales o públicas, es posible que se trate de una actividad privada, en cuyo caso puede tener características monopólicas, pudiendo ser reguladas por la autoridad; también es posible que se trate de una actividad netamente estatal, no sólo en cuanto a su propiedad, sino también en cuanto a la gestión.

Es importante mencionar que los terminales pueden ser regulados en cuanto a su gestión operacional (tiempos y tarifas de uso de losas) pero no

regulados en las actividades no operacionales, como es el caso de restaurantes, locales de venta, baños, custodia, cajeros automáticos, etc.

Finalmente, respecto al cuarto punto el recorrido que realizan a través de la ciudad los buses rurales e interurbanos, al ingresar o salir de los terminales, puede ser objeto de regulaciones, debido a que puede tener efectos sobre el nivel de servicio (distancias, tiempos y costos de viaje de los pasajeros), como así también sobre el medio ambiente: nivel de congestión vehicular, contaminación acústica, visual y aérea, deterioro de los pavimentos, etc.

Uno de los aspectos importantes que se observa del modelo chileno son las importantes externalidades que se generan en los casos en que existe la concentración de más de una empresa de transporte de pasajeros. En efecto, desde el lado de las externalidades positivas los terminales terrestres presentan una gran diversidad de servicios que son brindados a los pasajeros que utilizan los servicios transporte así como a las empresas de transporte. Esto, en principio, genera nuevos puesto de trabajo, un servicio más seguro y ordenado, revalorización de la zona, entre otros. Sin perjuicio de ello, en este modelo también ha detectado la presencia de externalidades negativas importantes.



Así, en el Informe Final<sup>34</sup> que realiza CIS Asociados Consultores en Transporte S.A. en el 2006 destaca que a partir de cierto tamaño o escala de operación el número de usuarios que atrae un terminal constituye un mercado atractivo para actividades comerciales, formales o informales.

Respecto a ésta última, el referido Informe señala que adquieren un volumen importante generando externalidades negativas que son, por lo mismo, calificadas negativamente por las autoridades. Las menciones más frecuentes en este sentido son el impacto en las vías adyacentes por los flujos que origina el terminal, estacionamiento “en espera” de los buses para ingresar al terminal, las interferencias con los usos de los predios colindantes, y en el caso de Santiago, ruido.

A estas externalidades se agrega el efecto atractor de otras actividades, que cuando ocupan el espacio público son también calificadas negativamente. El aspecto más representativo de lo último es el impacto en calles adyacentes que genera la ocupación por vendedores ambulantes o ferias.

Asimismo, el Informe refiere a que las áreas urbanas analizadas muestran todos crecimientos periféricos y disminución de los usos residenciales en áreas centrales, aspecto asociado a una mayor presencia de usos comerciales y de servicios en las áreas centrales. En los casos en que la normativa y las regulaciones han alejado los terminales de las áreas centrales,

---

<sup>34</sup> Informe denominado Análisis de Regulaciones de Transportes Sobre Terminales de Pasajeros.

se pueden detectar conductas informales en los paraderos o recorridos de los buses que buscan suplir este alejamiento, que significa, en buena medida, alejar el terminal de los lugares donde se concentra la demanda de usuarios.

Finalmente, señala que a partir del caso de Santiago, se puede afirmar que la integración de iniciativas comerciales y de servicios de transporte genera economías de aglomeración que pueden, a su vez detonar la aparición de un cluster de actividades, de gran dinamismo y efectos positivos en la economía urbana. Si bien, una vez más hay que señalar que esta condición no elimina las externalidades negativas, (por ejemplo el enorme gasto en agentes de seguridad que se observa en los centros comerciales del complejo analizado en Santiago),

#### 4.3 Terminales terrestres en el caso Mexicano

En el caso mexicano la autoridad competente para la autorización de operación de terminales terrestres es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme lo establece el artículo 52 de la Ley de caminos, puentes y autotransporte<sup>35</sup>. Al igual que en el caso chileno, las empresas que deseen

---

<sup>35</sup> Ley de caminos, puentes y autotransporte

Capítulo I

Clasificación de los servicios auxiliares

**Artículo 52.-** Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares al autotransporte federal, serán los siguientes:

I. Terminales de pasajeros;

(...)

prestar el servicio de transporte de pasajeros están obligados a contar con un terminal terrestre de personas en el origen y destino de su trayecto<sup>36</sup>.

En cuanto a la instalación de un terminal de pasajeros el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Caminos, Puentes y autotransporte señala los siguientes requisitos:

- Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Secretaría;
- Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física;
- Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente;
- Tratándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado.
- El croquis que indique la ubicación y superficie del terreno en donde se pretende construir y operar la terminal, en el que se señale las dimensiones del terreno, superficie, colindancias y orientación;

---

<sup>36</sup> **Ley de caminos, puentes y autotransporte**

**Capítulo II**

**Terminales de pasajeros**

**Artículo 53.-** Para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros; sin perjuicio de obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.

La operación y explotación de terminales de pasajeros, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el Reglamento correspondiente.

- La copia certificada del documento que acredite la legal posesión del inmueble en el que se pretenda construir, operar y explotar terminales;
- El permiso o autorización sobre uso de suelo del predio en donde se pretenda construir la terminal, expedido por autoridad competente;
- El proyecto arquitectónico de la terminal que se pretenda construir, que contenga el listado de las áreas que conformarán las instalaciones, descripción del equipo, señalización y servicios para la operación de la terminal; y
- El reglamento interno de operación de la terminal, elaborado por el solicitante.

En cuanto a su naturaleza los terminales terrestres pueden ser operados y explotadas por:

- Los autorizados al transporte federal de pasajeros;
- Los particulares; y,
- Los gobiernos estatales y municipales.

De otro lado, según el número de empresas autorizadas a utilizar el terminal el referido Reglamento lo clasifica en individuales o centrales. En otras palabras, en la medida que el terminal sea utilizado por una sola empresa de transporte esta se clasificará como individual, en los casos que exista más de

una empresa de transporte autorizada a ingresar al terminal se denomina terminal central<sup>37</sup>.

Respecto al transporte de pasajeros, se puede mencionar que se clasifica en seis tipos de servicio: de lujo, ejecutivo, de primera, económico, mixto y transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos. Esta clasificación distingue entre tipos de vehículos y forma de operación (directa o con paradas intermedias). Otra de las características del servicio es que se presta con regularidad, uniformidad, continuidad y sujeto a horarios que deben registrarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, la SCT), aplicarse por lo menos durante los dos meses posteriores a su registro, y estar a la vista del público. Los horarios deben cumplirse estrictamente, aun cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor. Para suspender o cancelar el servicio en una ruta o tramo de la misma, las empresas de transporte están obligados a dar aviso a la SCT y al público usuario, cuando menos con treinta días hábiles de anticipación<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> **Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares**

**Artículo 42.-** Las terminales de autotransporte federal de pasajeros podrán ser construidas, operadas y explotadas por:

(...)

Las terminales podrán ser individuales o centrales según sean utilizadas por uno o varios permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros que operen en ellas.

Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros podrán contratar o convenir libremente con cualquiera de los permisionarios de terminales a que se refiere este artículo, el uso de los espacios necesarios para prestar sus servicios.

<sup>38</sup> **Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares**

**Artículo 23.-** Los servicios de autotransporte federal de pasajeros se prestarán con regularidad, uniformidad, continuidad y con sujeción a horarios, los cuales deberán registrarse ante la Secretaría, y se mantendrán en aplicación por lo menos durante los dos meses posteriores a su registro, y deberán estar a la vista del público.

Al 2011, según la SCT existían 816 terminales de pasajeros de los cuales 557 correspondían a terminales individuales y el resto a terminales centrales, dichos terminales se encontraban distribuidos en 32 federaciones de México, estando concentrado en las federaciones de Veracruz (93 terminales), Oaxaca (76 terminales) y Puebla (57 terminales)<sup>39</sup>.

En cuanto a las externalidades presentadas por los terminales terrestres se puede destacar el estudio realizado por el Instituto Mexicano del Transporte y la SCT en el 2006 al Terminal de personas de Querétaro en el cual se destacan que respecto al medio socioeconómico se habrían identificado impactos benéficos pues las Terminales generaban fuentes de empleos, y mejoraban la calidad de vida de los habitantes al contar con mayor infraestructura para su transporte y mejores servicios de comunicación. Un impacto negativo es el provocado a las vialidades circunvecinas cuando las Terminales carecen de planeación y de Estudios de Impacto Vial.

De lo anterior, se desprende que la regulación de la operación y explotación de los terminales de pasajeros está más vinculado a aspectos de seguridad y medioambientales que a regulación económica.

---

Los horarios se cumplirán estrictamente, aun cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

En los casos en que se pretenda suspender o cancelar el servicio en una ruta o tramo de la misma, los autotransportistas estarán obligados a dar aviso a la Secretaría y al público usuario, cuando menos con treinta días hábiles de anticipación, así como a tramitar las bajas correspondientes.

<sup>39</sup> Ver: <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica-basica-del-autotransporte-federal/2011/>

#### 4.4 Propuesta alternativa de regulación para terminales

De lo desarrollado en los capítulos anteriores se observa que la situación actual del mercado de terminales terrestres de pasajeros genera diversas externalidades negativas para la sociedad, a saber, congestión, contaminación ambiental e inseguridad.

En el marco de la presente investigación se ha advertido que la presencia de externalidades ha sido consecuencia de un ordenamiento jurídico caracterizado por una reglamentación mínima, en que el Estado participa a través de una autoridad que hace la función de policía para realizar el control del cumplimiento de las normas sobre condiciones de acceso y de operación de los terminales terrestres.

La autoridad competente para fiscalizar el cumplimiento de las normas que regulan los terminales terrestres del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional es la Superintendencia Nacional de Transportes Terrestres de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Del Informe de Gestión Institucional 2011 de SUTRAN se desprende que, su objetivo principal ha sido la supervisión y fiscalización de los vehículos del servicio de transporte terrestres con la finalidad de resguardar la integridad

de los pasajeros. Sin embargo, no existe una significativa fiscalización a los terminales terrestres, más aún cuando señala en el citado Informe que la presencia de la autoridad en los terminales terrestres es para supervisar las condiciones técnicas de los vehículos y evitar molestias innecesarias en una supervisión en carretera; por ello en el caso de Lima, se ha habilitado 03 puntos de control en los terminales terrestres: Terminal Fiori, Terminal Plaza Norte y Terminal Yerbateros (Molina Unión) de los 50 terminales que existen habilitados en la Ciudad de Lima.

En tal sentido, se aprecia una debilidad en el Sistema de Fiscalización a la infraestructura de los terminales terrestres.

La propuesta alternativa a la situación actual del mercado de terminales terrestres de pasajeros es la de concesionar o establecer una asociación público privada en la que un sólo agente en el mercado brinde el servicio de acceso a la infraestructura complementaria para las empresas de transporte de pasajeros. Es decir, se le encargue a un privado el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del terminal terrestre por un tiempo determinado. El objetivo de este cambio de régimen es minimizar las externalidades negativas que se presentan en la situación actual, y hacer que las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros sean eficientes.

Esta propuesta traería un cambio importante en la estructura del mercado, existiría sólo un operador. Es decir, se generaría un monopolio legal



en el mercado de acceso a la infraestructura complementaria para el transporte terrestre de pasajeros en la provincia de Lima.

El Estado Peruano mediante la concesión del terminal terrestre puede mejorar la fiscalización de los terminales toda vez que sólo existiría un solo terminal que fiscalizar y no los 50 que existen en la actualidad en la provincia de Lima. Con ello, la autoridad fiscalizadora tendría un ahorro en gastos significativo, toda vez que existiría una reducción de personal y de equipamiento.

Asimismo, de forma paralela la supervisión de las empresas de transporte de pasajeros mejoraría con la presencia de un solo terminal, toda vez que los fiscalizadores sólo se concentrarían en dicho terminal y no en los tres (3) puntos que los realiza en la actualidad, descuidando los otros terminales que existen en la provincia de Lima. A su vez, se mejoraría la eficiencia fiscalizadora en la medida que todas las empresas de transporte estarían obligadas a ingresar a dicho terminal por lo que se podría fiscalizar a todas las empresas de transporte.

Sin perjuicio de ello, de la experiencia de las concesiones en otros sectores se puede destacar que el Estado Peruano puede establecer dentro de los contratos de concesión que la empresa ganadora de la concesión cumpla con ciertos niveles de calidad y productividad del servicio. Asimismo, dentro del mismo contrato se puede señalar que la verificación del cumplimiento de los

referidos niveles de calidad y productividad sea reportada a la autoridad fiscalizadora periódicamente (trimestral, semestral o anual).

Así, por ejemplo, en los contratos de concesión de los terminales portuarios el Estado Peruano establece que la Sociedad Concesionaria tiene la obligación de cumplir con ciertos niveles de calidad y productividad de los servicios que brindaría<sup>40</sup> así como entregar la información necesaria para acreditar el cumplimiento de los niveles establecidos en el contrato de concesión de manera trimestral<sup>41</sup>. Asimismo, en dichos contratos se establece las penalidades del incumplimiento de los mismos<sup>42</sup>. En ese sentido, estos mecanismos generarían incentivos a la empresa ganadora de la concesión con cumplir con los niveles de calidad, productividad y seguridad de los servicios que brindaría.

De esta forma, los costos en la fiscalización por parte de la autoridad se reducirían significativamente, así como serían más eficientes.

Al respecto, es importante tener en cuenta que la literatura económica señala que en la medida que la competencia sea posible, éste daría un mejor resultado que la regulación en el mercado.

---

<sup>40</sup> Ver: Anexo 3 de los contratos de concesión del Terminal Multipropósito Muelle Norte, Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur y Terminal Portuario Paita.

<sup>41</sup> Ver: Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión del Terminal Multipropósito Muelle Norte, Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur y Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario Paita.

<sup>42</sup> Ver: Anexo 17 de los contratos de concesión del Terminal Multipropósito Muelle Norte, Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur y Terminal Portuario Paita.

Sin perjuicio de ello, existe situaciones en la cual por interés de la sociedad a pesar que exista condiciones para la existencia de competencia es preferible el establecimiento de una limitación de dicha competencia. Así, por ejemplo, en ausencia de regulación, la calidad media de los vehículos en el sector de transporte de pasajeros puede llegar a deteriorarse notablemente por la fuerte competencia en costos entre los operadores. Esta situación se presentaría en el transporte urbano de pasajeros en la mayoría de ciudades en Latinoamérica. La multitud de microempresas que trabajan con precios muy bajos, gracias a que operan con autobuses muy antiguos y con condiciones mínimas de calidad y seguridad, hace que las empresas de tamaño mediano y grande desaparezcan por efecto de la competencia destructiva, ya que estas microempresas no tienen costos fijos relevantes y por ello puede ofertar tarifas muy bajas. El equilibrio final que se alcanza es que el servicio en el conjunto de la ciudad se deteriora, ya que sólo se atienden las rutas rentables y el resto se abandona<sup>43</sup>.

