



## RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 008-2018-CD-OSITRAN

Lima, 21 de marzo de 2018

## VISTOS:

El Informe N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el cual se pronuncia sobre la solicitud de fijación tarifaria formulada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, COPAM o el Concesionario), respecto de un segundo grupo de Servicios Especiales a ser brindados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma; y,

## CONSIDERANDO:

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



Que, el numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;



Que, el artículo 2° del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17° del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la Función Reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el artículo 16° del REGO precisa que OSITRAN fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual;

Que, el 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y COPAM;

Que, el 4 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 048-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI) en el procedimiento de fijación tarifaria de





Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR);

Que, el 28 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en caso el Concesionario solicite la prestación de Servicios Especiales, es aplicable la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, en virtud de la cual es el Regulador, y no INDECOPI, el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia;

Que, el 26 de octubre de 2016, mediante Memorando N° 181-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales;

Que, el 13 de diciembre de 2016, mediante Memorando N° 248-16-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en el caso de los Servicios Especiales, corresponde aplicar las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, el cual ha estipulado una regla específica para el procedimiento de fijación tarifaria, la cual no considera la participación del INDECOPI y la APN. Por tanto, el Regulador, luego de verificar la inexistencia de condiciones de competencia, deberá proceder a establecer el régimen tarifario respectivo;

Que, mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, recibida el 05 de enero de 2018, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un segundo grupo de Servicios Especiales, para lo cual adjuntó el documento titulado "Propuesta de Tarifas del Segundo Grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma TPY – NR";

Que, mediante Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN, notificada el 10 de enero de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario que, a fin de admitir a trámite su solicitud, debe remitir la base de datos utilizada para aquellos servicios en que utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*;

Que, con fecha 16 de enero de 2018, mediante Carta N° 0027-2018-GG-COPAM, el Concesionario remitió la base de datos solicitada por medio de Oficio N° 002-2018-GRE-OSITRAN;

Que, con fecha 19 de enero de 2018, por medio de Oficio N° 005-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos convocó al Concesionario a una reunión con el objetivo de contar con mayores elementos de análisis respecto de la solicitud presentada por COPAM. Dicha reunión se llevó a cabo entre representantes del Concesionario y miembros de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN el 24 de enero de 2018;

Que, mediante Oficio N° 010-18-GRE-OSITRAN, de fecha 29 de enero de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos formuló un requerimiento de información al Concesionario; el cual fue atendido por el Concesionario mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, recibida el 05 de febrero de 2018;

Que, mediante Informe N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN de fecha 06 de marzo de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica concluyen lo siguiente:

- De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, corresponde al Regulador determinar si es necesario establecer una tarifa por la prestación de Servicios Especiales en el TPY-NR, para lo cual deberá realizar un análisis de condiciones de competencia.





- El Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de once servicios. De acuerdo a lo indicado por el Concesionario, para la prestación de los servicios "Embarque y desembarque de carga mixta", "Estadía en zona de espera", "Suministro de combustible a la nave" y "Ensamblado/enfundado o empaquetado" es necesario llevar a cabo Inversiones Adicionales en infraestructura y/o equipamiento, las cuales serían financiadas por el Concedente. A la fecha, el Regulador no ha recibido copia del informe que sustente la necesidad de realizar las referidas Inversiones Adicionales, ni los estudios técnicos en los que se detallen dichas inversiones. Además, no existe evidencia de que el Concedente y Concesionario se hayan puesto de acuerdo en la forma de pago de las mencionadas inversiones, información necesaria para determinar con certeza qué metodología de fijación tarifaria debería ser utilizada. Por tanto, no corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria para los mencionados servicios.
- El servicio "Provisión de equipo de trimado" no califica como Servicio Especial en marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, en tanto las actividades propuestas para este servicio se encuentran incluidas en la estiba/desestiba de la carga, la misma que está inmersa en el alcance del Servicio Estándar.
- El servicio "Alquiler de espacios en zona administrativa" no califica como servicio portuario de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y la Ley del Sistema Portuario Nacional, toda vez que este servicio no se brindará directamente a la nave, carga, embarque o desembarque de personas. No obstante ello, dado el impacto positivo que generaría la prestación de dichos servicios en el flujo de pasajeros del TPY-NR, se sugiere que las partes evalúen la pertinencia de una modificación contractual a fin de brindar las facilidades de acceso a terceras empresas que brinden servicios en el terminal de pasajeros, edificio administrativo y edificio de amenidades del TPY-NR.
- Con la finalidad de brindar a los usuarios información completa acerca del alcance del servicio y, a su vez, facilitar la verificación que realiza el Regulador con relación a que los usuarios no pagarán contraprestación adicional alguna por actividades que ya son retribuidas por la Tarifa del Servicio Estándar, se considera necesario renombrar y acotar el alcance del servicio "Provisión de equipamiento". En ese sentido, el servicio debe denominarse "Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario" y califica como servicio especial sólo en el caso sea solicitado por los usuarios, mas no cuando se demande a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera.
- El servicio "Suministro de energía eléctrica" califica como Servicio Especial siempre y cuando no sea requerido para iluminar las labores de estiba/desestiba de la carga, la cual se encuentra inmersa en el alcance del Servicio Estándar puesto que esta incluye todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.
- El servicio de "Suministro de combustible" califica como servicio portuario, y por ende como Servicio Especial, únicamente en los casos que se brinden a la carga rodante que se moviliza a través del terminal. En ese sentido, el servicio debe denominarse "Suministro de combustible a la carga rodante".
- Los servicios "Suministro de agua", "Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer" y "Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies" califican como Servicios Especiales en marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, toda vez





que las actividades propuestas para estos servicios no se encuentran incluidas en el alcance del Servicio Estándar.

