O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

POLICY PORT IN LATIN AMERICA
POLÍTICAS PORTUARIAS EN LATINOAMÉRICA (1)

María Victoria Flores (2) (3)
Universidad Simón Bolívar
mvflores@usb.ve

Resumen
Este trabajo logra una aproximación contextual del mercado de servicios portuarios en Latinoamérica, a partir de la revisión documental del marco teórico, legal y jurisprudencia. Se observa y evalúa el fenómeno objeto de estudio, estableciéndose una correlación entre la concesión bajo la figura de la libre oferta y demanda de los servicios y la operación en un mercado de pocos oferentes; resultante en una legislación nacional y contratos de concesión defendiendo un libre mercado y por otro lado, jurisprudencia sobre prácticas del mercado señalando que no existe libre mercado que defender.
Palabras clave: *Descentralización, política portuaria, América latina.*

Abstract
This work achieves a contextual approach the port services market in Latin America, from the document review the legal framework and jurisprudence. It observes and evaluates the phenomenon under study, establishing a correlation between the grant in the shape of the free supply and demand for services and operating in a market of few suppliers, resulting in national legislation and concession contracts defending a free market and on the other hand, case law on market practice indicating that there is no free market to defend.
Keywords: *Decentralization, port policy, Latin America*.

---

(1) La Investigación se realizó en el marco del proyecto de investigación S1, presentado por la autora ante la Universidad Simón Bolívar, S.L. de Venezuela. Versión ampliada de la ponencia presentada en el ***IAME-2011, SESION ESPECIAL PARA IBEROAMERICA***, realizado en Santiago de Chile, en noviembre de 2011, en CEPAL.

(2) M.Sc, Profesora Agregada de la Universidad Simón Bolívar, Doctoranda en Cs Sociales., en la Universidad Central de Venezuela.

(3) La Fundación Unamuno otorgó subvención parcial para la publicación de este trabajo en esta revista.

DOI:http://doi.org/10.5281/zenodo.5131387

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

1.- EL PROBLEMA

El problema que trata la investigación es el comportamiento oligopólico del mercado de servicios portuarios, en un sistema definido como de libre competencia. Se aborda la problemática a través de las interrogantes siguientes ¿Cómo se comporto el mercado, de los servicios portuarios durante la descentralización? y ¿Cuál es la responsabilidad del Estado al concesionar bajo la "libre competencia", si se produce la colusión?

Los antecedentes nos remiten a finales de la década de los ochenta e inicios de los noventa, cuando se produce la descentralización portuaria en la región. En Latinoamérica se descentralizó los servicios portuarios desprovistos de una ley marco que adaptara la descentralización a las características típicas del mercado, SABATINO, José (2009); habiéndose concesionado bajo el esquema del derecho romano o napoleónico, es decir el Estado dueño del puerto; SEPULVEDA, Diego (2011). Se establece la "libre competencia" como mecanismo de determinación del precio; esta “libre competencia” fue definida en la Constitución y los contratos de concesión.

2.- ABORDAJE TEÓRICO CONCEPTUAL

La descentralización, medio por el cual se busco la efectividad de la gestión pública, es definida como “aquel proceso de transferencia de poder político, fiscal y administrativo desde el nivel central a los niveles sub-nacionales del gobierno”, MONTESINOS, (2005), que facilita el logro de la competitividad nacional porque disminuye la burocracia estadal y facilita la efectividad de la gestión pública al dividir la responsabilidad entre los Estados o regiones que conforman un país. Las políticas públicas a su vez son las decisiones que toman las autoridades públicas o gobierno con el fin de alcanzar un objetivo o meta, las cuales se traducen en el marco legislativo, si bien es cierto las políticas públicas no están referidas a la ética propiamente dicha, su componente es evidentemente ético, por la responsabilidad que

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

conlleva la administración de los recursos del Estado, como lo enuncia la Ley y la Constitución Nacional.

Desde la perspectiva clásica, Adam Smith mostro las bondades de la competencia en su doctrina "laissez-faire", la cual recomendaba la no intervención del Estado en asuntos económicos, más conocida como la mano invisible del mercado, es necesario aclarar que esta solo es válida en economías perfectamente competitivas, es decir donde la gran cantidad de oferentes y demandantes no permiten la existencia de posición de dominio que lesione la libertad de elegir o no el bien o servicio ofertado, igualmente el comportamiento del "libre" mercado depende no solo del número de empresas, sino de cómo se comportan estas empresas, de tal forma que si deciden cooperar para practicar la colusión esa libertad de mercado queda también sin efecto real. En este sentido, aun en libre competencia existe la responsabilidad del Estado de "controlar" el mercado.

La libre competencia está basada en la libertad de decisión que tienen tanto oferentes como demandantes de concurrir al mercado, lo que genera incentivos para que las empresas obtengan ventajas competitivas sobre otras mediante la reducción de costos o la superioridad técnica. Esta situación es ideal porque incrementa la eficiencia, “el papel económico del Estado es aumentar la eficiencia fomentando la competencia, frenando las externalidades y suministrando bienes públicos” SAMUELSON y N. (2002). De este concepto básico de la función económica del estado surge la necesidad de revisar el mercado, para contrastar su funcionamiento con la figura del Estado contralor o regulador del sistema, tal como lo señalan OSBORNE D. y GAEBLER T. (2002) en "reinventando el Gobierno".

PORTER, M (2005), pionero en el estudio de competitividad y uno de los gurús de la administración moderna, indica que “La competitividad se define por la productividad con la que un país utiliza sus recursos humanos, económicos y naturales” años más tarde agrega: “la competitividad podría suceder mejor en un escenario descentralizado. PORTER, (2011).

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Al revisar el concepto de competitividad portuaria, se observa que tradicionalmente nos limitamos a considerar el punto de vista de la línea naviera y los exportadores "Los buques y la carga" con la visión "puerto a puerto", pero la práctica del comercio internacional nos muestra que la competitividad continua siendo evaluada hasta que la carga arriba a los almacenes. "Los puertos… motor de desarrollo […] antes su función era puerto a puerto, hoy en día vemos que su función es puerta a puerta", GALLEGOS, (2010), este paradigma amplía el espectro de análisis tomando en cuenta los servicios y rutas en origen y destino, que cubre el arribo de la carga desde y hasta a los almacenes de comprador y vendedor.

OSBORNE D. y GAEBLER T. (2002) autores del libro "reinventando el Gobierno", mencionan que la responsabilidad del Estado es descentralizar y buscar competitividad, para repensar la función pública y pasar de un Estado burocrático a uno efectivo y contralor.

Sobre controlar o no el mercado de servicios portuarios, se cita a RICARDI, M.A. (2008), en su estudio "*El rol del estado y el dilema entre eficiencia y equidad*"[1], RAMIREZ, J.I. (2006), en su estudio "*El Estado como objeto económico"* [2], BERRIZBEITIA, L.E. (2004), en su ponencia "*El papel de las entidades multilaterales regionales"*[3] quienes coinciden con SAMUELSON y NORDHAUS (2005), "*Economía*"[4] , afirmando que el papel económico del Estado es fomentar la eficiencia, equidad, estabilidad y crecimiento macroeconómico, señalan que la eficiencia se aumenta propiciando la competencia, frenando las externalidades y suministrando bienes públicos

El término "oligopolio" referencia a un tipo de mercado donde existen pocos vendedores, estos pueden ser de 2 a 15 empresas, cuya característica es que cada una puede influir en el mercado.

[1] RICARDI, M.A., Miembro de la Comisión de Estudios sobre finanzas de Argentina.
[2] RAMIREZ, J.I., Economista, mexicano, autor de libros sobre economía, política y desarrollo.
[3] BERRIZBEITIA, L.E., Vicepresidente de la Corporación Andina de Fomento.
[4] SAMUELSON Y NORHAUS. economistas, autores del libro "Economía".