En este tipo de situaciones, la intervención del mercado por parte del sector público fácilmente puede alcanzar un equilibrio con mayor bienestar social. En lugar de favorecer la competencia, debe procurarse en este caso limitar dicha competencia, promoviendo la existencia de pocos operadores y, en lo posible, de tamaño mediano o grande para que dispongan de recursos

---

<sup>43</sup> Ginés de Rus Mendoza, Javier Campos, Gustavo Nombela, Economía del Transporte, Antoni Bosch editor, 2003 - 480 páginas

financieros que les permitan disponer de una flota de vehículos modernos que se renueve periódicamente.

Un hecho similar y que se ha aplicado en el Perú está referido a las concesiones de los terminales portuarios. En efecto, antes de las concesiones otorgadas a los distintos operadores portuarios<sup>44</sup>, el servicio de desembarque o embarque de carga (sea contenedores, fraccionada o granel) era brindado por diferentes empresas (empresas de estiba o desestiba). En ese sentido, existía y era posible lo que se conoce como competencia intraterminal, esto es, las empresas de estiba o desestiba ingresaban al puerto autorizadas por el administrador del puerto (ENAPU) y descargaban la mercancía de la línea naviera con la cual habían realizado el contrato. Esto generaba ineficiencias en la operativa de dichas actividades que eran traducidas en demoras significativas en la descarga de las mercancías así como un mayor tiempo de estadía de las naves en los puertos, lo cual implicaba mayores costos tanto a las líneas navieras como a los consignatarios de la carga (importadores o exportadores).

Entonces, se realizaron las concesiones portuarias para que un solo agente privado diseñe, construya, financie, conserve y explote los terminales portuarios. Para ello, se le dio exclusividad en todas las actividades que se

---

<sup>44</sup> Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. en el Terminal Portuario Paita, DP World S.A. en Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, APM Terminals Callao S.A. en el Terminal Muelle Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

prestarían dentro de la infraestructura portuaria concesionada<sup>45</sup>. En ese sentido, el operador portuario es el único en realizar las actividades de embarque y descarga de mercancía, con lo cual se ganó en eficiencias traducidas en menores tiempos de estadía para las naves y una mayor rapidez de adquisición de las mercancías de los consignatarios una vez que se encontraban en el puerto<sup>46</sup>.

Cabe precisar que los beneficios de replicar de este modelo de concesión genera un primer efecto que es la competencia por el mercado.

La competencia por el mercado es un mecanismo de regulación de los monopolios naturales mediante la cual se puede obtener un óptimo de segundo orden<sup>47</sup>. Se trata de que los potenciales entrantes compitan por el derecho de abastecer un mercado. Siempre que exista un número suficiente de empresas interesadas, la competencia (mediante ofertas) para obtener o mantener la franquicia llevarán a que el precio se aproxime al costo medio unitario.

---

<sup>45</sup> A modo de ejemplo, revisar las cláusulas 2.5, 2.5 y 2.7 de los contratos de concesión de los terminales portuarios Paíta, Muelle Sur y Muelle Norte, respectivamente.

<sup>46</sup> Estudio de Costos y Sobrecostos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público (2011), Autoridad Portuaria Nacional.

<sup>47</sup> Cabe mencionar que la regulación económica busca simular el resultado de un proceso competitivo. En ese sentido, un óptimo de primer orden sería establecer un precio regulado igual al costo marginal de la producción del bien o servicio (competencia perfecta). Sin embargo, dicho resultado muchas veces es difícil de establecer, por lo que se busca una solución de segundo orden.

Según Demsetz<sup>48</sup> (1968) y Williamson<sup>49</sup> (1976), no es necesario regular precios en casos de monopolio natural, el único rol del Estado es organizar una subasta y asignar la licencia o concesión al postor que ofrezca menores precios (tarifas). Bajo los supuestos (i) que los insumos se encuentran disponibles a los postores potenciales a precios competitivos y (ii) que los costos de acuerdos anticompetitivos entre postores son prohibitivamente altos, el resultado de la subasta será óptimo en la medida que ganará el postor que prestará el servicio al menor costo. La conclusión de esta perspectiva es que la teoría del monopolio natural no implica existencia de precios monopólicos y, por lo tanto, no es justificación para la existencia de regulación.

Sin embargo, la propuesta planteada establece, teniendo en cuenta lo implementado en el modelo de concesión de los terminales portuarios, la necesidad de establecer precios regulados mediante una aplicación de tarifas tope, las cuales pueden ser actualizadas mediante un factor de productividad (X) y un indicador de inflación (IPC). En ese sentido, la variación del precio tope estaría calculado de la siguiente forma:  $IPC - X$ .

En efecto, esta necesidad de regulación de precios complementa la competencia inicial por el mercado en el sentido de que todo monopolio (sea este natural o no) tiene incentivos de absorber, lo más posible, los excedentes

---

<sup>48</sup> H. Demsetz, "Why Regulate Utilities?" *Journal of Law and Economics*, Vol. 11, April 1968, pp.55-66, at p. 63.

<sup>49</sup> Williamson, Oliver E., *Antitrust Economics*. Editor: Basil Blackwell. 1989. UK.

de los consumidores. Más aún sabiendo que por el tipo de contrato sería el único operador autorizado para prestar dicho servicio.

De otro lado, es importante resaltar que en otras provincias se están concesionando este tipo de infraestructura complementaria. Así, por ejemplo, la Municipalidad Provincial de Trujillo acaba de otorgar en concesión el Terminal Terrestre de Trujillo al consorcio Terrapuerto Sol, conformado por la empresa ecuatoriana Hidalgo Hidalgo S.A. y Casa Contratistas S.A.. Dicha concesión se entregó por veinticuatro (24) años y nueve (9) meses con el compromiso de una inversión de 41 millones de nuevos soles en la construcción total y su respectiva puesta en funcionamiento

Adicionalmente, como parte de la concesión se entregará el 10,1% de los ingresos brutos mensuales a la municipalidad provincial. El terminal espera acoger a 836 buses de embarque por semana y 817 buses de desembarque, con 29 mil 285 pasajeros que arriban y otros 28 mil 580 que llegan de sus diferentes destinos, durante el mismo periodo de tiempo.

El referido terminal albergará 46 stands de boletería en la primera etapa, 30 en la segunda y 11 locales para tiendas comerciales. También se construirán 32 andenes de embarque, 13 de desembarque, 29 de retén y una sala vip de embarque de pasajeros, dos salas comunes de embarque y tres de las mismas para desembarque con entrega de equipaje, y una sala de espera de llegada de pasajeros. Completan el espacio las cuatro cafeterías, 36 plazas

de taxis certificados, 18 plazas para taxis en retén, 200 plazas de estacionamiento privado, por citar algunas bondades.

A nivel de seguridad el espacio contará con 49 cámaras de seguridad con sistema de video-vigilancia integral. La infraestructura será diseñada con el 100% de accesibilidad para las personas con discapacidad, tanto rampas, baños, plazas de estacionamientos, entre otros.

De otro lado, cabe señalar que se ha evidenciado que al menos en otras provincias se ha intentado otorgar en concesión estos tipos de infraestructura mediante el cual se otorgaría a un privado el diseño, construcción y operación de dicha infraestructura. En el caso de la Municipalidad Provincial de Piura se convocó el 20 de junio de 2011 a concurso para otorgar en concesión el diseño, construcción y operación del Terminal Terrestre de Pasajeros de la Ciudad de Piura. Sin embargo, el mismo se declarado desierto el 29 de setiembre de 2011 por falta de postores<sup>50</sup>.

Asimismo, en la provincia de Huamanga, la municipalidad provincial ha otorgado en concesión el Terminal Terrestre de Huamanga a la empresa Terrapuestos Wari S.A.C. para su equipamiento, administración, operación y mantenimiento. Dicha concesión se ha realizado en el 2010, sin embargo, actualmente se encuentra en conflicto entre las partes<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Ver: [http://www.munipiura.gob.pe/institucional/convocatorias/proyectos\\_integrales/002-2011-1.shtml](http://www.munipiura.gob.pe/institucional/convocatorias/proyectos_integrales/002-2011-1.shtml)

<sup>51</sup> Ver: [http://www.munihuamanga.gob.pe/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2179](http://www.munihuamanga.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=2179)



La propuesta de concesión consistiría en el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Terrestre de la provincia de Lima (contrato del tipo DBFO). La cual tendrá una vigencia de 30 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

La Concesión tiene la condición de autosostenible por lo que se otorgará a título oneroso, imponiéndose a la sociedad concesionaria una contribución determinada en dinero, sobre la base de los ingresos que obtenga.

Se establecerá dos factores de competencia:

- **Primer factor de competencia:** menor índice tarifario para los servicios básicos o estándar que son prestados a las empresas de transporte terrestre de pasajeros, tales como, uso de rampa, embarque de pasajeros.
- **Segundo factor de competencia:** inversiones adicionales en obras y equipamiento (al valor presente).

La empresa ganadora tendrá la exclusividad sobre la explotación de las instalaciones que dentro del Terminal Terrestre se desarrollarán, lo cual incluye los ingresos por tarifa de embarque de pasajeros, uso de rampa; así como los ingresos por servicios complementarios y conexos que pueda prestar, tales

---

como almacenamiento de equipaje, restaurantes, telecomunicaciones, alquiler de espacios, entre otros.

Los servicios básicos o estándar serán establecidos por tarifas máximas y tendrá una fórmula de reajuste en función del IPC y un factor de productividad (X). Éste último deberá ser revisado cada cinco años<sup>52</sup>.

La tarifa máxima por la prestación de los servicios básicos será la establecida, en su oferta económica, por el postor adjudicatario. La cual será reajustada por la siguiente fórmula:  $IPC - X$ .

El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: i) Término por Vencimiento del Plazo, ii) Término por Mutuo Acuerdo, iii) Término por incumplimiento de la empresa ganadora, iv) Término por incumplimiento del Concedente, v) Término por decisión unilateral (del Concedente), vi) Fuerza mayor o caso fortuito y, vii) Otras causales no imputables a las partes.

---

<sup>52</sup> El periodo establecido esta en referencia a los contratos de concesión establecidos en otros sectores.

## CAPITULO 5

### IMPLICANCIAS DESDE LA PERSPECTIVA DE LA TEORÍA DE LA ORGANIZACIÓN DE MERCADOS

De acuerdo a lo señalado anteriormente, una posible solución ante las significativas externalidades negativas que se presentan actualmente en los terminales terrestres para el transporte de pasajeros era que este tipo de infraestructura sea operada por un solo agente. Al respecto, independientemente de si el monooperador esté dentro de un mecanismo de precios regulados existen otros efectos que pueden generar distorsiones en el mercado.

En general, las empresas tienen diversos motivos o incentivos para construir alianzas estratégicas, contratos comerciales o adquirir empresas dentro de una misma cadena (hacia atrás o hacia adelante). Así por ejemplo, una empresa puede pretender asegurar la provisión de sus insumos por un

periodo determinado por lo que firma un contrato con sus proveedores para que le provean un determinado volumen de sus insumos por un periodo determinado. Asimismo, una empresa puede tener incentivos de generar contratos de compra de insumo de grandes volúmenes de tal forma que el costo (precio de compra) sea menor que sin la existencia de dicho contrato. Finalmente, dos empresas que pertenecen a una misma cadena de producción pueden firmar alianzas estratégicas mediante las cuales se intercambian conocimiento o comparten sistemas integrados para ser más eficientes en sus procesos.

Para Coase (1937)<sup>53</sup> la integración vertical está asociada a la decisión de las empresas de qué bienes o servicios producir y cuáles adquirir en el mercado, considerando que el objetivo fundamental del diseño de las empresas es minimizar sus costos. Por ello, Coase señala que puede haber una cadena de actividades necesarias para fabricar un bien dentro de la firma – verticalmente integrada – o una cadena de actividades externa, donde cada empresa realiza una actividad separada. En la cadena integrada, la producción se enlaza hacia atrás (upstream) y la firma ofrece los insumos requeridos. Si la firma realiza las actividades que la aproximan a los consumidores hay integración vertical hacia adelante (downstream). Dos definiciones aceptadas de la integración vertical son la de Perry (1989) – una firma es integrada verticalmente si para producir un solo producto usa al menos dos procesos de

---

<sup>53</sup> Ronald H. Coase (1937), The Nature of the firm, *Economica*, nov. 1937, 4, 386-405.

producción, y una parte o la totalidad se emplea como insumo – y la de Tirole (1989) –“la empresa está verticalmente integrada si controla (directiva o indirectamente) todas las decisiones que toma la estructura vertical”.

Por su parte, Williamson<sup>54</sup> (1991) argumenta que la integración vertical y la empresa son formas extremas y que entre ellas existe un continuo de soluciones organizativas. La elección de una u otra depende de la capacidad que tenga cada una para minimizar los costos de transacción.

En la misma línea de Coase, Benjamin Klein, Robert G. Crawford y Armen A. Alchian (1978)<sup>55</sup> consideran que la integración vertical responde a los altos costos de transacción que podría causar el uso del mercado. Los costos de transacción, según estos analistas, provienen de la coexistencia de tres factores: i) que no pueda preverse a cabalidad el futuro, por lo que necesariamente los contratos son incompletos e imperfectos, ii) que no se pueda tener absoluta certidumbre de los acuerdos de palabra o los acuerdos implícitos (o, en otros términos, que no exista certeza de la honestidad de las contrapartes), y iii) que las inversiones tengan un grado de especificidad a terceros. La coexistencia de estos tres elementos es lo que hace que los costos de transacción no sean triviales al usar el mercado.

---

<sup>54</sup> Williamson, O. E. (1991). Comparative Economic Organization: The Analysis of discrete structural alternatives, *Administrative science quarterly*. Vol. 36, pp. 269-296.

<sup>55</sup> Benjamin Klein, Robert G. Crawford y Armen A. Alchian, Vertical Integration, Appropriable Rents, and the Competitive Contracting Process *Journal of Law and Economics*, Vol. 21, No. 2 (Oct., 1978), pp. 297-326

En tal sentido, en principio, el establecer vínculos con diversas empresas pertenecientes o no a una misma cadena productiva no genera perjuicio al mercado, contrariamente genera beneficios al mercado por la eficiencias adquiridas por las empresas que participan de éstas.

Sin perjuicio de lo anterior, bajo ciertas condiciones estructurales de mercado el establecimiento de vínculos con empresas que operan en diversos niveles de la cadena pueden generar más perjuicios que beneficios en el mercado. Así, en una estructura de mercado donde se presenta una sola empresa o una empresa con poder de mercado, la integración vertical puede generar más perjuicios que beneficios al proceso competitivo en otros niveles de la cadena de producción.

### **5.1 La integración vertical**

La integración vertical describe un estilo de propiedad control. Las compañías integradas verticalmente están unidas por una jerarquía y comparten un mismo dueño. Los miembros de la jerarquía con el fin de satisfacer una necesidad común, toman decisiones como: i) definir límites que la empresa debe tener en cuanto a las actividades genéricas de la producción; ii) establecer la relación de la empresa con sus proveedores, clientes y distribuidores; iii) identificar las circunstancias bajo las cuales dichos límites y relaciones deberían cambiar para aumentar y proteger la ventaja competitiva de la empresa.

La integración puede ser hacia atrás o hacia adelante. La integración vertical hacia atrás crea subsidiarias e integra a sus proveedores a su cadena de valor tomando el control de estos. En cuanto a la integración vertical hacia adelante se establecen subsidiarias que distribuyen o venden productos tanto para los consumidores como para su propio consumo, ello implica una mayor aproximación a sus clientes, siendo la empresa la encargada de proporcionar al cliente el producto final; prescindiendo de empresas externas.

En el caso de la presente investigación, la integración vertical que puede realizar el monooperador del terminal terrestre de pasajeros es hacia adelante y con algunas empresas de transporte terrestre de pasajeros. Cabe mencionar, que al ser el único operador y tener en cuenta la existencia varias rutas que se ofrecerían en dicho terminal, el monooperador tendría incentivos para integrarse al menos con una empresa por ruta.

## **5.2 El poder de mercado y su extensión en la integración vertical**

El análisis económico indica que la integración vertical permite que, dado un poder de mercado, se extraigan más rentas de los consumidores que las que se extraerían sin integración. Por ejemplo, cuando un monopolista vende su producto en dos mercados que tienen distinta elasticidad-precio y, por tanto, está capacitado para discriminar. La integración vertical en el mercado con

mayores sustitutos puede evitar el arbitraje y así permitir la discriminación. Esto es, sólo la integración hace factible ejercer un poder de discriminar mercados.

En un mercado en los que existe dos niveles en la cadena de producción y en uno de ellos existe sólo un operador, se puede desprender situaciones distintas si este único operador se encuentra en un marco regulatorio de precios o no.

Así, por ejemplo, en una situación no regulatoria, los resultados pueden ser beneficiosos para el consumidor del bien o servicio toda vez que se puede eliminar la doble marginalización. Supongamos que existen dos niveles en la cadena, desde la producción a la puesta al consumidor final, de un producto manufacturero. La empresa productora tiene un costo de producción igual a  $c$  y lo vende a un precio  $P_p$  a un distribuidor. Este último lo revende a un precio  $P_f$  al consumidor final. En consecuencia, y teniendo en cuenta que ambos (productor y distribuidor) maximizan sus beneficios, el precio que estaría enfrentando el consumidor final contendría el margen del productor y distribuidor. Considerando una curva de demanda del consumidor,  $D(p) = a - P_p$ , el precio que enfrenta el consumidor es igual  $P_p = (3a + c)/4$ .

Sin embargo, en un escenario de integración vertical sólo debe considerarse el costo de producción  $c$  y bajo una misma curva de demanda el precio de venta al consumidor final es igual a  $(a + c)/2$ . Por consiguiente, el precio de venta al consumidor final es menor en un escenario de integración



vertical que cuando las empresas actúan de manera independiente<sup>56</sup>. Más aún el beneficio total en un escenario de integración es mayor que la suma de los beneficios de cada empresa actuando de manera separada.

En una situación regulatoria de precios, el operador regulado tendrá incentivos de integrarse hacia adelante para poder extraer el precio máximo posible a los consumidores del bien. Sin embargo, se puede argumentar que dada una situación de competencia en el otro nivel de la cadena el monopolista no podría cobrar más que el precio competitivo. Es aquí donde juega un rol fundamental la exclusión de mercado entendida como una situación en la cual el proveedor de un insumo importante limita el acceso de su competidor a ese insumo, generando así una ventaja competitiva en el segmento de mercado en donde compite con esa otra empresa<sup>57</sup>.

Sin embargo, una empresa regulada sin la necesidad de realizar una negativa al suministro o dar acceso a un insumo a un competidor de su empresa vinculada, puede tener otros incentivos que puede generar similares efectos, por ejemplo, puede realizar prácticas de sabotaje que consisten en que la empresa regulada ofrece el insumo en peores condiciones de calidad cuando se trata de un competidor, haciendo menos atractivo el servicio de este

---

<sup>56</sup> Considerando un valor  $a > 0$  y  $a > c$ .

<sup>57</sup> Ordover, J., Saloner, R. y Salop, S. (1990) Equilibrium Vertical Foreclosure, American Economic Review, Vol. 80, N° 2, 127-142.

competidor para el consumidor final<sup>58</sup>. Por ejemplo, en el caso del transporte vía ferrocarriles, el administrador de la vía férrea (monopolista) que se encuentra vinculado hacia adelante con una empresa que ofrece el transporte de pasajeros (dueño del material tractivo rodante) puede otorgarle a la empresa no vinculada horarios de salida distintos a los de la “hora pico” de tal forma que esta no ofrezca servicios competitivos respecto a los que ofrece su vinculada.

Un similar caso, esta referido a la asignación de costos que le confiere la empresa regulada a su empresa vinculada con respecto a las empresas que son sus competidores. En efecto, la empresa regulada tendrá incentivos para incrementar los costos a la empresa rivales de su empresa integrada de tal forma de obtener mayores beneficios o restarle competitividad a los competidores de su vinculada. Esta estrategia es conocida como *raising rival cost*<sup>59</sup>.

Por lo tanto, la posibilidad de exclusión es crítica para que la integración se constituya en un medio para sobrepasar la regulación y generar un efecto perverso en los consumidores. Por ello, el análisis de regulación sobre integración vertical se debe centrar en los aspectos de exclusión y el regulador ha de intentar impedir que el dueño de un insumo esencial, como una red de

---

<sup>58</sup> Mandy, D. (2000) Killing the Goose that May Have Laid the Golden Egg: Only the Data Knows whether Sabotage Pays, *Journal of Regulatory Economics*, Vol. 17, N° 2: 157-172.

<sup>59</sup> Esta literatura es ya amplia, siendo uno de los primeros artículos el de Salop y Scheffman (1987). (ver Salop, S. y Scheffman, D. (1987). Cost-Raising Strategies, *Journal of Industrial Economics*, Vol. 36, N° 2: 19-34.)

teléfonos o de agua, favorezca a su vinculada por sobre los competidores y en desmedro de los consumidores. Al respecto, existen instituciones reguladoras que consideran dichos aspectos y reglamentan dicho comportamiento.

Así, por ejemplo, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) establece en su Artículo 8 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público los principios que determinan los términos y condiciones en los que se debe brindar el acceso a una facilidad esenciales, tales como: el principio de neutralidad, de no discriminación, entre otros principios<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Artículo 8.- Principios aplicables.

Los principios establecen las reglas que determinan los términos y condiciones en los que se debe brindar Acceso a una Facilidad Esencial. Estos principios deben ser utilizados para sustentar y establecer criterios de celebración, contenido de los Contratos de Acceso, sin importar la modalidad que adopten, pudiendo ser utilizados además como criterio interpretativo o de integración de los mismos. Del mismo modo, establecen los límites y lineamientos de OSITRAN para la emisión de mandatos y otros pronunciamientos sobre el Acceso.

Los principios establecidos en este artículo se establecen con carácter enunciativo y no taxativo. Por tanto, se puede invocar otros principios generalmente aceptados de la práctica reguladora o del Derecho Administrativo, así como aquellos recogidos en la normativa aplicable a OSITRAN.

La no aplicación de estos principios por parte de las Entidades Prestadoras será considerada como una infracción que será sancionada de conformidad con el Reglamento de Infracciones y Sanciones.

Los principios a aplicar son:

a) Principio de libre Acceso.

El Acceso a la Facilidad Esencial sólo debe quedar sujeto al cumplimiento de los principios, requisitos y reglas establecidas en las normas y documentos referidos en el presente Reglamento.

b) Principio de neutralidad.

La Entidad Prestadora debe tratar a los usuarios intermedios no vinculados a ella, de la misma manera que trata a su filial o empresa vinculada operadora de servicios competitivos, o como se trata a sí misma en condiciones iguales o equivalentes.

De existir contratos que vinculen a la Entidad Prestadora con su filial o empresa vinculada operadora de servicios competitivos respecto al uso de la infraestructura de transporte de uso público, éstos deben convertirse en parámetro para contratar con los operadores no vinculados a ella, en lo que sea favorable a estos últimos. La justificación de un trato diferenciado y la prueba en que se sustente, es de cargo de la Entidad Prestadora.

c) Principio de no discriminación.

Bajo condiciones equivalentes, la Entidad Prestadora debe tratar de la misma manera a todos los operadores de servicios en competencia.

d) Principio de libre competencia y promoción de la inversión privada.

El Acceso a las Facilidades Esenciales debe analizarse y ejecutarse sobre la base de una evaluación que establezca un balance entre la incorporación de más competencia, y la creación de incentivos para

El principio de neutralidad implica que el operador de la facilidad esencial debe tratar a los usuarios intermedios no vinculados a ella, de la misma manera que trata a su empresa vinculada operadora de servicios competitivos, o como se trata a sí misma en condiciones iguales o equivalentes.

El principio de no discriminación implica que bajo condiciones equivalentes, la empresa operadora debe tratar de la misma manera a todos los operadores de servicios en competencia.

Finalmente, cabe señalar que, a pesar de lo señalado anteriormente, existen situaciones en los cuales la empresa con poder de mercado, y que no está regulada, puede excluir a la competencia de su empresa vinculada, tal como, restringiendo la provisión del insumo, impidiéndole el acceso a la infraestructura esencial o entregando horarios en acceso en los cuales la

---

el incremento, cobertura y mejoramiento de la calidad de la infraestructura. Al evaluar el Acceso, se considerará la equidad y razonabilidad de las Condiciones de Acceso, así como la obtención de retornos adecuados a la inversión.

e) Principio de eficiencia.

La determinación y modificación de los Cargos y Condiciones de Acceso deberán tomar en cuenta los incentivos para el uso eficiente de la infraestructura de transporte, evitando la duplicidad ineficiente, costos de congestión y otras externalidades,

f) Principio de plena información.

Los solicitantes del Acceso deben contar con la información necesaria para evaluar y negociar las Condiciones de Acceso a la Facilidad Esencial, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo.

g) Principio de oportunidad.

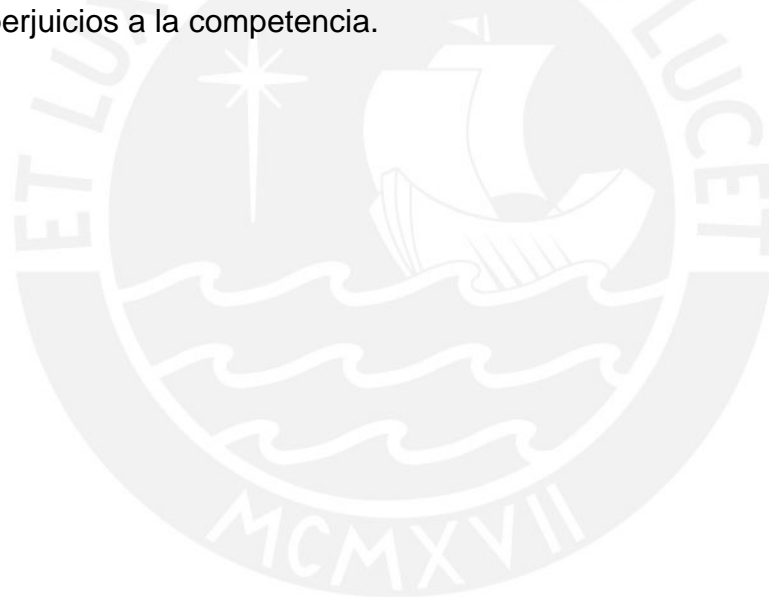
Los plazos para el cumplimiento de procedimientos y la ejecución de obligaciones, no establecidos en el presente Reglamento, deben ser razonables y no deben constituirse en maniobras dilatorias.

h) Prohibición de subsidios cruzados.

Las Entidades Prestadoras no podrán imputar los costos de un servicio asignándolos a otros servicios.

demanda no es atractiva. De esta forma la empresa vinculada podría tener una importante participación de mercado, pero que no fue ganada por eficiencias o calidad del producto o servicio sino por conductas anticompetitivas facilitadas por la integración vertical y el poder de mercado en un eslabón de la cadena.

En el Anexo 6 se identificará algunos casos vistos en la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi<sup>61</sup> (en adelante, la Comisión) en los que la integración vertical entre una empresa con poder de mercado puede generar perjuicios a la competencia.



---

<sup>61</sup> Cabe precisar que la Comisión es la primera instancia administrativa para los casos de incumplimiento a la norma de libre competencia.

## CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que se arriba en la presente investigación son las siguientes:

- Las externalidades generan efectos sobre los consumidores o productores que, generalmente, no son tomados en cuenta en la decisión de determinar los precios de mercado. En la medida que dichos efectos generan costos a los consumidores o productores se denominan externalidades negativas. En particular, el sector transporte se caracteriza por presentar características externalidades negativas entre las cuales se destacan, la contaminación atmosférica, la contaminación sonora, la congestión y los accidentes.
- El marco normativo de los terminales terrestres en el Perú establece las condiciones de acceso y operación de la infraestructura complementaria para el servicio de transporte terrestre regular de personas, a fin de brindar seguridad y calidad al usuario.