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

En la Unión Europea se observa una variedad de "modelos de administración portuaria", las cuales buscan según su objetivo: rentabilidad, recuperación de costes o desarrollo de la actividad comercial, GARCIA, Luis (2000). Sobre la propiedad del puerto se establecieron varios sistemas: Landlord-port" (puerto propietario) donde el Estado o ciudad es dueña del terreno y la concesión se da a operadores privados, como en el caso de Panamá, Venezuela y Perú. De igual manera se tiene la "Tool -port" (puerto instrumento), donde el Estado construye y compra el equipo y un operador explota la actividad, como los puertos de Chile, Japón y algunos en Estados Unidos. Se tiene el "Operating -port" (puerto explotador) donde el Estado construye, compra el equipo y explota el puerto, como son los casos de Perú y Panamá en sus inicios. En las concesiones el inversor asume el riesgo y por tanto cobra de a través de las tarifas a los usuarios, su inversión. MONTERO, Luis (2007) señala que se deben incluir cláusulas especiales en caso de conductas oligopólicas, los precios máximos son medidas de control.

Tabla 1: Inversión privada en proyectos de infraestructura portuaria por Regiones

Período 1986-2000

REGIONES	INVERSIÓN PRIVADA (millones $ US)	PARTICIPACIÓN (%)
Asia Este	**5.482**	**55,2**
Asia Sur	1.752	17,6
Oriente Medio	248	2,5
Africa	372	3,7
América Latina	**2.016**	**20,3**
ECA	68	0,7
TOTAL	9.938	100

Fuente: Modelos de Concesión portuaria, MONTERO G., Luis (2007), con datos del Banco Mundial.

En el cuadro No. 1 se puede observar el comportamiento de la inversión privada en infraestructura portuaria, es evidente la marcada diferencia de las zonas de Asia y América Latina con respecto al resto de regiones, esto obedece principalmente al desarrollo industrial alcanzado en el Asia por los países denominados de reciente industrialización (ASEAN), lo cual elevó considerablemente el comercio internacional

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

hacia y desde esa región. Esto nos permite observar que las inversiones en infraestructura estuvieron soportando los cambios geopolíticos comerciales, los cuales están en constante movimiento, pero son predecibles por el resto de las economías. De esta forma, el incremento de los volúmenes de contenedores así como el redimensionamiento de los buques que transportan mercancía están siendo contemplados por los puertos del mundo, y sus inversiones se basan en la proyección de manejar el mayor volumen de carga de la región, puertos centralizados o Hub. La nueva concepción de puertos "de concentración de carga", la adecuación de los tradicionales puertos para llevarlos a esta nueva concepción requiere importantes inversiones en dragado, infraestructura y súper estructura que el Estado no está en condiciones de asumir, por este motivo, las privatizaciones y concesiones iniciadas en los años 90 han sido la solución que ha adecuado el sistema portuario a las nuevas.

III.- METODOLOGIA Y HALLAZGOS

La metodología es cualitativa, documental, bibliográfica; se incorporó la recopilación de casos con el fin de contextualizar empíricamente el mercado y responder a las interrogantes formuladas en el problema. Latinoamérica es la población para la cual se valida los resultados de esta investigación, la muestra representa el 30% de la población y está conformada por los países seleccionados: Chile, México, Perú, Argentina, Panamá y Venezuela. La muestra es no aleatoria, de tipo intencional. La intención que guió la selección de los países obedece a que ellos representan según su ubicación geográfica la extensión que involucra toda la América Latina, además porque iniciaron casi simultáneamente en la década de los 90 la descentralización de sus servicios portuarios. La intención que guió la selección de los puertos fue que ellos son los principales puertos comerciales de cada país, ya que a través de ellos cruza entre el 50% y 70% del total de mercancía que ingresa o sale de esos países.

En el gráfico No. 1 se identifica la muestra, el número entre paréntesis corresponde a la posición competitiva del país en la clasificación en el ranking mundial.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Se presenta el estudio de percepción de competitividad portuaria, realizada por la Universidad Politécnica de Valencia, (2003), en el cuadro No. 2, donde se muestra que el puerto de Venezuela -Puerto Cabello- es el menos competitivos en términos globales, el segundo menos competitivo es Perú, entre los países que integran la Comunidad Andina de Naciones.

Gráfico 1: Identificación de la muestra objeto de estudio

1. Chile 4.69 (30)**
2. Puerto Rico 4.49 (41)
3. Panamá 4.33 (53)
4. Costa Rica 4.31 (56)
5. Brasil 4.28 (58)
6. Uruguay 4.23 (64)
7. México 4.19 (66) **
8. Colombia 4.14 (68)
9. Perú 4.11 (73)**
10. Guatemala 4.04 (78)
11. El Salvador 3.99 (82)
12. Argentina 3.95 (87)**
13. Honduras 3.89 (91)
14. Jamaica 3.85 (95)
15. Ecuador 3.65 (105)
16. Bolivia 3.64 (108)
17. Nicaragua 3.57 (112)
18. Paraguay 3.49 (120)
19. Venezuela 3.48 (122)**

Fuente: Universidad Politécnica de Valencia y C.A.F., Estudio: *"Evaluación de los Principales puertos de América del Sur"*, CHAPAPRIA, Vicent [et al], (2003) pp.646.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Tabla 2: Valoración global de los servicios portuarios: Países de la CAN

Año 2003

	Arica	Matarani	Manta	Pto. Cabello	Callao	Guayaquil	Buenaventura	Cartajena
Coste	3,8	6,3	6,5	4,2	5	4,1	6	5,9
Rapidez	4,3	6,3	6,5	4,3	4,6	5,3	6,1	6,2
Fiabilidad	6,3	6,3	6,3	5,2	4,7	5,1	6,2	6,7
Seguridad	5,7	6,7	6,3	3,7	4,9	5	6,2	6,8
Nota Global	5,0	6,4	6,4	4,3	4,8	4,9	6,1	6,4

Fuente: Universidad Politecnica de Valencia y CAF, Estudio: "Evaluación de los principales Puertos de América del Sur" **, CHAPARRIA, [et al],(2003)pp.646.**

Es importante señalar que este estudio se realizo en el año 2003, después de haberse producido el proceso de descentralización portuaria en Latinoamérica. (Se elaboro a través de una encuesta a clientes, usuarios y proveedores de servicios, incluyendo a las instituciones y organismos públicos que realizan tareas de inspección o administración en ellos, quienes valoraron los servicios de 1 – la calificación más baja – a 7 – la más alta).

Además de las cifras que reflejan la percepción de los puertos en América del Sur, donde Venezuela representa uno de los países con memos valoración de sus servicios portuarios, un estudio sobre la gestión del Puerto de Venezuela, Puerto Cabello realizado en el año 2006 muestra que desde el inicio de la descentralización portuaria adoptada por Venezuela, los cambios en la gestión portuaria fueron evidentemente competitivos en relación a la vieja administración del INP. Las cifras son evidentes y reflejan resultados concretos sobre los cambios en gestión realizados por este puerto. Debo señalar que las inversiones a la comunidad fueron publicadas el año 1998, una forma de mercadear los éxitos de la descentralización, sin embargo para el año 2005 no se tiene acceso a la información, la consideran de carácter "confidencial". A la fecha, con la reversión de este puerto en el año 2009 a poder central a través de la empresa Bolipuertos las cifras de inversión continúan siendo "estratégicas".

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Tabla 3: Análisis comparativo de la gestión portuaria antes y después de a descentralización.

AÑO	1991	1998	2005
Personal empleado	5200	200	206
Operaciones dia/año	280	365	365
Horas trabajadas al año	2800	8700	8700
Eficiencia en la operación h/buque	163	37	35
Buques atendidos	1640	3224	3013
Carga movilizada (ton/año)	4,3 mll	9,5	9,5 mill.
Contenedores movilizados (TEU)	69623	345843	490000
Operaciones de contenedores	10 mov/h	22	45
Inversiones y contribuciones al puerto a la Ciudad y al Estado.	0	23,4 millardos	N.I.

Fuente: Estadisticas de Gestión Portuaria, Publicación IPAPC. Estudio: Plan estratégico administrativo del IPAPC Análisis y Propuesta. Flores, (2006)

Los puertos del denominado Cono Sur, también fueron evaluados, destacándose los índices de mayor valor en relación a los países de la CAN, y donde el Puerto de Montevideo presenta un menor índice de valoración de sus servicios portuarios.

Tabla 4: Valoración global de los servicios portuarios: Paises del cono Sur.

VARIABLES/ PUERTOS	Manaos	Valparaiso	San Antonio	Buenos Aires	Montevideo
COSTE	4,9	5,6	5,6	4,8	4,2
RAPIDEZ	5,6	6,1	5,9	6,0	5,4
FIABILIDAD	6,4	6,3	6,2	5,8	5,7
SEGURIDAD	5,6	5,8	6,0	5,8	4,1
NOTA GLOBAL	5,5	6,0	5,9	5,6	4,9

Fuente: Universidad Politecnica de Valencia y CAF, Estudio: "Evaluación de los principales Puertos de América del Sur" **, CHAPARRIA, [et al],(2003)pp.646.**

Con el fin de contrastar la teoría con la práctica, se realizó una recopilación de casos prácticos, donde la "libre competencia" es el tema de fondo, esto de la mano de la "responsabilidad" del Estado en el control de los servicios portuarios, con el fin de responder las interrogantes formuladas al inicio de la investigación.
De esta manera se establece una correlación entre la concesión bajo la figura de libre oferta y demanda de los servicios y la operación en un mercado de pocos oferentes.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

MARCO LEGAL Y JURISPRUDENCIA SOBRE LIBRE COMPETENCIA DE SERVICIOS PORTUARIOS.

El caso peruano se presenta en virtud de caracterizar un mecanismo legal articulado para el mercado portuario, lo cual lo diferencia de otros países de la región, pero sin embargo muestra oportunidades de mejora en la legislación y su aplicabilidad.

Caso Perú: (28-02-2011)

Fuente:www.gestiopolis.com/economia-2/concesion-muelle-norte-callao-peru-medidas-cautelares-facultad-reguladora-estado.htm.gestiopolis.com.

- En 1979 el Perú aprobó en la Asamblea Constituyente nombrar al país como "Un Estado descentralizado unitario", en el año 1986, aunado a la ola de descentralización latinoamericana, se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo, elaborado por el Instituto Nacional de Planificación (INP) el cual debía establecer las bases para el desarrollo de las regiones, luego en 1990 por primera vez se eligen 11 regiones. Perú es uno de los pocos países que establece en su constitución la Descentralización política. Tiene un amplio sistema legislativo que controla la libre competencia y los servicios públicos, sin embargo se observa el siguiente caso que refiere la posición de dominio de los servicios portuarios desde el proceso de licitación a concesionar.

- El control posterior se ejerce en virtud del art. 2º de la Ley Nº 27701 –Ley que establece disposiciones para garantizar la concordancia normativa entre los procesos de privatización y concesiones con la legislación regulatoria; concordante con el art. 37º del Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, Reglamento General de OSITRAN.

- En cuanto al segundo regulador, es función de INDECOPI vigilar la libre iniciativa privada y la libertad de empresa defendiendo la

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

libre, leal y efectiva competencia vía control posterior. En conclusión se retarda la facultad de control ex ante también de este segundo regulador, a través del art. 2.1 literal a) del Decreto Legislativo Nº 1033 – Ley de Organización y Funciones del Indecopi, y art. 2º de su reglamento, aprobado por Decreto Supremo Nº 009-2009-PCM.

- Es en este escenario de desregulación del control previo para ambas agencias, que con fecha 22 de julio del 2010 se publica el Decreto Supremo Nº 033-2010-MTC,[…], el Estado hizo uso de su prerrogativa regulatoria para establecer un control ex ante del proceso de concesión del Muelle Norte, estableciendo el parámetro de elegibilidad a la postulación, con la finalidad de fomentar la tan ansiada competencia portuaria. Se estableció entonces –pero no por iniciativa de las autoridades reguladoras– la incompatibilidad de una sociedad concesionaria para competir contra sí misma en la administración de un segundo terminal portuario adyacente a aquel que ya se adjudicó.

- IV. Medidas discriminatorias […] El Estado garantiza la libre iniciativa privada, no admitiendo tratamientos discriminatorios ni diferenciados. Ello de conformidad con lo dispuesto el art. 60º de la Constitución y art. 12º del Decreto Legislativo Nº 757 – Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada. Para abundar, nuestra legislación anti monopólica –tal como está regulado– consciente la conformación de monopolios ó "posiciones de dominio" (art. 7.2º del Dec. Leg. Nº 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas) proscribiendo únicamente el abuso del mismo, lo que concuerda objetivamente con el art. 61º de la Constitución, que es el sustento del cuestionado decreto supremo. […]

En resumen, esta jurisprudencia deja en evidencia que aún a pesar que el sistema jurídico peruano tiene de un lado un organismo como INDECOPI que defiende la libertad o iniciativa de la empresa, además sanciona la posición de dominio o monopolio y otro organismo como

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

OSITRAN que vigila en los contratos de concesión portuaria en un mercado oligopólico bajo la "libre competencia", para propiciar un precio justo en los servicios portuarios, el no haber especificado en qué momento se podía realizar la función de OSITRAN "ex ante, ex post" solo al contrato y no a los competidores, impide que una empresa concesionaria compita con ella misma, lo que en definitiva creará la posición de dominio, excusándose en la libertad de la iniciativa privada defendida por INDECOPI y contemplada en la legislación. Además respaldada por un informe de OSITRAN que demuestra que el alza de las tarifas portuarias que la misma empresa realizó en el puerto de Paita no obedece a una posición de dominio. Lo que sirve de argumento a la empresa concesionaria de que no se puede juzgar o prejuzgar como posición de dominio si no se ha cometido el abuso de la posición en el mercado.

Es importante señalar que aún cuando las concesiones se otorgaran a empresas diferentes, se pudiera dar la colusión o acuerdo de precios entre las empresas, por tratarse de un mercado con número reducido de empresas (oligopolio) lo cual eliminaría la competencia. Evidentemente la posición de dominio negada por la constitución se dará si esta empresa gana una segunda licitación. Desde un punto de vista más práctico, surge el cuestionamiento de ¿cómo ejercerá OSITRAN su labor controladora si no regula los precios?, si no tiene un parámetro de comparación en el mercado local sobre la calidad, precio, tiempo de los servicios que se ofrece, si los servicios están en manos de una misma operadora. ¿Cuál será el motor de competencia de una empresa contra ella misma? ¿Qué pasaría con la competitividad portuaria nacional si por efectos de colusión se debe suspender el contrato de concesión a la operadora de más de una terminal en el mismo puerto?, ¿Qué podría hacer el usuario del servicio ante una colusión, si necesita exportar o importar una mercancía? ¿Cuánto tiempo pasaría entre el momento en que ocurre la colusión y el momento en que se corrige, y que efectos tendía en los costos de importar o exportar en el país?

Caso Venezuela: (17-12-2008),
Fuente: www.venezuelajuridicaenlinea.com

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

El caso venezolano es citado por la precisión con la cual la jurisprudencia aclara la competencia de entes contralores en la administración de bienes públicos. Aclara la inaplicabilidad de la "libre competencia" en un mercado oligopólico.

El sistema portuario venezolano descentralizado es fruto de las reformas del año 1991, con la Ley Orgánica de Descentralización Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, que transfirió las competencias del poder público a los Estados Federales. Esto significó la liquidación del Instituto Nacional de Puertos (INP) ente público que administraba el sistema portuario nacional.

La jurisprudencia dice reconocer que no existe libre competencia que defender, porque el mercado de servicios públicos no es de libre mercado, también señala que el ente que vigila sanciona la conducta oligopólica en Venezuela PROCOMPETENCIA, no tiene injerencia en el caso, por cuanto el ente público que concesiono, en este caso el Estado, debe realizar la labor contralora, por tratarse de un bien público concesionado, en un mercado de tipo oligopólico.