- Una de las condiciones de acceso y operación de la infraestructura complementaria es contar con una adecuada infraestructura física, no obstante siendo que las características mínimas aún no han sido aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo que la autoridad de transporte viene exigiendo es cumplir con los requisitos que dispone el Reglamento Nacional de Edificaciones, que en mi opinión son requisitos generales que no brindan seguridad ni calidad al usuario, como: contar con las características adecuadas que permitan atender la cantidad de usuarios, empresas, servicios, frecuencias y vehículos que las empleen; debe permitir los giros y movimientos de los vehículos en su interior y no generar impactos negativos en el tránsito, en la circulación de personas y vehículos en el lugar en el que se encuentren ubicados.
- La infraestructura complementaria de transporte terrestre es autorizada mediante el Certificado de Habilitación Técnica de Terminales Terrestres, el cual es un documento emitido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para acreditar que el terminal terrestre cumple con los requisitos y condiciones técnicas establecidas.
- En el 2011, el mercado de terminales terrestres presenta un alto nivel de concentración por provincia, destacando la provincia de Lima con una participación de 23%, seguida por Chiclayo y Trujillo con 11 y 7 puntos porcentuales, respectivamente. Asimismo, dentro de la provincia de Lima el

distrito de La Victoria concentra el 58.6% del número de terminales en dicha provincia.

- Otra de las características que presentan los terminales terrestres es que las empresas autorizadas a operar dichos terminales, en su mayoría, son empresas de transporte terrestres de pasajeros. Esto ha provocado que, para dichos casos, por cada terminal exista una sola empresa que acceda a dicho terminal. Cabe destacar la existencia de dos terminales en los cuales acceden más de 15 empresas de transporte terrestre de pasajeros.
- Por su naturaleza los terminales terrestres se caracterizan por enfrentar dos tipos de demandas: i) la demanda de los pasajeros que necesitan de la infraestructura para que puedan embarcarse a la unidad de transporte y, ii) la demanda proveniente de las empresas de transporte terrestre de pasajeros que demandan el servicio de acceso a las rampas para poder recoger a los pasajeros.
- Las empresas de transporte terrestre de pasajeros son de propiedad privada y se encuentran concentradas en el departamento de Lima. Por el número de empresas más del 50% se encuentra registrada en dicho departamento. A nivel nacional, el 44% de las empresas cuentan con no más de 6 unidades y el 41% tienen entre 7 y 19 unidades.



- Para el 2009, los principales corredores a nivel nacional son el corredor Norte – Costa con 21%, Norte – Sierra y Centro – Sierra, estos últimos con una participación del 15%. En cuanto a las rutas, al 2009, existían 289 rutas en el mercado nacional de las cuales 139 incluyen dentro de su recorrido a la provincia de Lima, es decir, el 48% de las rutas a nivel nacional pasa por la provincia de Lima.
- A nivel nacional el número de unidades de transporte ha tenido un incremento del 21% desde el 2000, pronunciándose este incremento a partir del año 2005. La provincia de Lima contaba, en el 2009, con 3 451 unidades de los 5 085 que existía a nivel nacional.
- Del mismo modo, los pasajeros que demandan el servicio de transporte de pasajeros y por consiguiente demandan el acceso al terminal terrestre se concentran en el departamento de Lima, teniendo una participación del 37% respecto al mercado nacional. El tráfico de pasajeros se ha visto incrementado en un 24% en los últimos 10 años a nivel nacional, siendo los corredores de Norte – Costa y Sur – Costa los de mayor tráfico, representando ambos un 32% del mercado, coincidiendo en ambos corredores la provincia de Lima. Es decir, el mayor movimiento de personas a nivel nacional se encuentra en toda la costa del país.
- Se han identificado diversas externalidades negativas significativas producto de la regulación actual de los terminales terrestres de las cuales

se destaca la congestión vehicular. Esto se observa en la mayoría de terminales producto del único acceso que se tiene tanto para ingreso como para la salida de las unidades vehiculares, así como de la no existencia de espacios para el estacionamiento de los vehículos particulares y de servicio de taxi.

- En cuanto a los efectos medioambientales la regulación actual ha generado una aglomeración desordenada de terminales en el distrito de La Victoria que contribuyen a una mayor contaminación por emisión de gases contaminantes producto de la mayor cantidad de vehículos que circulan en dicho distrito, ya sea por las propias unidades que realizan el servicio de transporte nacional de personas o por los vehículos particulares o de servicio de taxi que trasladan a las personas a los terminales.
- De la experiencia internacional se puede recoger que no existe un patrón común de los requisitos o criterios de como regular la autorización de los terminales terrestres. En algunos casos se toma en cuenta aspectos urbanísticos para la determinación de la cantidad de terminales en una ciudad, otros toman en cuenta la cantidad de empresas de transporte de pasajeros que van a tener acceso al terminal (uno o más de uno).
- Asimismo, en cuanto a la regulación económica en la infraestructura estas no son aplicadas en todos los países. Y en los casos en los que existe dicha regulación, estas no son explicadas por conceptos económicos. Sin

perjuicio de ello, de la experiencia internacional revisada se evidencia la coincidencia en los beneficios (externalidades positivas) que se generan cuando existe una mayor cantidad de empresas que acceden a un mismo terminal, producto de las economías de escala propias de infraestructura, y que se traducen en un mayor comercio formal dentro del terminal, mejores medidas de seguridad, así como mayor variedad en los servicios a los usuarios.

- En el contexto de la organización industrial los efectos que podrían ocurrir de la propuesta planteada están vinculadas a una conducta exclusoria por parte de la empresa a la cual se otorgaría la concesión del terminal terrestre. Estas se darían en un contexto de una integración vertical con las empresas de transporte de pasajeros y podrían consistir en un incremento de costo a las empresas no vinculadas o condiciones comerciales que generen ventajas a sus empresas vinculadas respecto a las otras. Sin embargo, al igual que en los procesos de concesión en otros sectores como el portuario, esta puede ser evitado en el propio contrato de concesión que se realizaría con el operador.
- Sin perjuicio de ello, el marco legal vigente regula y sanciona estas conductas dentro de las competencias que tiene la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual.

- Actualmente, la autoridad competente para fiscalizar el cumplimiento de las normas que regulan los terminales terrestres del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional es la Superintendencia Nacional de Transportes Terrestres de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y viene desarrollando la función de policía en el servicio de transporte terrestre desde su creación (año 2009), no obstante no tiene la presencia significativa en la fiscalización de terminales terrestres; conforme se desprende del Informe de Gestión Institucional 2011 de SUTRAN en el que señala que su objetivo principal ha sido la supervisión y fiscalización de los vehículos del servicio de transporte terrestres con la finalidad de resguardar la integridad de los pasajeros; por lo que se colige una debilidad en el Sistema de Fiscalización a la infraestructura de los terminales terrestres.
- La propuesta plantea la realización de una concesión a un operador para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del terminal terrestre, es decir, un contrato del tipo DBFO. Esta concesión estaría complementada por una regulación tarifaria sobre los servicios que prestaría el operador del terminal toda vez que sería un único operador en la provincia de Lima. La metodología aplicada por la regulación tarifaria sería la de precios tope o tarifas máximas, las cuales dependerían de dos indicadores: i) Índice de Precios al Consumidor (IPC) y, ii) un factor de productividad. Los valores del factor de productividad será revisado cada cinco (5) años y el IPC actualizada cada año.

- Sin perjuicio de ello, de la experiencia de las concesiones en otros sectores se puede destacar que el Estado Peruano puede establecer dentro de los contratos de concesión que la empresa ganadora de la concesión cumpla con ciertos niveles de calidad y productividad del servicio. Asimismo, dentro del mismo contrato se puede señalar que la verificación del cumplimiento de los referidos niveles de calidad y productividad sea reportada a la autoridad fiscalizadora periódicamente (trimestral, semestral o anual).
- El proceso de concesión tendría como primer factor de competencia el menor tarifario para el acceso a las rampas de las empresas de transporte de pasajeros. Un segundo factor de competencia sería la mayor Inversión Complementaria Adicional de la planteada en el proyecto inicial de inversión.
- El Estado Peruano mediante la concesión del terminal terrestre puede mejorar la fiscalización de los terminales toda vez que sólo existiría un solo terminal que fiscalizar y no los 50 que existen en la actualidad en la provincia de Lima. Con ello, la autoridad fiscalizadora tendría un ahorro en gastos significativo, toda vez que existiría una reducción de personal y de equipamiento.



## BIBLIOGRAFÍA

BUTTON, Kenneth. *Transport Economics*. 2da Edición. Edward Elgar Publishing. 1993. 269 p.

CHURCH, Jeffrey y WARE, Roger. *Industrial Organization, a Strategic Approach*. Irwin/McGraw-Hill. 2000. 960 p.

DECRETO 2762 DE 2001 DE COLOMBIA. Diario Oficial No. 44.659, de 27 de diciembre de 2001.

DE RUS, Ginés y Otros. *Economía del Transporte*. Antoni Bosch editor. 2003. 480 p.

LEY 105 DE 1993 DE COLOMBIA, Diario Oficial No. 41.158, de 30 de diciembre de 1993.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE MEXICO, Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993.

LIZÁRRAGA, Carmen, *Propuesta Teóricas y prácticas sobre la congestión de tráfico urbano y su tarificación*. Revista vasca de economía, págs. 292-315.

(<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2151356>)

OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA – MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. *Diagnostico Jurídico – económico para el establecimiento de fórmulas y criterios para la fijación de tarifas en el servicio conexo de las terminales de transporte.*

(<http://www.mintransporte.gov.co/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=o83VYYL99i>)

OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA – MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. *Análisis de la situación actual para la fijación de criterio de la tasa de uso en las terminales de transporte intermunicipal de pasajeros.* 2006.

(<http://www.mintransporte.gov.co/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=bWUo3Yf51b>)

OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA – MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. *Diagnóstico de la regulación económica en infraestructura y transporte en cada uno de los modos de transporte carga y pasajeros.* 2010.

(<http://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=26>)

OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA – MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. *Caracterización del Transporte en Colombia Diagnostico y Proyectos de Transporte e Infraestructura.* 2005

(<http://www.mintransporte.gov.co/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=4aJJ0NfDFk>)

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO- OSITRAN. *Contrato de concesión entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y APM Terminals Callao S.A.* 2010.



ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO- OSITRAN. Contrato de concesión entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y DP World S.A. 2006.

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO- OSITRAN. Contrato de concesión entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Terminales Euroandinos Paita S.A. 2009.

PYNDICK, Robert y RUBINFELD, Daniel. *Microeconomics*. 3ra Prentice Hall. 1996. 768 p.

PROYECTO UE-PERÚ/PENX – MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR DEL PERU, *Estudio para establecer los requisitos técnicos mínimos para terminales terrestres del servicio de transporte interprovincial regular de pasajeros*. 2009.

(<http://www.mincetur.gob.pe/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=aAJ+spEo6x>)

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES – INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, Determinación del número de espacios de una terminal de pasajeros. 1990.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES – INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, Panorama de las terminales multi e intermodales en México 2001 – 2002.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES – INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, Metodología para el estudio de mercado de terminales y servicios intermodales. 2003.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES – INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, Estudio de mercado para una terminal intermodal: Caso de Querétaro.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES – INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, Evaluación del impacto ambiental de las terminales de pasajeros del autotransporte federal. 2006.

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES DE CHILE. *Análisis de Regulaciones de Transportes Sobre Terminales de Pasajeros.*

(<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/Terminales-RE.pdf>)

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES DE CHILE. *Manual Explicativo Procedimientos en Materia de Terminales de Servicios de Locomoción Colectiva Urbana.* 2005.

(<http://www.subtrans.gob.cl/subtrans/doc/terminales.pdf>)

REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994 y reforma publicada DOF 28 de noviembre de 2000.

VARIAN, Hall. *Microeconomic Analysis*. 3ra edición. W. W. Norton & Company. 563 p.

Información estadística recopilada de la Web del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

## ANEXO 1

Resultado de la recopilación de  
información

<b>Congestión</b>	<b>SI</b>	<b>No</b>
¿La salida de los onibus son en reversa?	0.0%	100.0%
¿El ingreso de los onibus son en reversa?	35.7%	64.3%
¿El Terminal Terrestre tiene un área interna para el estacionamiento de taxis?	16.7%	83.3%
¿Los taxis que embarcan o desembarcan pasajeros del Terminal se estacionan en la pista?	73.8%	26.2%
¿El Terminal tiene un área interna para el estacionamiento de vehículos particulares?	33.3%	66.7%
¿Los vehículos particulares que embarcan o desembarcan pasajeros del Terminal se estacionan en la pista?	66.7%	33.3%
¿La salida de los terminales ocasiona tráfico?	35.7%	64.3%
<b>Accidentes</b>	<b>SI</b>	<b>No</b>
¿El áreas de acceso del público, es diferente del acceso de vehiculos?	97.6%	2.4%
¿El area de salida del público es el mismo del acceso?	40.5%	59.5%
¿Cuentan con área de información y atención al público ?	85.7%	14.3%
¿Tiene áreas de venta de boletos?	100.0%	0.0%
¿Tienen área de encomiendas, diferente al área de boletos?	95.2%	4.8%
¿Tienen sala de espera, separada de la zona de operaciones?	95.2%	4.8%
¿Tiene servicios sanitarios?	90.5%	9.5%
¿Tiene área de administración?	78.6%	21.4%
¿Tiene área de atención de primeros auxilios?	7.1%	92.9%
¿Tienen área para el ingreso de vehículos?	85.7%	14.3%
¿Tiene área para la salida de vehículos distinto al de ingreso?	50.0%	50.0%
¿Tienen Patio de maniobras vehiculares (lugar para la operación de vehículos)?	64.3%	35.7%
¿Tienen vereda de circulación para los usuarios del terminal?	35.7%	64.3%
¿Cuenta con Giba (topallanta) para determinar la ubicación de los vehiculos en el patio de operaciones?	21.4%	78.6%
¿Cuenta con área de ascenso de usuarios al vehículo, como rampa, veredas especiales?	19.0%	81.0%
¿Cuentan con área de descenso, diferente del ascenso de usuarios del usuario?	28.6%	71.4%
¿Cuentan con áreas de reserva operacional y/o estacionamiento de vehículos?	69.0%	31.0%
<b>Informalidad</b>	<b>SI</b>	<b>No</b>
¿Cuentan con áreas para los órganos públicos de control, como policia, fiscalizadores?	69.0%	31.0%
¿Tienen Garita de control de entrada / salida de vehículos ?	76.2%	23.8%
<b>Contaminación</b>	<b>SI</b>	<b>No</b>
¿Existe comercio ambulatorio en las puertas del Terminal?	47.6%	52.4%
¿Se lavan las unidades dentro del Terminal?	26.2%	73.8%

ANEXO 2

Lista de terminales terrestre a nivel nacional

Table with 8 columns: N°, RUC, RAZON SOCIAL, DIRECCION, DISTRITO, PROVINCIA, DEPARTAMENTO. It lists various bus terminals across Peru, including companies like Inversiones Generales Wanka S.A.C., Terminal Terrestre de Arequipa S.A., and Expreso Nor Pacífico Interprovincial S.A.