- DOCTRINA ADMINISTRATIVA de la Superintendencia para la promoción y protección de la libre competencia. Inaplicabilidad respecto de los servicios públicos. De a acuerdo con lo establecido en el artículo 1º de la Ley para Promover y Proteger el ejercicio de la libre competencia (Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 35.963 del 21 de mayo 2001), la misma que tiene por objeto promover y proteger el ejercicio de la libre competencia y la eficiencia en el beneficio de los productores y consumidores y prohibir la conductas y prácticas monopólicas y oligopólicas y demás medios que pueden impedir, restringir, falsear o limitar el goce de la libertad económica. […] de allí que se señale en el artículo 29 de la Ley de Pro Competencia que: "La Superintendencia tendrá a su cargo la vigilancia y el control de las prácticas que impidan o restrinjan la libre competencia", […] la competencia establecida en el artículo 1º de la Ley de Pro Competencia, en todas aquella actividades económicas que puedan ser desarrolladas libremente, sin

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

> limitación alguna (para acceder , participar e incluso salir de la actividad) cuya regulación corresponderá a las leyes naturales de la economía de mercado, vale decir, las de oferta y la demanda. Por el contrario, tal competencia es inexistente, y así corresponde manifestarlo a esta Corte, en el caso de aquellas actividades económicas que constituyen servicios públicos excluyentes, donde los particulares participan por la vía de concesión; la actividad se encuentra sometida a las limitaciones de un ente público llamado a controlar y regular la actividad; capaz de determinar las condiciones de acceso, permanencia y salida de dicha actividad; el cual puede incidir directa o indirectamente sobre las condiciones de la misma, hacer exigencias e incidir directamente en ella, y con potestad sancionadora sobre quien la presta, por no cumplir con las condiciones que le han establecido para ello. Incompetencia que hace evidente toda vez que en tales casos no existe libre competencia que proteger, pues no es un mercado sino un órgano externo el que regula la actividad, la cual queda fuera entonces del ámbito de la referida Superintendencia de la Corte Primera de lo Contencioso Administrativo, del 24 de Septiembre de 1997, caso Línea Aeropostal Venezolana, C.A. Desde 1997, fecha de ésta jurisprudencia, hasta junio del 2011 no existe ningún ente del Estado que cumpla labores de "Control" del mercado de servicios portuarios, como OSITRAN en Perú.

-

Venezuela acaba de revertir el proceso de descentralización portuaria, según Gaceta Oficial Nº 38.146, de fecha 25 de marzo de 2009, al crear la empresa BOLIPUERTOS, S.A. que equivaldría a decir una ENAPU venezolana, no existe ningún ente que la controle por lo que el Estado asumió la función de determinar el precio. Es importante señalar que Venezuela tiene un sistema de control cambiario, el dólar que estuvo regulado a 2,30 por más de 10 años, por devaluación fue fijado a un valor de 4,30 lo que significa el incremento en dólares.

La centralización:
Como consecuencia de este proceso de reversión portuaria en Venezuela, el Ejecutivo Nacional dicta el Decreto No. 6.645 (Gaceta

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Oficial No. 38.146 del 25-03-09) relativo a la creación de la sociedad anónima BOLIVARIANA DE PUERTOS, BP por sus siglas, cien por ciento capital de la república venezolana, ente ahora encargado del acondicionamiento, administración, desarrollo, mantenimiento, conservación y aprovechamiento de los bienes y servicios que comprenden la infraestructura portuaria de los puertos del Guamache, Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira así como de los futuros puertos revertidos. Es importante señalar que ya el Estado venezolano ya había creado en junio de 2007 (Gaceta Oficial No. 38.703 del 12-06-07) otra sociedad anónima denominada igualmente BOLIVARIANA DE PUERTOS, B.P.S.A. por sus siglas, de capital mixto Venezolano-Cubano, que tiene por objeto "la modernización, recuperación, equipamiento y construcción de puertos tanto en la República Bolivariana de Venezuela como en la República de Cuba. SABATINO, José (2009).

Santos Rivas, presidente de la Cámara de Comercio dice…"La denominada transparencia lograda con la descentralización no está presente, en la página web de la empresa BOLIPUERTOS se observa información difusa sobre lo que ocurre en ella. No hay acceso al número de recursos humanos laborando y de equipos operativos, tomando en consideración que se dejó de hacer mantenimiento a los que funcionaban, lo que ha generado congestión en los patios y almacenes. […]

Por la falta de acceso a la información no ha sido posible completar el cuadro de competitividad portuaria, sin embargo se hace evidente que la centralización en algunos países parece no funcionar eficientemente, lo cual hace recomendable analizar porque se va de un extremo a otro centralizando, descentralizando y luego volviendo a centralizar y siempre con el mimo objetivo, lograr la competitividad nacional.

Caso Chile: (14-01-2008)
fuente: www.tdlc.cl/.../Demanda_Graneles%20C%20159-08%20(AC).pdf

El caso chileno es presentado con el fin de documentar empíricamente como se llevo a cabo la colusión en el sistema portuario y cuáles

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

fueron los mecanismos que se activaron para dar a conocer la problemática.

Chile Inicia la descentralización portuaria en diciembre del 1997 con la ley que reforma la estructura de la empresa portuaria chilena (Emporchi).

De acuerdo a la revisión bibliográfica este país ha creado la competencia de los servicios desde el momento de licitar cada servicio, ha establecido tarifas de servicios portuarios. Ha establecido un sistema de consultas cada vez que se verifique que una actividad portuaria no tiene alternativa de uso o competencia, que garantice el libre acceso al servicio y el precio adecuado. Están conscientes de que en el sistema mono operador se pasa de un sistema de libre mercado a uno de tipo monopólico, debido a que se identifica como una necesidad esencial, difícil de replicar en un área cercana. La licitación de tipo mono operador determino que la misma debería adjudicarse al postulante que ofrezca el menor índice de tarifas por los servicios básicos. Las tarifas de adjudicación, se constituirán en la tarifa máxima aplicable para servicios básicos durante todo el período de la concesión. En tareas donde exista la competencia, la tarifa será libre, a continuación se extrae de la jurisprudencia el siguiente caso:

- TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RODRIGO ERRAZURIZ RUIZ-TAGLE, chileno, casado, ingeniero civil, cédula nacional de identidad número 5.618.098-2 en representación, según se acreditará, de GRANELES DE CHILE S.A., sociedad del giro de su denominación, rol único tributario 96.725.160-7 (en adelante “Graneles de Chile”), ambos domiciliados en Carretera Eduardo Frei Montalva Nº 340, piso 4, comuna de Rancagua, a este H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, respetuosamente digo:
- ”… vengo en interponer demanda en contra de (A) PUERTO TERRESTRE LOS ANDES SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A., representada legalmente por su Gerente General don Patricio Rafael Gaete Jaime, ingeniero aeronáutico, ambos con domicilio en calle Vitacura 2771, oficina 405-A, comuna de Las Condes

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

(en adelante indistintamente "PTLA", la "Concesionaria" o la "Demandada"), por haber incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando el Artículo 3° del DL 211, al efectuar una explotación abusiva de su posición dominante en el mercado relevante de los servicios de apoyo aduaneros necesarios para el comercio internacional entre Argentina y Chile de la zona central (Buenos Aires/Rosario/Córdoba - Región Metropolitana/V Región / VI Región), conferida en virtud de la adjudicación del contrato de concesión de la obra pública fiscal Puerto Terrestre Los Andes (en adelante la "Concesión"). Específicamente el abuso denunciado consiste en que PTLA ha cobrado por el Servicios de Apoyo a la Inspección del SAG (según dicho término se define más adelante y que, en términos simples, consiste en tomar muestras de los productos transportados bajo instrucciones de la autoridad correspondiente), efectivamente prestados a mi representada y a otras empresas, una tarifa desproporcionada y abusiva que corresponde al cobro por el servicio de estiba y desestiba (carga y descarga total del camión), servicio que en la práctica no se realiza y que además no puede materialmente prestarse a los camiones a granel; y

- (B) FISCO DE CHILE, representado para estos efectos por el Abogado Procurador Fiscal de Santiago doña María Teresa Muñoz Ortúzar o quien la reemplace legalmente, con domicilio en Agustinas 1687, comuna de Santiago, en razón que la Dirección General de Obras Públicas (en adelante "DGOP") ha consentido, avalado o permitido tales abusos al no ejercer sus facultades de fiscalización prescritas en la Ley de Concesiones de Obras Públicas y en la Bases de Licitación de la Obra Pública Puerto Terrestre Los Andes.
- […] En cuanto a determinar a quién le corresponde sancionar las infracciones al justo precio, según el jurista Domingo Valdés Prieto10, existen dos fórmulas de sanción y rectificación del precio injusto: los juzgados civiles y el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. "Los juzgados civiles han de ocuparse de los precios injustos constitutivos de lesión enorme y de las indemnizaciones a que den lugar determinadas ofensas anti

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

monopólicas lesivas del justo precio; en tanto que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia es competente para conocer de los precios injustos que resulten de los abusos de posición monopólica y éstos pueden exhibir dos variantes: precios predatorios donde la injusticia radica en un precio inferior al justo para expulsar a ciertos competidores y precios exorbitantes donde la injusticia consiste en cobrar por sobre el justo precio con el ánimo de percibir una renta monopólica".

- En palabras del mismo destacado jurista: "El precio justo es aquel precio que respeta la equivalencia conmutatividad entre los bienes que se intercambian (mercancía y precio) y dicha equivalencia se establece considerando los valores económicos de los bienes intercambiados vigentes en el lugar y en el momento en que se realiza el intercambio. Sólo en la medida que concurra un justo precio se dará satisfacción a la justicia conmutativa, puesto que las partes intervinientes en dicha transacción obtendrán, respectivamente, la utilidad que a cada una de ellas corresponde con motivo de la misma. Dicha utilidad será función de la necesidad de cada una de las partes".
- […] El abuso en cuestión ha perjudicado no sólo a mi representada - y por esta vía a los consumidores chilenos en general - sino que también a numerosas otras empresas que importan productos a granel desde Argentina y desde otros países y que ingresan a Chile a través del Paso Los Libertadores. Tanto es así que durante el año 2007, seis empresas interpusieron demandas ante este H. Tribunal en contra de PTLA por abusar de su posición dominante, así como también en contra del Fisco de Chile, por permitir a PTLA cometer los abusos descritos. Se trata de Nutripro S.A., Empresas Tucapel S.A. Comercial Terramar Limitada, Agroexportadora e Importadora Limitada, conjuntamente con Agrícola Tarapacá Limitada, E.D. & F. Man Chile S.A. Actualmente, todas las demandas se encuentran acumuladas al Rol.
-

Este documento consta de 37 páginas y está disponible en: www.directemar .cl/images /stories/Marco_ Normativo/.../A13-001.pdf.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Caso Panamá.

Fuente: http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/que_es_ amp.html?reload_coolmenus

El puerto de Balboa fue privatizado en el año 1996, pasando a manos de empresas privadas, la Panama Ports Company.
El caso panameño se muestra en virtud de contrastar un sistema portuario en Latinoamérica con suficientes oferentes y la activa participación del estado como contralor del mercado.
La Autoridad Marítima de Panamá, entidad autónoma del Estado panameño, fue establecida mediante el Decreto Ley N°7 de 10 de febrero de 1998, unificó las competencias marítimas que hasta esa fecha poseían la Autoridad Portuaria Nacional, la Dirección General Consular y de Naves, del Ministerio de Hacienda y Tesoro; la Dirección General de Recursos Marinos, del Ministerio de Comercio e Industrias, y la Escuela Náutica de Panamá, del Ministerio de Educación.

El párrafo segundo del artículo primero del Decreto Ley 7 de 10 de febrero de 1998, fue modificado por la Ley 57 de 2008, la cual establece que "con la creación de la Autoridad queda institucionalizada la forma como se ejecutará la coordinación y de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo final del artículo 317 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera que la Autoridad ostentará todos los derechos y privilegios que garantice su condición de autoridad suprema para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional";

Mediante la Ley No 56 del 6 de agosto de 2008 establece que la Autoridad marítima tendrá la función establecer la estrategia marítima. En su artículo 7mo, en un marco de libre competencia podrá adoptar medidas de regulación, ordenación y control.

- Artículo 7. La Autoridad Marítima de Panamá desarrollará la actividad portuaria en un marco de libre y leal competencia entre los operadores portuarios, así como entre los proveedores deservicios, a fin de fomentar el incremento de la actividad marítima. […] pudiendo adoptar las medidas de regulación,

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

ordenación y control que para tal fin sean necesarias conforme a lo dispuesto en esta Ley.

- Artículo 73. Los operadores portuarios no podrán adoptar medidas o tarifas discriminatorias o que atente contra la libre competencia o la libre concurrencia de los concesionarios autorizados y de los que prestan Servicios Marítimos Auxiliares. En caso de la discriminación, la Autoridad Marítima de Panamá, regulará cualquier incremento en las tarifas.
- Artículo 74. Un porcentaje de las tarifas que se cobren en concepto de movimiento será destinado al desarrollo y mantenimiento de los atracaderos y puertos estatales.
-

De acuerdo con la Autoridad Marítima de Panamá, el sistema portuario nacional cuenta con un total de 34 terminales de las cuales 16 (dieciséis) son administradas por el Estado y 18 (dieciocho) concesionados, en manos de operadores del sector privado. Evidentemente la cifra nos muestra que en efecto si existe un mercado lo suficientemente amplio como para no tener posición de dominio. Esta libre competencia también tiene en la ley un respaldo de regulación y control en caso de que existan conductas que limiten el acceso a las tarifas o al servicio. Adicionalmente como se establece que de existir tarifas discriminatorias el Estado regulara el incremento.
Panamá es reconocido como un puerto de transbordo "eficiente", 85% de la carga corresponde a mercancía de transbordo y el 15% restante al comercio internacional del país. Con un total de 23 grúas pórtico se presenta como el puerto de mayor tecnología en Latinoamérica. Existen denuncias sobre derechos laborales de ex trabajadores portuarios despedidos con la privatización de puertos.

Caso México: (06-09-2001).
Fuente: www.rivieramayahomeprt.com.

El objeto de traer este caso como antecedente es mostrar cómo se comporto el mercado de servicios portuarios EX ANTE, desde el momento de la concesión, recalcando que la errada concepción de un libre mercado lleva al ente responsable de controlar las conductas

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

monopólicas, realizar procesos en contra de los valores deontológicos públicos.

Aunque México inicio la descentralización en 1917, en el año 1989 se une a la ola de la descentralización de los servicios portuarios, al recibir un préstamo del Banco Mundial para tal fin.

Demanda por lesión a la libre competencia, daños al proceso de competencia y libre concurrencia derivados de la concesión otorgada a PUERTA – XCART (Dra. Ma. Elena Estavillo, Catedrática de ITMMAN). El documento que se muestra en la página electrónica de la referencia, nos remitió a un caso concreto ocurrido en México, en la cual una empresa demanda al Estado por haber otorgado bajo asignación directa la concesión a la empresa PUERTA CANCUN –XCARET, dañando así la libre competencia.