N°	RUC	RAZON SOCIAL	DIRECCION	DISTRITO	PROVINCIA	DEPARTAMENTO
81	2048196027	TRC EXPRESS S.A.C.	Avenida Miguel Grau N° 645	LA VICTORIA	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
82	20224200545	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ILLUCAN S.A.C.	Calle Cruz de Chalpon N° 01 Urbanización Latina	JOSE LEONARDO ORTIZ	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
83	20224200545	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ILLUCAN S.A.C.	Calle Arequipa N°231	QUERCOTILLO	CUTERVO	CAJAMARCA
84	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Los Incas 122	NAZCA	NAZCA	ICA
85	20100227461	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.	Avenida F-5C	TALARA	TALARA	PILRA
86	20100550167	EXPRESO MOLINA UNION E.I.R.L.	Jr. 9 de Diciembre N° 459	AYACUCHO	HUAMANGA	AYACUCHO
87	2047253781	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	Jr. Huancavelica N° 652	CHULUCANAS	MORROPON	PILRA
88	2003271552	EMPRESA DE TRANSPORTES CARLESSY 2000 S.R.L.	Av. La Plata M.Z. D. Lie. 0	CHALUPMARCA	PASCO	PASCO
89	20051000129	EMPRESA DE TRANSPORTES AMERICA MOVIL S.A.C.	Jr. Luna Pizarro N° 251-A	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
90	20133605291	EMPRESA DE TRANSPORTES AVE FENIX S.A.C.-EMTRASFAC	Av. José Ballón N°0010	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
91	20161010686	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHUMBIVILCAS	Salida Carretera Vettile	SAN TOMAS	CHUMBIVILCAS	CUSCO
92	20337511172	SERVIS PIURA S.A.	Av. 28 de Julio N° 178-182-A	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
93	2048196027	TRC EXPRESS S.A.C.	Av. Jesús de Nazareth N° 890, Urb. Cortijo	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
94	20101791343	MOVIL TOURS S.A.	Av. Paseo de la República N° 749 - 757	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
95	20101791343	MOVIL TOURS S.A.	Urb. Panamericana Norte, Avenida Mendoza, Alfredo N° M.Z. B, LL 2	LOS OLIVOS	LIMA	LIMA
96	20101791343	MOVIL TOURS S.A.	Av. Francisco Bolognesi N° 0199	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
97	20102272418	INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TURISTICO Y SERVICIOS S.R.LTDA. "IT TSA"	Av. Paseo de la República N° 00809	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
98	20148167325	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MORALES	Jr. Primero de Mayo C-3, esquina con Jr. Calao N° C-4	MORALES	SAN MARTIN	SAN MARTIN
99	20105414931	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISTICO OLANO S.A.	Calle Lima N° 65 Int. 3	NAZCA	NAZCA	ICA
100	20105414931	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISTICO OLANO S.A.	Av. Del Ejército N° 342	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
101	10040320623	TEODORO QUISPE MARTINEZ	Av. Miguel Grau N° 653 Chichis	SANTA ROSA DE SACCO	YALUJI	JUNIN
102	201422881	TERMINAL TERRESTRE ICA S.A.	Av. Estación SIN	HUARAL	HUARAL	LIMA
103	201422881	TERMINAL TERRESTRE ICA S.A.	Av. Oscar R. Mariscal Benavides N° 740-794	CHINCHA ALTA	CHINCHA	ICA
104	20267269565	TURISMO J.A.K.S.A.	Esquina de la Plazaeta Bolognesi y Arica N° 498	CHINCHA ALTA	CHINCHA	ICA
105	2044710412	BAHIA CONTINENTAL S.A.C.	Av. Paseo de la República N° 619-631	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
106	2044710412	BAHIA CONTINENTAL S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 662-664	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
107	2047253781	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	Av. Loreto 1241 Barrio Sur	PILRA	PILRA	PILRA
108	2019211663	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO HUARAL S.A.	Av. Topac Amaru N° 216 - 223	HUACHO	HUARAL	LIMA
109	20388747198	EXPRESO INTERNACIONAL ROGGERO S.A.C.	Calle Jorge Herrera s/n	TUMBES	TUMBES	TUMBES
110	10095338726	BETTY LOURDES QUIROZ BARDALIS	Prólongación Av. E. González Cáceda N° 88	CHEPEN	CHEPEN	LA LIBERTAD
111	20100238234	TRANSPORTES CROM OTEX S.A.C.	Av. Paseo de la República N° 659-655	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
112	201020385004	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE YALUJI-LA OROYA	Ex Campamento Alto Peru - Altura del km. 92 - Oroya Nueva	LA OROYA	YALUJI	JUNIN
113	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Esquina de Calle 24 de Julio N° 514 y J. Herrera	TUMBES	TUMBES	TUMBES
114	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Matías Manzanilla N° 62	ICA	ICA	ICA
115	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Loreto N° 424	PILRA	PILRA	PILRA
116	20101247011	EMPRESA DE TRANSPORTES PAREDES ESTRELLA S.C.R.L.	Jr. 28 de Julio N° 327	HUANILCO	HUANILCO	HUANILCO
117	2010267046	EMPRESA DE TRANSPORTES EL DORADO S.A.C.	Av. Tacna N° 351	TUMBES	TUMBES	TUMBES
118	20403002101	EMPRESA DE TRANSPORTES CRUZ DEL NORTE S.A.C.	Jr. Zorritos N° 98, 51, 53	BREÑA	LIMA	LIMA
119	20438933272	TRANSPORTES LINEA SA	Av. Francisc Bolognesi N° 638	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
120	0107946059	WALTER FABIAN CIPRIANO	Jr. Tacna N° 008-10	SAPOSOA	HUALLAGA	SAN MARTIN
121	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Atahualpa N° 283 - Pueblo Joven José Olaya	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CAJAMARCA
122	2048470854	SUDAMERIS E.I.R.L.	Edificio N° 4 - Dpto. 2 - Centro Comercial Urb. San Juan	YANACANCHAS	PASCO	PASCO
123	20183065330	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL SANTA	Lotes N°s. 1 y 2, M.Z. B - Lotización Parcela N° 1 - Gran Trapezoido - Avenida Panamericana	CHIMBOTE	SANTA	ANCASH
124	10026334409	JORGE MADRID BRICENO	M.z. II Lote 28 Kilometro 2, carretera Paña	PAÑA	PAÑA	PILRA
125	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Mariscal Benavides N° 690	CHINCHA ALTA	CHINCHA	ICA
126	20102272418	INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TURISTICO Y SERVICIOS S.R.LTDA. "IT TSA"	Av. Mansiche N° 431	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
127	20102272418	INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TURISTICO Y SERVICIOS S.R.LTDA. "IT TSA"	Av. Mansiche N° 45	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
128	20206882234	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAVASAA S.A.C.	Jr. Dos de Mayo N° 640	LA UNION	DOS DE MAYO	HUANILCO
129	20489592921	TERRAPUERTO AREQUIPA S.A.C. - TERAQP S.A.C.	Av. Arturo Bañez S/N - Urb. Terminal Tenestre	JACOBO HUNTER	AREQUIPA	AREQUIPA
130	20403002101	EMPRESA DE TRANSPORTES CRUZ DEL NORTE S.A.C.	HUP. Vlla María Maza, B. Lote 01 Sector B - Sub Lote B2	NIUEVO CHIMBOTE	SANTA	ANCASH
131	2019407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. San Martín N° 88	PISCO	PISCO	ICA
132	20106076535	EMPRESA DE TRANSPORTES PERUBUS S.A.	Av. Matías Manzanilla N° 64	ICA	ICA	ICA
133	20102427881	TURISMO CNVA S.A.C.	Av. Tumbes Norte N° 518	TUMBES	TUMBES	TUMBES
134	20102427881	TURISMO CNVA S.A.C.	Av. Ignacio Merino F-01 Ex Campamento Graña Talara	TALARA	TALARA	PILRA
135	20381561636	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARAMONGA S.A.	Jr. Luna Pizarro N° 251	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
136	2010664163	INMUEBLES E INVERSIONES GENERALES S.A.	Av. Francisco Bolognesi N° 751	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
137	0410488674	MARCOS RUIZ WONG	Av. Panamericana 923	SULLANA	SULLANA	PILRA
138	20438933272	TRANSPORTES LINEA S.A.	Jr. Simón Bolívar N° 450	HUARAZ	HUARAZ	ANCASH
139	0209844081	PEDRO CANTORAL RIVERA	Jr. Francisco Irázola N° 568	SATIPO	SATIPO	JUNIN
140	20103626448	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	Av. José Leonardo Ortiz N° 0010	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
141	2010158408	EMPRESA DE TRANSPORTES TRANSPORTISTAS UNIDOS S.A.	Jr. Montevideo N° 752	LIMA	LIMA	LIMA
142	20102427881	TURISMO CNVA S.A.C.	Av. Francisco Bolognesi N° 774	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
143	20381561636	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARAMONGA S.A.	Calle Leoncio Prado N° 289	BARRANCA	BARRANCA	LIMA
144	20438933272	TRANSPORTES LINEA S.A.	Av. Atahualpa N° 318	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CAJAMARCA
145	20188883606	EXPRESO CIAL S.A.C.	Av. Nicolás Aylón N° 180-1700, Urb. El Píno	SAN LUIS	LIMA	LIMA
146	0272824288	JOSE ROBERTO AGLUNA DAVILA	Av. Salomón Vitezh Murga s/n	CUTERVO	CUTERVO	CAJAMARCA
147	20224200545	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ILLUCAN S.A.C.	Av. San Juan N° 768	CUTERVO	CUTERVO	CAJAMARCA
148	20445591631	ANSHELITUS S.A.C.	Plaza de Armas s/n - Terminal Terrestre	CONCHUCOS	PALLASCA	ANCASH
149	20103626448	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	Av. La Cultura s/n	SAN IGNACIO	SAN IGNACIO	CAJAMARCA
150	20438933272	TRANSPORTES LINEA S.A.	Av. Sánchez Cerro N° 416	PILRA	PILRA	PILRA
151	20146736875	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TAMBOGRANDE	Carretera Tambogrande La Lomas M. 2.000 Lot. 01	TAMBOGRANDE	PILRA	PILRA
152	2044931983	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL PALOMINO S.A.C.	Av. Industrial N° 21 Lib. Huancaro	SANTAGA	CUSCO	CUSCO
153	20514966045	A & A SENOR DE MURUHUYA TRANSPORT S.A.C.	Jr. Julio C. Fello N° 52	HUARACHIRI	HUARACHIRI	LIMA
154	20382693638	CRUCERO S.R.LTDA.	Jr. Aguilón N° 627-643	HUANILCO	HUANILCO	HUANILCO
155	20102272418	INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TURISTICO Y SERVICIOS S.R.LTDA. "IT TSA"	Av. Sánchez Cerro N° 442	PILRA	PILRA	PILRA
156	20514020907	PLAZA LIMA NORTE S.A.C.	Av. Gerardo Unger N° 691,697, 6933	INDEPENDENCIA	LIMA	LIMA
157	20480349181	TERMINAL TERRESTRE SUR-JAEN E.I.R.L.	Av. Mesones Muro Cdra. 7 y Calle La Marina	JAEN	JAEN	CAJAMARCA
158	2039541976	TOURS ANGEL DIVINO S.A.C.	Av. Jorge Chávez N° 065, Sector Nuevo Campesinico	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
159	20100088321	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Av. Victor Raúl Haya de la Torre N° 242-246	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
160	20103626448	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	Av. Paseo de la República N° 059-065-073	LA VICTORIA	LIMA	LIMA

N°	RUC	RAZON SOCIAL	DIRECCION	DISTRITO	PROVINCIA	DEPARTAMENTO
81	2017389932	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE OYON	Av. Huánuco S/N	OYON	OYON	LIMA
82	2020687234	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAVASSA S.A.C.	Av. Nicolás Ariola N° 98-A	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
83	2043883272	TRANSPORTES LINEA S.A.	Av. América del Sur N° 2857 Urb. La Peña	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
84	2044027585	GRUPO DE TRANSPORTISTAS LIBERTAD S.A.	Av. Nicolás de Piérola N° 070, Urbanización San Fernando	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
85	2010008521	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Av. Del Ejercito N° 233-41	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
86	2013267046	EMPRESA DE TRANSPORTES EL DORADO S.A.C.	Av. Nicolás de Piérola N° 070, Urbanización San Fernando	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
87	2043919725	EMPRESA DE TRANSPORTES, TURISMO Y SERVICIOS EL SOL S.A.C.	Av. Panamericana Norte N° 370, Urb. Patazca	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
88	2018407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. 28 de Julio N° 204	LA VICTORIA	LIMA	LAMBAYEQUE
89	2010158408	EMPRESA DE TRANSPORTES TRANSPORTISTAS UNIDOS S.A.	Jr. Ayacucho N° 240	IMPERIAL	CANETE	LIMA
90	2051265216	EMPRESA DE TRANSPORTES GRUPO HORNA S.A.C.	Av. Iquitos N° 0276-082 y Paseo de la República N° 085	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
91	2014229831	TERMINAL TERRESTRE ICA S.A.	Av. Matías Manzanilla N° 64	ICA	ICA	ICA
92	2043885878	TERMINAL TERRESTRE NORTE S.A.C.	Av. Nicolás de Piérola N° 029, Urb. Santa Inés	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
93	20361320787	PASCUAL INVERSIONES S.A.	Panamericana Norte Km. 148-N° 1141y 1145	HUACHO	HUACHO	LIMA
94	20100227461	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.	Jr. Ayacucho N° 281-287	HUANCAYO	HUANCAYO	JUNIN
95	2010973448	BURGA EXPRESS S.R.LTDA.	Calle Leoncio Prado N° 056 - 058	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
96	2010973448	BURGA EXPRESS S.R.LTDA.	Jr. Coronel Becerra N° 337 - 341	CHOTA	CHOTA	CAJAMARCA
97	2010973448	BURGA EXPRESS S.R.LTDA.	Jr. Puno N° 285	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CAJAMARCA
98	20502324927	TRANSPORTES EL PINO S.A.C.	Av. Javier Prado Este N° 091	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
99	20353168844	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ACUNTA S.R.L.	Av. José Quiñónez Gonzales N° 4 B	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
100	20404768900	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CHOCONO S.A.C.	Av. Enrique Pimentel N° 64	RUPA RUPA (TINGO MARIA)	LEONCIO PRADO	HUANUCO
101	20100088321	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Av. Los Incas 12	NAZCA	NAZCA	ICA
102	2037680035	TRANSPORTES VIA S.A.C.	Av. Sáenz Peña N° 355	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
103	202257078	TRANSPORTES PASAMAYO S.R.LTDA.	Jr. Campo de la Victoria - Jorge Chávez N° 01630	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
104	2050481081	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ROSARIO S.A.C.	Carretera Central s/n	TINCO	CARHUAZ	ANCASH
105	20100088321	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Calle San Francisco N° 259	PISCO	PISCO	ICA
106	20100088321	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Calle Lambayeque N° 190	ICA	ICA	ICA
107	2010257883	EMPRESA DE TRANSPORTES APOCALIPSIS S.A.	Av. Arica N° 247 - 263	HUANCAYO	HUANCAYO	JUNIN
108	20502324927	TRANSPORTES EL PINO S.A.C.	Av. Tumbes Norte N° 99	TUMBES	TUMBES	TUMBES
109	20502324927	TRANSPORTES EL PINO S.A.C.	Jr. Sucre y Jr. Reyna Fátima	CAJAMARCA	CAJAMARCA	CAJAMARCA
110	1007231017	DELA CAROLINA LOPEZ SUELDO	Av. Vientrich N° 664 y Av. Castilla S/N	TARMA	TARMA	JUNIN
111	2010886277	ESTRELLA POLAR S.A.C.	Av. Centenario Km. 4300	YARINACOCCHA	CORONEL PORTILLO	UCAYALI
112	2010886277	ESTRELLA POLAR S.A.C.	Jr. Tarapacá N° 536	HUANUCO	HUANUCO	HUANUCO
113	2010184331	ESPINOZA INGS S.A.	Prolog. Tarma y Av. Carlos Antonio Peschiera N° 521- La Mercedes	CHANCHAMAYO	CHANCHAMAYO	JUNIN
114	20184722806	TRANSPORTES GEMINIS S.A.C.	Av. Manuel A. Pinto N° 456 - La Mercedes	CHANCHAMAYO	CHANCHAMAYO	JUNIN
115	2032694416	TRANSPORTES DEL CARPIO HUOS S.R.LTDA.	Calle Javier Pérez de Cuelar N° 07, Urb. Terminal Terrestre	JACOBO HUNTER	AREQUIPA	AREQUIPA
116	20418222291	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS CANARIOS S.R.L.	Jr. Amazoñas N° 894	TARMA	TARMA	JUNIN
117	2047253781	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	Jr. 24 de Julio N° 404	TUMBES	TUMBES	TUMBES
118	2050481081	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ROSARIO S.A.C.	Av. 27 de Noviembre N° 1436 (ex Av. Tarapacá)	HUARAZ	HUARAZ	ANCASH
119	2010886277	ESTRELLA POLAR S.A.C.	Jr. Bolognesi N° 124	LLATA	HUAMALIES	HUANUCO
120	20353168844	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ACUNTA S.R.L.	Jr. San Martín N° 45	CHOTA	CHOTA	CAJAMARCA
121	2018407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Del Ejercito N° 346 - Sector el Molino	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
122	2018407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Bolognesi N° 95	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
123	2018407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Túpac Amaru N° 99 - Urb. Huerta Grande	TRUJILLO	TRUJILLO	LA LIBERTAD
124	2021957489	EMPRESA DE TRANSPORTES GACELA E.I.R.LTDA.	Panamericana Norte Km. 774 - 775	CHICLAYO	CHICLAYO	LAMBAYEQUE
125	2017211883	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO HUARAL S.A.	Jr. Simón Bolívar N° 440	HUARAZ	HUARAZ	ANCASH
126	20274101487	EMPRESA DE TRANSPORTES HORNA E HUOS S.R.LTDA.	Av. Paseo de la República N° 045	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
127	20443848196	EMPRESA DE TRANSPORTES TICLLAS S.A.C.	Av. Ferrocarril N° 562 - 566 - 590	HUANCAYO	HUANCAYO	JUNIN
128	2043883272	TRANSPORTES LINEA S.A.	Av. Gálvez José N° 00999 - 999-A	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
129	2010886277	ESTRELLA POLAR S.A.C.	Jr. Comercio N° 918, M.Z. E-1 Lote B	LA UNION	DOS DE MAYO	HUANUCO
130	20102857301	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS DEL CENTRO S.A. - ETUCSA	Av. Nicolás Ariola N° 535	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
131	2020687234	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAVASSA S.A.C.	Av. Loreto N° 01 B	PILBA	PILBA	PILBA
132	20100088321	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Jr. Libertad N° 257	S/O	HUAMANGA	AYACUCHO
133	20100088321	INMOBILIARIA SUR S.C.R.LTDA. - INSUR S.R.L.	Av. Antonio Raymondí N° 825 - Restauración	HUARAZ	HUARAZ	ANCASH
134	2010886277	ESTRELLA POLAR S.A.C.	Av. Luna Pizarro N° 330-338	LA VICTORIA	LIMA	LIMA
135	20501822289	TRANSMAR EXPRESS S.A.C.	Jr. Raymondí N° 793 - 795	CALLERIA	CORONEL PORTILLO	UCAYALI
136	20501822289	TRANSMAR EXPRESS S.A.C.	Av. Nicolás Ariola N° 87 Urb. Santa Catalina	LA VICTORIA	LIMA	LIMA

Fuente: Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas - Terminales Terrestres y Estaciones de Ruta de Transporte de Personas Autorizados por la DGTT - MTC

### ANEXO 3

#### Lista de terminales encuestados

Nº	RUC	RAZON SOCIAL	DIRECCION	DISTRITO
1	20467016238	INVERSIONES GENERALES WANKA S.A.C.	Av. Nicolás Aylón N° 1329	ATE
2	20403002101	EMPRESA DE TRANSPORTES CRUZ DEL NORTE S.A.C.	Jr. Zorritos N° 149, 151, 153	BREÑA
3	20514020907	PLAZA LIMA NORTE S.A.C.	Av. Gerardo Unzer N° 6911, 6917, 6933	INDEPENDENCIA
4	20131864567	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO EXPRESO CHAN CHAN S.A.	Av. 28 de Julio N° 298 (Esq. Eduardo Rivero de Ustaris)	JESUS MARIA
5	20100227461	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.	Mz. "C", Lt. 1, Urbanización El Palomar (Intersección de la Av. Javier Prado con Nicolás Arriola)	LA VICTORIA
6	20135414931	EMPRESA DE TRANSPORTE TURISTICO OLANO S.A.	Av. Bauzate y Meza N° 644 - 648 / Av. Bauzate y Meza N° 638-444	LA VICTORIA
7	20206872234	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAVASSA S.A.C.	Jr. Antonio Raimondi N° 129, esquina Pasaje De Los Rios	LA VICTORIA
8	20119407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. Paseo de la República N° 619 - 627	LA VICTORIA
9	20102340346	MIGUEL SEGUNDO CICCIA VASQUEZ E.I.R.L.	Esquina de las Avenidas Paseo de la República y 28 de Julio	LA VICTORIA
	20102427891	TURISMO CIVA S.A.C.	Av. Paseo de la República N° 575, esquina con Av. 28 de Julio	LA VICTORIA
10	20188883606	EXPRESO CIAL S.A.C.	Av. Republica de Panamá N° 2469 - 2485	LA VICTORIA
11	20137331391	EMPRESA DE TRANSPORTES INTER-REGIONAL S.A.	Jr. Luna Pizarro N° 240	LA VICTORIA
12	20417931393	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL PALOMINO S.A.C.	Av. Luna Pizarro N° 343	LA VICTORIA
13	20501622819	TRANSAMAR EXPRESS S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1511 con el Jirón Luna Pizarro N° 379	LA VICTORIA
14	20130646957	INMOBILIARIA SEÑOR DE PUELLES S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1520	LA VICTORIA
15	20472537131	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	Av. Iquitos N° 387	LA VICTORIA
16	20505209193	TRANSPORTE WARI S.A.C.	Av. Nicolás Arriola N° 906	LA VICTORIA
17	20438637380	TURISMO DIAS S.A.	Avenida Bauzate y Meza N° 124 - 126	LA VICTORIA
18	20144298161	TERMINAL TERRESTRE ICA S.A.	Av. México N° 280 - 282	LA VICTORIA
19	20133605291	EMPRESA DE TRANSPORTES AVE FENIX S.A.C. - EMTRAFESAC	Jr. Humboldt Alexander N° 109	LA VICTORIA
20	20404768906	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CHOCANO S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1275	LA VICTORIA
21	20510001029	EMPRESA DE TRANSPORTES AMERICA MOVIL S.A.C.	Jr. Luna Pizarro N° 251 - A	LA VICTORIA
22	20337511172	SERVIS PIURA S.A.	Av. 28 de Julio N° 1178-1182-A	LA VICTORIA
23	20107916343	MOVIL TOURS S.A.	Av. Paseo de la República N° 749 - 757	LA VICTORIA
24	20132272418	INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TURISTICO Y SERVICIOS S.R.LTDA. "ITTSA"	Av. Paseo de la República N° 00809	LA VICTORIA
25	20447104122	BAHIA CONTINENTAL S.A.C.	Av. Paseo de la República N° 1619-1631	LA VICTORIA
26	20447104122	BAHIA CONTINENTAL S.A.C.	Av. 28 de Julio N° 1562-1564	LA VICTORIA
27	20100238234	TRANSPORTES CROMOTEX S.A.C.	Av. Paseo de la República N° 659-655	LA VICTORIA
28	20361561636	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARAMONGA S.A.	Jr. Luna Pizarro N° 251	LA VICTORIA
29	20103626448	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	Av. Paseo de la República N° 1059-1065-1073	LA VICTORIA
30	20206872234	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAVASSA S.A.C.	Av. Nicolás Arriola N° 198-A	LA VICTORIA
31	20119407738	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	Av. 28 de Julio N° 1204	LA VICTORIA
32	20511265216	EMPRESA DE TRANSPORTES GRUPO HORNA S.A.C.	Av. Iquitos N° 1276-1282 y Paseo de la República N° 1285	LA VICTORIA
33	20502324927	TRANSPORTES EL PINO S.A.C.	Av. Javier Prado Este N° 1091	LA VICTORIA
34	20274101467	EMPRESA DE TRANSPORTES HORNA E HIJOS S.R.LTDA.	Av. Paseo de la República N° 1045	LA VICTORIA
35	20438933272	TRANSPORTES LINEA S.A.	Av. Gálvez José N° 00999 - 999-A	LA VICTORIA
36	20132857301	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS DEL CENTRO S.A. - ETUCSA	Av. Nicolás Arriola N° 535	LA VICTORIA
37	20108866277	ESTRELLA POLAR S.A.C.	Av. Luna Pizarro N° 330-338	LA VICTORIA
38	20501622819	TRANSAMAR EXPRESS S.A.C.	Av. Nicolás Arriola N° 197 Urb. Santa Catalina	LA VICTORIA
39	20131138408	EMPRESA DE TRANSPORTES TRANSPORTISTAS UNIDOS S.A.	Jr. Montevideo N° 752	LIMA
40	20509958280	TERMINAL TERRESTRE DELTA S.A.	Av. Alfredo Mendiola N° 5100, Ubanización Industrial Infantes	LOS OLIVOS
41	20107916343	MOVIL TOURS S.A.	Urb. Panamericana Norte, Avenida Mendiola, Alfredo N° Mz. B, Lt. 2	LOS OLIVOS
42	20172111883	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO HUARAL S.A.	Jr. Píneyro N° 440	RIMAC
43	20417931393	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL PALOMINO S.A.C.	Av. Los Héroes con Av. Andrés Avelino Cáceres Mz. B, Lt. 1	SJM
44	20120550137	EXPRESO MOLINA UNION E.I.R.L.	Av. Nicolás Arriola N° 2090 - 2092 y San Luis N°s. 750 - 780	SAN LUIS
45	20120550137	EXPRESO MOLINA UNION E.I.R.L.	Av. Nicolás Aylón N° 1352, Mz. C, Lte. 13, Parcelación Chilcana	SAN LUIS
46	20219801531	EXPRESO ANTEZANA HNOS. S.A.	Av. San Luis N° 784	SAN LUIS
47	20188883606	EXPRESO CIAL S.A.C.	Av. Nicolás Aylón N° 1680-1700, Urb. El Pino	SAN LUIS
48	20296034305	TERMINALES Y SERVICIOS S.A.	Av. Alfredo Mendiola N° 1501, Urbanización Fiori, Km. 13.5, Panamericana Norte	SMP
49	20419861406	TERMINAL FIORI S.A.	Autopista Panamericana Norte Km. 13.5	SMP
50	20135414931	EMPRESA DE TRANSPORTE TURISTICO OLANO S.A.	Av. Aramburu N° 1080 - 1090	SURQUILLO

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

## ANEXO 4

### Relación de corredor vial y ruta

Corredor	Ruta
Centro - Oriente	HUANCAYO ( Junín ) - PUCALLPA ( Ucayali ) vic. HUANUCO - PUCALLPA ( Ucayali ) vic. LA OROYA ( Junín ) - PUCALLPA ( Ucayali ) vic. LIMA - PUCALLPA ( Ucayali ) vic. LIMA - TOCACHE ( San Martín ) vic. PUCALLPA ( Ucayali ) - JUANJUI ( San Martín ) vic. PUCALLPA ( Ucayali ) - TARAPOTO ( San Martín ) vic. PUCALLPA ( Ucayali ) - YURIMAGUAS ( Loreto ) vic. TARAPOTO ( San Martín ) - LIMA vic. TINGO MARIA ( Huánuco ) - PUCALLPA ( Ucayali ) vic.
Centro - Selva	ACOBAMBA ( Huancavelica ) - SATIPO ( Junín ) vic. ANDAHUAYLAS ( Apurímac ) - SATIPO ( Junín ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - LA MERCED ( Junín ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - SATIPO ( Junín ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - TINGO MARIA ( Huánuco ) vic. HUANUCO - SATIPO ( Junín ) vic. LIMA - AUCAYACU ( Huanuco ) vic. LIMA - LA MERCED ( Junín ) vic. LIMA - PICHANAQUI ( Junín ) vic. LIMA - SATIPO ( Junín ) vic. LIMA - TINGO MARIA ( Huánuco ) vic.
Centro - Sierra	AYACUCHO - SAN MARTIN DE PANGO ( Junín ) vic. CERRO DE PASCO ( Pasco ) - HUANCAYO ( Junín ) vic. CERRO DE PASCO ( Pasco ) - TARMA ( Junín ) vic. CERRO DE PASCO ( Pasco ) - YANAHUANCA ( Junín ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - ACOBAMBA ( Huancavelica ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - ANDAHUAYLAS ( Apurímac ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - AYACUCHO vic. HUANCAYO ( Junín ) - CAMPO ARMINIO ( Huancavelica ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - CERRO DE PASCO ( Pasco ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - CHURCAMP ( Huancavelica ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - HUANCVELICA vic. HUANCAYO ( Junín ) - LIRCAY ( Huancavelica ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - OYON ( Lima ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - PAMPAS ( Huancavelica ) vic. HUANCAYO ( Junín ) - SAN MARTIN DE PANGO ( Junín ) vic. HUANUCO - HUANCAYO ( Junín ) vic. HUANUCO - OXAPAMPA ( PASCO ) vic. LIMA - ACOBAMBA ( Huancavelica ) vic. LIMA - AYACUCHO ( CENTRO SIERRA ) vic. LIMA - CAMPO ARMINIO ( Huancavelica ) vic. LIMA - CERRO DE PASCO ( Pasco ) vic. LIMA - COBRIZA ( Huancavelica ) vic. LIMA - HUANCVELICA vic. LIMA - HUANCAYO - IZCUCHACA ( Huancavelica ) vic. LIMA - HUANCAYO ( Junín ) vic. LIMA - HUANUCO / CENTRO SIERRA vic. LIMA - LA OROYA ( Junín ) vic. LIMA - LIRCAY ( Huancavelica ) vic. LIMA - OXAPAMPA ( Pasco ) vic. LIMA - PAMPAS ( Huancavelica ) vic. LIMA - SAN JUAN DE TANTARACHI ( Lima ) vic. LIMA - SAN LORENZO DE QUINTI ( Lima ) vic. LIMA - SAN MARTIN DE PANGO ( Junín ) vic. LIMA - SECCLLA ( Huancavelica ) vic. LIMA - TARMA ( Junín ) vic. LIMA - VILLA RICA ( Pasco ) vic. LIMA - YANAHUANCA ( Pasco ) vic. LIMA - YAUYOS ( Junín ) vic.