- […] El hecho de que la Secretaria de Comunicaciones y Transporte haya asignado de manera directa la concesión para construir y operar una terminal para cruceros de altura, que será utilizada en los hechos por una sola empresa, ya que se tiene una posición destacada en el mercado de los cruceros turísticos en la zona del Caribe, tuvo como efecto desplazar indebidamente e impedir el acceso de otros agentes al mercado de los servicios portuarios para la navegación de altura, estableciendo una ventaja exclusiva para la empresa Puerta Cancún –Xcaret, S.A. de C.V. y por consiguiente para su asociada, Carnival Corporation. El mercado relevante se encuentra definido conforme a los criterios que establece para el efecto el artículo 12 de la Ley Federal de Competencia Económica.
- Las Posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución.
- Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos; de sus sustitutos desde otras regiones y el extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros,

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados y las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas o el acceso de los proveedores a clientes alternativos.

-

Adicionalmente, la autora del estudio mexicano analiza a la luz de la Ley Federal de Competencia Económica (art. 13) los elementos que determinan el considerar el poder sustancial en el mercado relevante, por parte de la Secretaría de Transporte y Comunicaciones. Por lo expuesto, es importante señalar que este caso muestra dos aspectos vitales para el cumplimiento de la libre competencia, la sustitución a partir de una alternativa y el tiempo requerido para tal sustitución.

Caso Argentina:
Fuente: www.ilo.org.

Los antecedentes de Argentina son incorporados al estudio como elemento de referencia de los puntos coincidentes en las administraciones Latinoamericanas que propiciaron la descentralización de los servicios portuarios, con el fin de obtener un beneficio producto de la competitividad interportuaria. Bajo este contexto se transcriben párrafos importantes de analizar.

- […] La reforma del sector se embarca en un contexto más amplio que el de la propia industria portuaria. La política de privatización, des regulación, descentralización y apertura se aplico no solo en el sistema portuario sino en toda la economía argentina. Esta política llevada a cabo por el Gobierno y el congreso a partir de 1989 significó una profunda transformación económica que apunto a mejorar la eficiencia y la competitividad de la misma.

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

- Las metas que se consideraron para concretar la reestructuración del sector de puertos y transportes fueron las siguientes:
    - […] Repotenciar las funciones de Planeamiento y Control del Estado.
    - Promover la Libre competencia
    - Terminar con los enormes déficits de las empresas estadales como ferrocarriles argentinos, aerolíneas argentinas etc.
    -

Es importante señalar que Argentina para cumplir con su meta de promover la libre competencia, determinó TARIFAS MAXIMAS, para los servicios portuarios, las cuales solo serían sustituidas una vez que se verifique el correcto desenvolvimiento de la libre oferta y demanda.
De lo que se rescata que existe una diferencia entre “Promover la libre competencia” y “establecer la libre competencia” como mecanismo regulador del mercado. En este contexto el Estado Argentino regulo lo precios en una tarifa máxima para promover la libre competencia y “asegurar la competitividad portuaria nacional” que es la deontología pública, que debe cumplir todo Estado, a favor de su nación.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Tabla 5: Normativa sobre servicios portuarios para América Latina.

	Perú	Venezuela	México	Chile	Argentina	Panama
PARTICIPACION DEL MCDO. LOCAL 2009/ MARCO JURIDICO.	Callao (50%)	Pto.Cabello (70%)	Manzanillo (50%)	Valparaiso (59%)	Buenos Aires (70%)	Balboa (50%)
Sistema	tool port, land Lord.	land lord	APIs (Administración Portuaria Integral)	Mono operador	Mono operador	50% **Publico** 50% **Concesión Land Lord**.
Constitución	x			x		
Ley	x	x	x	x	x	x
Decreto	x	x	x	x	x	x
Ordenanzas				x		x
ENTE CONTRALOR, Sistema portuario.	Si	No	No	si	No	No
ENTE CONTRALOR, Libre competencia.	SI OSITRA E INDECOPI	Si PROCOMPETENCIA	SI CFC	Si TDLC	Si CNDC	Si ACODECO
Establece valor del canon	OSITRAN tarifa mínima. Servicios libre demanda.	tarifa minima buque y carga, mercancia libre demanda.	no, tarifa libre demanda.	si, tarífa máxima, se revisa el mercado por posible colusión.	Si, tarifa máxima	no, tarifa libre demanda.

Fuente: Investigación documental bibliográfica (2011), elaboración propia.

En la tabla No. 5 se puede observar que mientras Chile y Argentina asumen tarifas máximas para los servicios portuarios, Venezuela, Perú, México y Panamá dejan que los precios sean fijados por los concesionarios, estableciendo solo la tarifa mínima para operaciones de servicios al buque y la carga. Considerar una tarifa mínima nos confirma el error conceptual desde la firma de la concesión, en la cual

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

se protege al inversionista ante una guerra de precios, presente solo en mercados muy competitivos.
En la tabla No. 6 se observas algunas características diferenciadas del sistema portuario en la región.

Tabla 6: Competitividad portuaria y libre demanda.

Pais	Perú		México	Chile	Argentina	Panama
PARTICIPACION DEL MCDO. LOCAL 2009/ OTROS.	Callao (50%)	Pto.Cabello (70%)	Manzanillo (50%)	Valparaiso (59%)	Buenos Aires (70%)	Balboa (50%)
Principal inversion grua pórtico, incrementa la movilización de contenedores. Buques de 5ta y 6ta. generación. Fuente: Revisión documental, Informes Noticias y otros.	**6 +2 gruas pórtico de muelle.**	***10 gruas portico de patio. 2012 Se ecargo a China y Portugal, construcción y concesión nuevos terminales.***	**12 gruas portico de muelle.**	**2+2 gruas portico de muelle**	**3 gruas pórtico**	**23 gruas pórtico de muelle**
PERCEPCION DE COMPETITIVIDAD COSTO. Evaluación de los Puertos de America del Sur, CAF y Universidad Politecnica de Valencia. (2003)	**baja**	**baja**	**alta**	**alta**	**alta**	**alta**
ESTUDIOS DE SOBRE COSTOS PERU (Fuente: CRECER/MINCETUR /Galatini, M. [et all] CAF/) Y DEMANDA INDUCIDA VZLA. (Fuente: Flores 2003).	además de sobrecostos /DICAPI Y ANP, Doble pago serv. despacho y recepcion de naves. x Gubbins,E.	Doble pago almacenaje, operador y Almacén oficial de Linea naviera.	**NI**	**NI**	**NI**	**NI**
LEGISLACIÓN SOBRE OLIGOPOLIO, MONOPSONIO, MONOPOLIO Y cualquier posición de dominio en el Mercado.	**SI**	**SI**	**SI**	**SI**	**SI**	**SI**
JURISPRUDENCIA ATENTA CONTRA LA LIBRE DEMANDA PORTUARIA.	demanda "Al Estado, por no permitir competir por muelle" supuesta posición de dominio.	"Al Estado, por no defender la Libre demanda" veredicto,no hay demanda que defender.	"Al Estado, por otorgar concesión sin considerar competencia y potencial competencia".	"A la concesionaria y al Estado, por no defender los precios justos"	**NI**	**NI**
COMPETITIVIDAD NACIONAL. Fuente:Montesinos, E. (2005) "Los estudios de descentralización en América Latina: una revisión sobre el estado actual de la temática". Mas bajo, mejor competitividad.	**No. 73**	**No. 122**	**No. 66**	**No. 30**	**No. 87**	**No. 53**

Fuente: Revisión documental bibliográfica (2011), elaboración propia.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

IV.- ANALISIS DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES

La revisión documental bibliográfica muestra que en Latinoamérica se concesionó los servicios portuarios asumiendo la libre competencia como procedimiento para determinar los precios de los servicios, como si el mercado fuera suficientemente grande para permitir la concurrencia de oferentes y demandantes que impidan una posición de dominio, a pesar de existir un número limitado de oferentes. Este concepto se refuerza en la defensa de la libre competencia, establecida en la Constitución Nacional y las leyes, en un mercado oligopólico donde evidentemente no existe "libre competencia" ya que hay una posición de dominio ostentada por el grupo de empresas concesionadas, esta conclusión es respaldada por la sentencia emitida por el tribunal de libre competencia venezolano, quien sanciona la inaplicabilidad de la defensa de libre competencia en concesiones otorgadas por el Estado, señalando además que es el propio Estado quien debe realizar la labor contralora.

A partir de la definición del "Estado descentralizado" establecido en las diferentes constituciones nacionales de los países seleccionados y del sistema de concesiones adoptado en Latinoamérica, definido como "LAND LORD", a través del cual el Estado mantiene la propiedad del bien, se evidencia que el Estado al concesionar los servicios portuarios entrega la tarea de administrar o explotar los servicios, pero no se desprende de la responsabilidad de controlar o regular el mercado de tipo oligopólico ya que conserva la propiedad del bien.

En la Constitución y Leyes latinoamericanas se puede leer que el Estado es contralor del mercado, pudiendo intervenir para corregir imperfecciones o fallos. Empíricamente se verifica que el Estado en Latinoamérica está siendo recurrentemente denunciado por no proveer la seguridad ni equidad en el acceso de los servicios portuarios al que está obligado por ley, por lo cual se coincide con la sentencia emitida la cual se señalo que "no existe libre competencia que defender" por

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

cuanto este servicio debe ser controlado y regulado por quien otorgó la concesión del servicio, es decir el Estado. El Estado desde el punto de vista teórico, legal y práctico si tiene una responsabilidad directa en el control de los servicios públicos y al concesionar entrega la tarea más no la responsabilidad de salvaguardar los intereses del país.

Con el fin de perfeccionar el concepto de competitividad portuaria y levantar las evidentes observaciones en su formulación, se define como competitividad portuaria a la condición de mercado en la cual un puerto ofrece sus servicios que: ante la misma cantidad, calidad, tiempo y tipo de servicio, otorga un menor precio, generando además la seguridad y rentabilidad esperada en su operación para el concesionario, el Estado, el buque, *la carga* y la *mercancía*. Este concepto amplia el concepto tradicional, el cual no considera la perspectiva de algunos actores del proceso y surge del análisis de los costos portuarios de la mercancía, donde se conjugan los elementos de costo, tiempo, seguridad y rentabilidad, tanto para oferentes como para demandantes del servicio. Es importante señalar que se incluye los conceptos de carga y mercancía. De otro lado se omite la condición de "mercado libre" porque en ausencia de la libertad de mercado, por tratarse de un mercado de pocos oferentes, existe la regulación del Estado, dueño y responsable del mercado de servicios públicos, que no debe limitar los derechos del concesionado, pero tampoco del demandante.

Profundizando en el análisis, desde el punto de vista económico este concepto amplia la responsabilidad de evaluación de costos a segmentos del tránsito origen destino de la carga no contemplados anteriormente. Aún en la primera Convención Mundial sobre Logística, realizado en México en el 2011, el concepto se limita a zonas de influencia portuaria (interland) y no a los cambios propios de la carga en su travesía para llegar al almacén destino, cuando la carga se convierte en "mercancía", es decir su paso por el almacén y su evidente costo por el uso del servicio. La competitividad desde esta perspectiva considera la evaluación y análisis de los servicios que recibe la mercancía –almacenaje, traslado, inspecciones para la nacionalización- y que deben ser pagados por los importadores, en la mayoría de los casos desconocidos hasta su facturación. Desde este punto de vista,

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

una importación que podría ser competitiva nominalmente (costo previo estimado), no es competitiva realmente (costo final), cuando los precios por servicios portuarios a la mercancía son tan elevados que afectan la competitividad del producto en el mercado nacional. En este punto es que incide el concepto de "libre competencia" establecido en los contratos de concesión y la realidad de un "oligopolio" de servicios portuarios que fija unilateralmente sus precios afectando los costos finales y por lo tanto los precios de la mercancía o productos en el mercado.

Algunos autores coinciden en señalar que este precio no es incidente en la demanda, sostienen que la demanda de los servicios portuarios es inelástica, porque el precio siempre será menor que el valor de la carga misma, lo cual no es totalmente correcto, en un mercado de precios regulados un contenedor de aceite en el mercado local no tiene el mismo precio que un contenedor de microchips. En este sentido una empresa tendrá que "dejar de importar" aceite, porque la estructura de sus costos no permite obtener rentabilidad con determinados productos. En cuanto a la inelasticidad de la demanda, esta efectivamente existe, pero debido a la posición de dominio que tienen las empresas concesionadas, respecto de los servicios que se prestan en el puerto, que no permite dejar de usar el servicio u optar por otro de la competencia "mercancía arribada" "mercancía pagada". En consecuencia se han visto casos extremos en los que el importador ha preferido "perder" la mercancía vía "abandono legal" que pagar el almacenaje y manejo de la carga, superior al valor de la mercancía. En este contexto la práctica del comercio internacional nos muestra que los costos de servicios portuarios si son incidentes en la determinación de la compra, tal es así que ahora se redefine un paradigma en el cual los servicios portuarios tradicionalmente analizados desde la perspectiva del exportador, es decir el buque y la carga, ahora se redefinen como "puerta a puerta" considerando la cadena logística completa, hasta que el producto arribe al almacén destino.

A pesar de este cambio de paradigma, se observa que el análisis se centra en las vías de comunicación, acceso a transportes seguros y económicos, pero no al costo de los servicios portuarios a la

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

"mercancía" que ocurre en medio de lo que tradicionalmente se consideró "puerto a puerto" y lo que ahora se denomina "puerta a puerta".

De lo anterior se desprende dos perspectivas claras de competitividad portuaria, una externa, internacional del país o nación; el vendedor o exportador bajo la perspectiva puerto a puerto y una interna o nacional o local, el comprador o importador que considera también la competitividad portuaria a partir de los costos asociados a la carga. La competitividad portuaria en un escenario globalizado evidentemente debe de considerar ambas perspectivas pues confluyen hacia un mismo responsable, el Estado en su función contralora, tal como se evidencia en la revisión del marco jurídico doctrinario del sistema portuario Latinoamericano, que desde la década de los 90 es de tipo descentralizado.

Un punto importante que se rescata es la revisión del término "puerta a puerta" usado la Primera Convención Mundial sobre Logística, que se realizó en México, en ella se hace referencia al transporte marítimo hasta zonas más próximas al importador incluyendo la cadena logística interna, de tal manera de abaratar los costos de transporte terrestre, dentro del país destino. El término "puerta a puerta" de esta investigación tiene mayor extensión ya que hace énfasis en los costos que paga la mercancía por los servicios portuarios. Se observa en la revisión documental que tradicionalmente no se consideraba incidente este costo, de hecho muchos autores señalan que el importador puede elegir recibir su mercancía en otro puerto, pero esto en la práctica no ocurre ya que la decisión está estrechamente ligada a las rutas que el importador se ve obligado a usar y los servicios que tampoco puede elegir no usar (almacén oficial), adicionalmente; la composición del valor de la mercancía respecto al precio de los servicios determina, en algunas mercancías, sobrecostos al punto de producirse el "abandono legal de la mercancía" por la imposibilidad de asumir los costos portuarios, o en su defecto, la comercialización por debajo del costo real de la mercancía importada.

O ORBIS

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM,
DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au /
www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Es Latinoamérica se prohíbe el abuso de una posición de dominio, pero no la posición de dominio en sí. Se evidencia en la totalidad de los servicios públicos, cuyo mercado es monopólico u oligopólico. La justificación de no prohibirla, como es el caso de los servicios portuarios, es que esa estructura podría crear importantes economías de escala por la tecnología incorporada, la desburocratización y eficiencia a favor de los consumidores finales. Sin embargo, ante la buena fe del Estado, no son pocos los casos donde las empresas concesionadas usando su posición de dominio abusan de ella y cobran precios elevados por su servicio. Por lo cual, se puede concluir que la descentralización política, económica y fiscal de un país si facilita la competitividad nacional, que la descentralización portuaria en América Latina ha traído también competitividad interportuaria.