Corredor	Ruta	
<b>Norte - Costa</b>	AGUAS VERDES ( Tumbes ) - TRUJILLO ( La Libertad ) vic.	
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - AGUAS VERDES ( Tumbes ) vic.	
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - PIURA vic	
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - TUMBES vic.	
	CHIMBOTE ( Ancash ) - AGUAS VERDES (Tumbes) vic.	
	CHIMBOTE ( Ancash ) - CHICLAYO ( Lambayeque ) vic.	
	CHIMBOTE ( Ancash ) - PAITA ( Piura ) vic.	
	HUACHO ( Lima ) - BARRANCA ( Lima ) vic.	
	HUARAL ( Lima ) - HUACHO ( Lima ) vic.	
	LIMA - AGUAS VERDES ( Tumbes ) vic.	
	LIMA - BARRANCA ( Lima ) vic.	
	LIMA - CAJATAMBO ( Lima ) vic.	
	LIMA - CAYALTY ( Lambayeque ) vic.	
	LIMA - CHACUA ( Lima ) vic.	
	LIMA - CHEPEN ( La Libertad ) vic.	
	LIMA - CHICLAYO ( Lambayeque ) vic.	
	LIMA - CHIMBOTE ( Ancash ) vic.	
	LIMA - CHULUCANAS ( Piura ) vic.	
	LIMA - FERROÑAFE ( Lambayeque ) vic.	
	LIMA - HUACHO ( Lima ) vic.	
	LIMA - HUARAL ( Lima ) vic.	
	LIMA - ISCAYCRUZ ( Lima ) vic.	
	LIMA - MORO ( Ancash ) vic.	
	LIMA - MORROPON ( Piura ) vic.	
	LIMA - MOTUPE ( Lambayeque ) vic.	
	LIMA - OLMOS ( Lambayeque ) vic.	
	LIMA - OYON ( Lima ) vic.	
	LIMA - PAITA ( Piura ) vic.	
	LIMA - PARAMONGA ( Lima ) vic.	
	LIMA - PIURA vic.	
	LIMA - SULLANA ( Piura ) vic.	
	LIMA - TALARA ( Piura ) vic.	
	LIMA - TRUJILLO ( La Libertad ) vic.	
	LIMA - TUMBES vic.	
	LIMA - UCHUCHACUA ( Lima ) vic.	
	LIMA - ZARUMILLA ( Tumbes ) vic.	
	MORROPON ( Piura ) - CHICLAYO ( Lambayeque ) vic.	
	PIURA - AGUAS VERDES ( Tumbes ) vic.	
	PIURA - CHULUCANAS ( Piura ) vic.	
	TALARA ( Piura ) - TRUJILLO ( La Libertad ) vic.	
	TRUJILLO ( La Libertad ) - CHICLAYO ( Lambayeque ) vic.	
	TRUJILLO ( La Libertad ) - CHIMBOTE ( Ancash ) vic.	
	TRUJILLO ( La Libertad ) - PIURA vic.	
	TRUJILLO ( La Libertad ) - TALARA ( Piura ) vic.	
	TRUJILLO ( La Libertad ) - TUMBES vic.	
	<b>Norte - Selva</b>	CAJAMARCA - BAGUA CHICA ( Amazonas ) vic.
		CHACHAPOYAS ( Amazonas ) - BAGUA GRANDE ( Amazonas ) vic.
CHICLAYO ( Lambayeque ) - BAGUA GRANDE ( Amazonas ) vic.		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - CHACHAPOYAS ( Amazonas ) vic.		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - IMACITA ( Amazonas ) vic.		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - JAEN ( Cajamarca ) / NORTE SELVA v		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - JAEN ( Cajamarca ) / NORTE SIERRA		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - JUANJUI ( San Martín ) vic.		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - TARAPOTO ( San Martín ) / NORTE SE		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - TARAPOTO ( San Martín ) / NORTE SI		
CHICLAYO ( Lambayeque ) - YURIMAGUAS ( Loreto ) vic.		
JAEN ( Cajamarca ) - TARAPOTO ( San Martín ) vic.		
JUANJUI ( Tarapoto ) - PUCALLPA ( Ucayali ) vic.		
LIMA - JAEN ( Cajamarca ) vic.		
LIMA - JUANJUI ( San Martín ) vic.		
LIMA - MOYOBAMBA ( San Martín ) vic.		
LIMA - RODRIGUEZ DE MENDOZA ( Amazonas ) vic.		
LIMA - TARAPOTO ( San Martín ) vic.		
LIMA - YURIMAGUAS ( Loreto ) vic.		
PEDRO RUIZ ( Amazonas ) - LEIMEBAMBA - CELENDIN - CAJAMARCA		
TARAPOTO ( San Martín ) - YURIMAGUAS ( Loreto ) vic.		
TRUJILLO ( La Libertad ) - TARAPOTO ( San Martín ) vic.		
TRUJILLO ( La Libertad ) - YURIMAGUAS ( Loreto ) vic.		

Corredor	Ruta
<b>Norte - Sierra</b>	CAJAMARCA - CHICLAYO ( Lambayeque ) vic.
	CARAZ (Ancash) - CHIMBOTE (Ancash) vic.
	CHICLAYO - QUEROCOTILLO vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - AYABACA ( Piura ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - BAMBAMARCA ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - CAJAMARCA vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - CHOTA - BAMBAMARCA - CAJAMARCA vic
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - CHOTA ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - CUTERVO ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - HUARMACA ( Piura ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - LA FLORIDA ( Cajamarca ) vic
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - NIEPOS ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - Querocotillo ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - SANTA CRUZ ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - SOCOTA ( Cajamarca ) vic.
	CHICLAYO ( Lambayeque ) - TACABAMBA ( Cajamarca ) vic.
	HUANCABAMBA ( Piura ) - CHICLAYO ( Lambayeque ) vic.
	HUARAZ ( Ancash ) - SAN MARCOS ( Ancash ) vic.
	HUARAZ ( Ancash ) - TRUJILLO ( La Libertad ) vic.
	JESUS ( Cajamarca ) - CHIMBOTE ( Ancash ) vic.
	LIMA - ACO ( Ancash ) vic.
	LIMA - BAMBAMARCA - CHOTA ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - CAJABAMBA ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - CAJAMARCA vic.
	LIMA - CARAZ ( Ancash ) vic.
	LIMA - CELENDIN ( Cajamarca )
	LIMA - CHACAS ( Ancash ) vic.
	LIMA - CHACHAPOYAS ( Amazonas ) vic.
	LIMA - CHOTA ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - CHURIN ( Lima ) vic.
	LIMA - CONCHUCOS ( Ancash ) vic.
	LIMA - CONCHUCOS vic.
	LIMA - CUTERVO ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - EL TAMBO JAEN ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - HUACAYBAMBA ( Ancash ) vic.
	LIMA - HUACCHIS ( Ancash ) vic.
	LIMA - HUACRACHUCO ( Huánuco ) vic.
	LIMA - HUAMACHUCO ( La Libertad ) vic.
	LIMA - HUANDOVAL ( Ancash ) vic.
	LIMA - HUANUCO / NORTE SIERRA vic.
	LIMA - HUARAZ ( Ancash ) vic.
	LIMA - LA UÑION ( Huánuco ) vic.
	LIMA - LLATA ( Huánuco ) vic.
	LIMA - MIRGAS ( Ancash ) vic.
	LIMA - OTUZCO ( La Libertad ) vic.
	LIMA - PACHAPAQUI ( Ancash ) vic.
	LIMA - PAMPAS ( Huánuco ) vic.
	LIMA - PARCOY ( Huánuco ) vic.
	LIMA - PAROBAMBA ( Ancash ) vic.
	LIMA - PISCOBAMBA ( Ancash ) vic.
	LIMA - POMABAMBA ( Ancash ) vic.
	LIMA - RETAMAS ( La Libertad ) vic.
	LIMA - SAN IGNACIO ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - SAN MIGUEL ( Cajamarca ) vic.
	LIMA - SIHUAS ( Ancash ) vic.
	LIMA - TAYABAMBA ( La Libertad ) vic.
	LIMA - YAUYA ( Ancash ) vic.
	LIMA - YUNGAY ( Ancash ) vic.
	PIURA - HUANCABAMBA ( Piura ) vic.
	PIURA - MORROPON ( Piura ) vic.
	QUEROCOTILLO ( Cajamarca ) - LIMA vic.
	SAN MARCOS ( Cajamarca ) - CHIMBOTE ( Ancash ) vic.
	TRUJILLO - OTUZCO ( La Libertad ) vic.
	TRUJILLO ( La Libertad ) - BAÑOS CHIMU ( La Libertad ) vic.
	TRUJILLO ( La Libertad ) - CAJABAMBA ( Cajamarca ) vic.
	TRUJILLO ( La Libertad ) - CAJAMARCA vic.
	TRUJILLO ( LA LIBERTAD ) - SAN IGNASIO ( Cajamarca ) vic.

Corredor	Ruta
Sur - Costa	<p>ACARI ( Arequipa ) - ICA vic.                      AREQUIPA - CAMANA ( Arequipa ) vic.                      AREQUIPA - ILO ( Moquegua ) vic.                      AREQUIPA - MOLLENDO - LA PUNTA ( Arequipa ) vic.                      AREQUIPA - PISCO ( Ica ) vic.                      AREQUIPA - SAN JUAN DE MARCONA ( Ica ) vic.                      AREQUIPA - TACNA vic.                      ASIENTO MINERO OTAPARA ( Arequipa ) - LIMA vic.                      ICA - NAZCA ( Ica ) vic.                      LIMA - AREQUIPA vic.                      LIMA - CAÑETE ( Lima ) vic.                      LIMA - CHINCHA ( Ica ) vic.                      LIMA - COCHAS ( Lima ) vic.                      LIMA - ICA vic.                      LIMA - ILO ( Moquegua ) vic.                      LIMA - IMPERIAL ( Lima ) vic.                      LIMA - MALA ( Lima ) vic.                      LIMA - MARCONA ( Ica ) vic.                      LIMA - NAZCA ( Ica ) vic.                      LIMA - PISCO ( Ica ) vic.                      LIMA - SAN VICENTE DE CAÑETE ( Lima ) vic.                      LIMA - TACNA vic.                      MOQUEGUA - AREQUIPA vic.                      MOQUEGUA - ILO ( Moquegua ) vic.                      MOQUEGUA - TACNA vic.                      NAZCA ( Ica ) - HUANCA ( Arequipa ) vic.                      TACNA - ILO ( Moquegua ) vic.</p>
Sur - Sierra - Centro	<p>ANDAHUAYLAS ( Apurímac ) - AYACUCHO vic.                      ANDAHUAYLAS ( Apurímac ) - CUZCO vic.                      AREQUIPA - CHALLHUAHUACHO ( Cuzco ) vic.                      AREQUIPA - ESPINAR ( Cuzco ) vic.                      AREQUIPA - HAQUIRA ( Apurímac ) vic.                      AREQUIPA - MINAS DE ARCATA ( Arequipa ) vic.                      AREQUIPA - OMATE ( Moquegua ) vic.                      AREQUIPA - ORCOPAMPA ( Arequipa ) vic.                      AREQUIPA - PUQUINA ( Moquegua ) vic.                      AREQUIPA - QUINISTAQUILLAS ( Moquegua ) vic.                      AREQUIPA - SANTO TOMAS ( Cusco ) vic.                      AREQUIPA - YAURI ( Cusco ) vic.                      AYACUCHO - CUSCO vic.                      AYACUCHO - ICA vic.                      AYACUCHO - INDEPENDENCIA ( Ayacucho ) vic.                      AYACUCHO - MORCOLLA ( Ayacucho ) vic.                      ICA - HUANCAYO ( Junín ) vic.                      LIMA - ABANCAY ( Apurímac ) vic.                      LIMA - ANDAHUAYLAS ( Apurímac ) vic.                      LIMA - ANTABAMBA ( Apurímac ) vic.                      LIMA - AYACUCHO ( SUR SIERRA CENTRO ) vic.                      LIMA - BELEN ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - CANGALLO ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - CHALCOS ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - CHIPAO ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - CHURCAMPAMPA ( Huancavelica ) vic.                      LIMA - CORACORA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - CUSCO vic. / SUR SIERRA CENTRO                      LIMA - HUACAÑA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - HUANCASANCOS ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - HUANTA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - INCUYO ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - LUCANAMARCA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - MARCABAMBA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - PUQUIO ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - QUEROBAMBA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - RUNCUA ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - SEQUELLO ( Ayacucho ) vic.                      LIMA - VILCAS HUAMAN ( Ayacucho ) vic.</p>

Corredor	Ruta
<b>Sur - Sierra - Este</b>	ABANCAY ( Apurimac ) - CUZCO vic.
	AREQUIPA - CHIVAY ( Arequipa ) vic.
	AREQUIPA - CUZCO vic.
	AREQUIPA - DESAGUADERO ( Puno ) - MOQUEGUA . TACNA vic.
	AREQUIPA - DESAGUADERO ( Puno ) vic.
	AREQUIPA - IÑAPARI ( Madre De Dios ) vic.
	AREQUIPA - JULIACA ( Puno ) vic.
	AREQUIPA - MOQUEGUA vic.
	AREQUIPA - PUERTO MOLDONADO ( Madre de Dios ) vic.
	AREQUIPA - PUNO vic.
	AREQUIPA - QUILLABAMBA ( Cuzco ) vic.
	CUSCO - IÑAPARI (Madre de Dios ) vic
	CUSCO - PUERTO MALDONADO ( Madre de Dios ) vic.
	CUSCO - PUNO vic.
	CUSCO - QUILLABAMBA ( Cusco ) vic.
	DESAGUADERO ( Puno ) - ILO ( Moquegua ) vic.
	JULIACA ( Puno ) - ILO ( Moquegua ) vic.
	JULIACA ( Puno ) - PUERTO MALDONADO ( Madre de Dios ) vic.
	JULIACA ( Puno ) - TACNA vic.
	JULIACA ( Puno ) - MOQUEGUA - TACNA vic.
	LIMA - CUSCO vic. / SUR SIERRA ESTE
	LIMA - DESAGUADERO ( Puno ) vic.
	LIMA - DESAGUADERO (Puno) - MOQUEGUA - TACNA vic.
LIMA - IÑAPARI ( Madre de Dios ) vic	
LIMA - PUNO vic.	
MOLLENDO ( Arequipa ) - ILO ( Moquegua ) vic.	
TACNA - CUZCO vic.	
TACNA - DESAGUADERO ( Puno ) vic.	
TACNA - PUNO vic.	