Se coincide en que la descentralización es una estrategia de efectividad de la gestión de las políticas públicas al reducir las cargas burocráticas, lo cual se verifica en los altos índices de competitividad alcanzados por la gestión pública a partir de la década de los 90, pero también es cierto que la competitividad no se logra con el simple hecho de descentralizar, es necesario por un lado, realizar las inversiones necesarias para que la infraestructura y superestructura portuaria se adapte a las necesidades del mercado y por el otro, establecer tarifas competitivas y vigilar el proceso para evitar la colusión.

La comprobación empírica muestra casos donde aún a pesar de la existencia de entes reguladores y leyes pro competencia, los vacíos legislativos llevan a una indefensión del mercado de la colusión, lo cual nos lleva a deducir que no basta con crear e mecanismo de control hay que usarlo, verificarlo y perfeccionarlo. Aunque la intensión fue buena, se obvio el hecho de que el mercado de los servicios portuarios no era lo suficientemente grande como para que esa "mano invisible" citada por Adam Smith, determinara el precio justo del bien o servicio

Se observa imperfección en el mercado mexicano por las concesiones entregadas sin considerar todos los postores, este es el caso de México, donde se demanda al Estado por haber otorgado bajo

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

asignación directa la concesión a la empresa PUERTA CANCUN – XCARET, dañando así la libre competencia.

Por lo tanto, se concluye que a pesar de observar estudios cuantitativos que observan la competitividad en Latinoamérica bajo la descentralización, es importante señalar que los fallos en la conducción del sistema descentralizado en América latina no niega de ningún modo la efectividad de la descentralización política y económica como mecanismo para alcanzar la tan anhelada competitividad, se sostiene en virtud de la revisión empírica, que centralizar lejos de mejorar los resultados llevaría a un retroceso en los niveles de efectividad logrados. En este sentido, tal vez conviene referirnos a la famosa "tercera vía" señalada por GIDDENS, al establecer una sinergia en un punto equidistante entre la libertad del mercado y el control eficiente del mismo para lograr la ansiada competitividad. Ya existen casos exitosos como Chile y Panamá, es oportuno sugerir la copia de buenas prácticas, debidamente adaptadas al mercado local, Finalmente, sugerir la realización de investigaciones más profundas sobre el tema, igualmente la revisión de la legislación y la homologación del sistema adecuado a las características del mercado.

BIBLIOGRAFÍA

BERRIZBEITIA, L.E. (2004) *"El papel de las entidades multilaterales regionales* ",

CASO ARGENTINA: Estudio sobre reestructuración portuaria, Impacto social, Puerto de Buenos Aires. Fuente: www.ilo.org.

CASO CHILE: Demanda ante tribunal de defensa de libre competencia, www.tdlc.cl/.../ Demanda_Graneles%20C%20 159-08%20(AC).pdf; www.directemar.cl/images/stories/ Marco _Normativo/.../A13-001.pdf

CASO MEXICO: Demanda por lesión a la libre competencia. Fuente: www. rivieramayahomeprt.com: http://redalyc.uaemex.mx/src.

CASO PANAMA: Pagina web AMP, Fuente: http://www.amp.gob.pa /newsite/spanish /que_es_amp.html?reload_coolmenus

CASO PERU: Demanda, ausencia de control previo, posición de dominio.

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

www.gestiopolis.com/economia-2/concesion-muelle-norte-callao-peru-medidas-cautelares-facultad-reguladora-estado.htm.gestiopolis.com.

CASO VENEZUELA: Doctrina administrativa de superintendencia para la promoción y protección de la libre competencia. Inaplicabilidad respecto de los servicios públicos. :www.venezuelajuridicaenlinea.com

CEPAL, Documentos de proyecto, Integración económica y cohesión social: lecciones aprendidas y perspectivas disponible en: www.cepal.org.ve

CALDERON, Jorge (2007), Aproximaciones Conceptuales y Pinceladas en Centroamérica, Vox Localis, Revista Digital Iberoamericana Municipalista, No. 03, Mayo, 2007.

CARRETERO, S. (2010), Corrupción, El papel de la deontología. Revista Telemática de Filosofía del Derecho Nº 13, 2010, pp. 1-26

FINOT, Iván (2002) "Descentralización y participación en América Latina" Revista CEPAL 78, Dic,139-149.

CHAPARRIA, Vincent [et al], (2003), Universidad Politécnica de Valencia, C.A.F., Estudio: "Evaluación de los principales Puertos de América del Sur".pp.646.

ESTAVILLO, Ma. Elena, (1997) Demanda por lesión a la libre competencia.

FLORES, María, (2005) Plan estratégico administrativo del Puerto IPAPC, Análisis y Propuesta, p. 250

GALLEGOS, C. (2010), Secretario Ejecutivo de la CIP – OEA, en 1ra. Convención Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria (2010).

Ley de Promoción y Protección de la Libre Competencia en Venezuela, y su Reglamento. Gaceta Oficial de la República Nº 35.963 del 21 de mayo de 1996.

Ley Orgánica de Descentralización Delimitación y transferencia de competencia del poder público.

Ley 1982-8 Constitutional title of the law Panama Canal Gaceta digital No. 26100 del 7 de agostos de 2008, Ley General de Puertos de Panamá.

Ley 19542 del 19 de diciembre1997, Ley de readecuación de empresas portuarias estadales.

Revista Científica Electrónica de Ciencias Humanas / Scientific e-journal of Human Sciences
/ PPX200502ZU1935 / ISSN 1856-1594 / By Fundación Unamuno / Venezuela
/ REDALYC, LATINDEX, CLASE, REVENCIT, IN-COM UAB, SERBILUZ / IBT-CCG UNAM, DIALNET, DOAJ, www.jinfo.lub.lu.se Yokohama National University Library / www.scu.edu.au / www.ebscokorea.co.kr, Google Scholar, www.bib.umontreal.ca [+++]
Cita / Citation:
María Victoria Flores (2012) **POLICY PORT IN LATIN AMERICA**
www.revistaorbis.org.ve / núm 22 (año 9) 93-125

Ley 27943 del 01 de marzo de 2003, Ley General de Puertos del Perú.

MONTERO, L. (2007) "Modelos de Gestión Portuaria" Barcelona, junio 2007. Disponible en http://www.aippyc.org/materiales_archivos/Modelos-Gestion-Portuaria-Montero.pdf Consultado 2012.

MONTESINOS, E. (2005) "Los estudios de descentralización en América Latina: Una revisión sobre el Estado actual de la temática". Revista EURE (Vol. XXXI, N° 939; pp. 73-88, Santiago de Chile, agosto 2005).

OSBORNE, D y GAEBLER T, T. (2002). La Reinvención del Gobierno. La influencia del espíritu empresarial en el sector público. Ediciones Paidós Ibérica, Barcelona. 7ª Edición, 494 páginas. ISBN 8-475099866

PORTER, M.A. (2011), "Qué es competitividad?", Enero – Marzo 2005, IESE Bussines School [Internet], consultado en mayo 2012.

PORTER, M.A. (2011), "Mayor competitividad pasa por la descentralización", Nacional.cl [Internet], mayo 2011.

RAMÍREZ**,** J.I. (2006) "*El Estado como objeto económico"* Edición electrónica. Texto completo en www.eumed.net/libros/2006b/jirr-est/

RIVAS, Santos (2011) "Bolipuertos duplico el tiempo para nacionalizar la mercancía" Diario on line Reportero 24, disponible en: http://www.reportero 24.com/2011/05/bolipuertos-duplico-el-tiempo-para-nacionalizar-la-mercancia/

SABATINO, JOSE (2009) "Hacia una nueva organización portuaria", Diario El Carabobeño, 30 de marzo 2009. Puerto Cabello, Venezuela.

SAMUELSON y NORDHAUS (2005) "Economía", Mc Graw Hill, p. 21-37.

SEPULVEDA, Diego (2011), "Vº Curso sobre Gestión de terminales portuarios" OEA, Módulo Reformas y Concesiones Portuarias, Santo Domingo. Disponible en www.oas.org/.../docs%5Careas_tecnicas %5C3_gestion.