Anexo 5

Gráfico 18: Ingreso de las unidades al terminal terrestre Bahía Continental



*Fuente: Visita realizada a los terminales*

**Gráfico 19: Ingreso de las unidades al terminal terrestre Palomino (Av. Luna Pizarro)**



*Fuente: Visita realizada a los terminales*

**Grafico 20: Salida del Terminal Transmar**









*Fuente: Visita a los terminales*

## ANEXO 6

### **Algunos casos de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia que involucran temas de restricciones verticales**

1. *Group Multipurpose S.R.L. y Dispra E.I.R.L. contra las empresas Quimpac S.A. y Clorox Perú S.A.*<sup>62</sup>.

<sup>62</sup> Resolución 005-2008-INDECOPI/CLC del 22 de febrero de 2008 que fue tramitado bajo el Expediente 003-2003/CLC.

En el referido caso, se investigó un acuerdo entre las empresas Quimpac S.A. (productor de hipoclorito de sodio) y Clorox Perú S.A.(distribuidor de lejía) que desarrollan sus actividades en distintos eslabones de la cadena productiva. Por lo que, se trataría de una práctica restrictiva o colusoria vertical.

Al respecto, es importante señalar que Quimpac S.A. es una empresa que produce hipoclorito de sodio y que a nivel nacional, en el periodo de la investigación, tenía una participación del 99% del mercado. Adicionalmente, la Comisión evidenció la existencia de barreras legales y económicas, sobre la base de aspectos importantes tales como: monto necesario para la inversión en activos, licencias y permisos legales de instalación de planta; conocimiento tecnológico necesario para la producción; existencia de elevados costos hundidos; tamaño del mercado en cuestión y, acceso a insumos -entre otros.

La conducta consistió en la celebración de un contrato de suministro y distribución exclusiva mediante el cual Quimpac se obligó a suministrar a Clorox el 100% del hipoclorito de sodio que ésta le requiriese mensualmente. En contraprestación, Quimpac recibiría de Clorox: (i) un pago por tonelada de hipoclorito de sodio tomada, y, (ii) una participación de los beneficios obtenidos por Clorox en la distribución del hipoclorito de sodio que Clorox no procese.

En ese sentido, Quimpac se comprometió a no suministrarles hipoclorito de sodio a competidores -actuales o potenciales- de Clorox en la manufactura o venta de lejía. En otras palabras, el contrato permitiría a Clorox tener exclusividad tanto en la compra de hipoclorito de sodio para producir lejía como en la distribución del hipoclorito que no procese.

Al respecto, la Comisión determinó que el referido contrato generó restricciones en las condiciones de competencia en un nivel de la cadena de producción de lejía. En particular, señaló que la conducta realizada por Quimpac y Clorox originaron los siguientes efectos: i) sobre los distribuidores, los demandantes mayoristas de hipoclorito se vieron obligados a obtener el producto directamente de Clorox como único distribuidor. En tal sentido, los antiguos distribuidores se vieron desplazados en la cadena de distribución para convertirse en redistribuidores. Sin embargo, también señalaron que no se pudo determinar efectos significativos sobre las ventas de los distribuidores una vez que empezaron a actuar como redistribuidores; ii) sobre los consumidores finales, al ser el hipoclorito de sodio un insumo industrial, empleado básicamente para la producción de lejía, no se han podido determinar los efectos sobre los consumidores finales. No obstante, hasta el 2003 no se verificaron incrementos significativos en el precio de la lejía y, por el contrario, desde ese año, pudo observarse una reducción en el precio de la lejía.

En consecuencia, la Comisión declaró fundada la denuncia contra Quimpac S.A. y Clorox Perú S.A. por infracción a los artículos 3 y 6 del Decreto Legislativo 701, consistente en la implementación de restricciones verticales en la modalidad de acuerdos de distribución exclusiva en la distribución de hipoclorito de sodio.

Finalmente, cabe precisar que la Comisión sancionó a Quimpac S.A. con una multa equivalente a 325,93 (trescientos veinticinco coma noventa y tres) Unidades Impositivas Tributarias y a Clorox Perú S.A. con una multa equivalente a 325,93 (trescientos veinticinco coma noventa y tres) Unidades Impositivas Tributarias.

2. *Asociación de Operadores de Ferrocarriles del Perú contra las empresas Ferrocarril Transandino S.A., Perú Rail S.A., Peruval Corp. S.A. y PeruvianTrains&Railways<sup>63</sup>.*

Este es un caso en el cual se investigó si había existido un abuso de posición de dominio por parte de las denunciadas, en la modalidad de abuso de procesos legales, conducta prohibida y tipificada en el artículo 1 y el literal f) del artículo 10.2 del Decreto Legislativo 1034.

Ferrocarril Transandino S.A. (en adelante, Fetrans) es la empresa encargada de administrar la vía férrea del Ferrocarril Sur-Oriente en virtud al Contrato

---

<sup>63</sup> Resolución 026-2010/CLC-INDECOPI del 3 de mayo de 2010 que fue tramitado bajo el Expediente 009-2008/CLC.

de Concesión celebrado con el Estado Peruano mediante el cual posee en exclusividad el derecho de administración y acceso a dicha vía férrea, por lo que la Comisión determinó que dicha empresa ostentando posición monopólica. De otro lado, Perú Rail S.A. (en adelante, Perurail) se ha desempeñado como único operador de transporte ferroviario de pasajeros en el tramo Ollantaytambo-Machupicchu-Hidroeléctrica en el Ferrocarril Sur-Oriente. Asimismo, cabe señalar que ambas empresas se encuentran integradas verticalmente.

A criterio de la Comisión las acciones legales incoadas se encontraban relacionadas con requisitos y exigencias técnico-económicas y legales para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros en el Ferrocarril Sur-Oriente, y éstas fueron interpuestas en un contexto similar: el eventual ingreso de un nuevo competidor al mercado, teniendo como consecuencia, el impedimento, retraso o la puesta en riesgo de la aparición de competencia en el mercado, considerando la duración de los procesos legales. Para ello, no sólo se interpusieron acciones legales directamente contra los potenciales competidores, sino también de manera indirecta, a través de la interposición de numerosas acciones legales contra el titular del sector, el MTC (procesos vinculados con la modificación del Contrato de Concesión del FC, los permisos de operación solicitados por los nuevos entrantes y la modificación del RNF), el organismo regulador, OSITRAN (respecto a la modificación del REA de Fetrans), y contra la propia agencia de

competencia, INDECOPI (procesos vinculados con el procedimiento seguido ante INDECOPI por la negativa de alquiler del material).

En ese sentido, la Comisión declaró fundada la denuncia interpuesta por Asociación de Operadores de Ferrocarriles del Perú - Apofer en contra de Ferrocarril Transandino S.A., Perú Rail S.A., Peruval Corp. S.A. y PeruvianTrains&Railways S.A., por abuso de posición de dominio en los mercados de administración ferroviaria del Ferrocarril Sur - Oriente y el servicio de transporte ferroviario de pasajeros en la ruta Cusco - Machu Picchu -Hidroeléctrica del Ferrocarril Sur - Oriente, en la modalidad de abuso de procesos legales, conducta tipificada en el artículo 1 y el literal f) del artículo 10.2 del Decreto Legislativo 1034 con el objetivo de impedir o retrasar el ingreso de un competidor en el mercado de transporte ferroviario de pasajeros en el tramo Ollantaytambo-Machupicchu-Hidroeléctrica en el Ferrocarril Sur-Oriente.

Finalmente, cabe señalar que la Comisión sancionó a Perú Rail S.A. con una multa de seiscientos cincuenta y siete con cinco décimas (657.5) UIT, y a Ferrocarril Transandino S.A., Peruval Corp. S.A. y PeruvianTrains&Railways S.A. con una amonestación.

3. *Operaciones Arcos Dorados de Perú S.A. contra Administradora Jockey Plaza Shopping Center S.A. y Sigdelo S.A.*<sup>64</sup>

En este caso Arcos Dorados de Perú S.A. denunció a Administradora Jockey Plaza Shopping Center S.A. y Sigdelo S.A. por presuntas prácticas restrictivas de la competencia en la modalidad de negativa concertada e injustificada a contratar.

Al respecto cabe señalar que Arco Dorados de Perú S.A. es una empresa que se dedica a la venta de comida rápida con la marca comercial McDonald's. Por su parte, Administradora Jockey Plaza Shopping Center S.A. es una empresa que administra el centro comercial ubicado en el Jockey Plaza del Perú. Finalmente, Sigdelo S.A. es una empresa que también se dedica a la venta de comida rápida bajo la marca de Burger King por lo que es competencia de McDonald's.

De acuerdo a la Comisión, Administradora Jockey Plaza Shopping Center S.A. y Sigdelo S.A. habrían mantenido un contrato mediante la cual la primera de ellas estaba impedida de arrendarle a la empresa de la marca comercial Mcdonal's un espacio dentro del centro comercial Jockey Plaza.

Al respecto, la Comisión considera que dicha conducta produjo un efecto negativo en el mercado afectado definido como el conjunto de bienes y

---

<sup>64</sup> Resolución 059-2011/CLC-INDECOPI del 15 de noviembre de 2011 que fue tramitado bajo el Expediente 007-2007/CLC.

servicios que se ofrecen en el Jockey Plaza, entre los cuales se puede encontrarla venta de hamburguesas de las marcas McDonald's, Burger King y Bembos. En particular, la conducta restringió de manera significativa el nivel de competencia entre Arcos Dorados, Sigdelo y Bembos y, en consecuencia, redujo las opciones que los consumidores hubieran tenido a su disposición en el Jockey Plaza si no se hubiera realizado la conducta.

Por consiguiente, la Comisión declaró fundada la denuncia presentada por Arco Dorados de Perú S.A. y resolvió sancionar a Sigdelo S.A. y Administradora Jockey Plaza Shopping Center S.A. con multas de quinientos sesenta y cuatro con cuatro décimas (564.4) y cien (100) Unidades Impositivas Tributarias, respectivamente.

En consecuencia, tal como se ha señalado la integración vertical puede generar tanto beneficios como perjuicios para los agentes participantes del mercado. Entre los beneficios la literatura económica destaca la eliminación de la doble marginalización, reducción en costos, entre otros. Por otro lado, los perjuicios que podrían causar una integración vertical están ligados con la existencia de posición de dominio en una parte de la cadena y con la conducta que adopte la empresa dominante, en particular, la generación de efectos exclusorios en el nivel de la cadena de su empresa vinculada.

En ese sentido, la existencia propia de una empresa dominante y la decisión de integrarse verticalmente (hacia adelante o hacia atrás) no es perjudicial



*per se* para el mercado. Sin perjuicio de ello, la empresa dominante tendría incentivos de adoptar conductas que le generen rentas mayores que en una situación en la cual no las adopte.

En la presente investigación se ha planteado como propuesta de solución, a las significativas externalidades que se presentan en el mercado de terrestres de pasajeros producto del actual marco regulatorio, el otorgamiento en concesión a un solo operador dentro de dicho mercado. Ante ello, podrían surgir distintos problemas como los ya planteados en el presente capítulo.

Cabe precisar que dado que existiría un solo operador que explote y administre el terminal terrestre de pasajeros y toda vez que existirían restricciones legales propias de una concesión, este monooperador tendría posición de dominio en el mercado de acceso a los terminales terrestres en la provincia de Lima.

En ese sentido, este monooperador tendría incentivos para integrarse hacia abajo y poder extraer mayores excedentes a las empresas que no están vinculadas con ella, o al generar prácticas discriminatorias o exclusorias para beneficiar a su vinculada.

De otro lado, si bien, existe el marco normativo para sancionar alguna conducta que se configure como abuso de posición de dominio de parte del

operador del terminal terrestre este puede ser evitado de manera ex ante, como por ejemplo, prohibiendo de manera contractual que se integre de manera vertical con una empresa que preste el servicio de transporte de pasajeros. Sin embargo, se pueden generar otros mecanismos que eviten restricciones en el mercado aguas abajo, tales como mecanismos de subastas para la elección de los horarios para el uso de rampas por parte de las empresas de transporte de pasajeros. De esta forma se pueden generar situaciones transparentes de negociación que eviten conductas anticompetitivas que afecten al consumidor final.

Por consiguiente, una de las posibles soluciones para evitar estos posibles conflictos que pueden surgir de la propuesta planteada es la establecer mecanismos en el mismo contrato que garanticen una prestación equivalente para operadores que no están vinculados con el monooperador, de forma que no se limite o restrinja el proceso competitivo.