- En la prestación de los Servicios Especiales "Suministro de agua" y "Suministro de combustible a la carga rodante" se evidencia que existen condiciones de competencia, por lo que no corresponde el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria, sino que el Concesionario puede cobrar un Precio por su prestación.
- Se verifica la inexistencia de condiciones de competencia para los servicios "Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario", "Suministro de energía eléctrica", "Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer" y "Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies", por lo que corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria.
- La metodología escogida para el cálculo de las Tarifas de los Servicios Especiales "Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario", "Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer" y "Suministro de energía eléctrica" es la de costos incrementales, toda vez que es posible identificar los costos asociados a la prestación de dichos servicios. Por otra parte, en aplicación de los principios de predictibilidad y de consistencia, la metodología que se aplicará para el cálculo de la Tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies es la de *benchmarking*.



Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el Informe de vistos, el cual lo hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa formando parte del sustento y motivación de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General,

Que, estando a lo anterior, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 21 de marzo de 2018;

#### SE RESUELVE:

**Artículo 1°.-** Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes servicios especiales que serán prestados en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, toda vez que califican como Servicios Especiales y se evidencia la inexistencia de condiciones de competencia:

- Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario
- Suministro de energía eléctrica
- Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer
- Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

**Artículo 2°.-** Declarar que los servicios "Suministro de agua" y "Suministro de combustible a la carga rodante" se brindan en condiciones de competencia, por lo que, para su prestación el Concesionario podrá cobrar un Precio.





**Artículo 3°.-** Declarar improcedente la solicitud del Concesionario respecto de la fijación tarifaria por los servicios denominados "Embarque y desembarque de carga mixta", "Estadía en zona de espera", "Suministro de combustible a la nave" y "Ensayado/enfundado o empaquetado", en tanto, a la fecha, el Regulador no cuenta con información que sustente la necesidad de realizar las Inversiones Adicionales necesarias para brindar dichos servicios, de conformidad con lo señalado en el Informe N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN.

**Artículo 4°.-** Declarar improcedente la solicitud del Concesionario respecto de la fijación tarifaria por el servicio denominado "Provisión de equipo de trimado", en tanto las actividades propuestas para este servicio se encuentran incluidas en el alcance del Servicio Estándar.

**Artículo 5°.-** Declarar improcedente la solicitud de la fijación tarifaria por el servicio "Alquiler de espacios en zona administrativa", en tanto no califica como servicio portuario de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y la Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Artículo 6°.-** Notificar la presente Resolución, así como el Informe N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Autoridad Portuaria Nacional, para los fines pertinentes.

**Artículo 7°.-** Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Institucional de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)). Asimismo, disponer la difusión del Informe N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN en el Portal Institucional de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).



Regístrese, comuníquese y publíquese.



  
ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO  
Presidenta del Consejo Directivo

Reg. Sal. PD N° 11057-18



INFORME N° 003-18-GRE-GAJ-OSITRAN

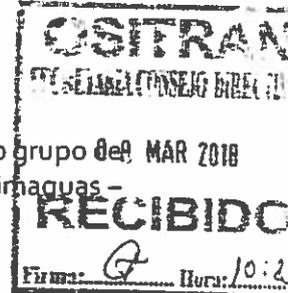
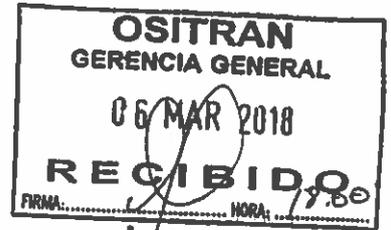
Para : JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO  
Gerente General

De : RICARDO QUESADA ORÉ  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JAVIER CHOCANO PORTILLO  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Inicio de Procedimiento de Fijación Tarifaria para un segundo grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Fecha : 6 de marzo de 2018



**I. OBJETIVO**

1. Analizar la procedencia de la solicitud de fijación tarifaria a pedido de parte formulada por Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto de un segundo grupo de Servicios Especiales que serán brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.

**II. ANTECEDENTES**

2. El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, COPAM o el Concesionario).
3. El 4 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 048-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI) en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR).
4. El 28 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en caso el Concesionario solicite la prestación de Servicios Especiales, es aplicable la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión<sup>1</sup>, en virtud de la cual es

<sup>1</sup> "9.3 Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRAN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio. (...)"



el Regulador, y no INDECOPI, el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia.

5. El 26 de octubre de 2016, mediante Memorando N° 181-16-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales.
6. El 13 de diciembre de 2016, mediante Memorando N° 248-16-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en el caso de los Servicios Especiales, corresponde aplicar las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, el cual ha estipulado una regla específica para el procedimiento de fijación tarifaria, la cual no considera la participación del INDECOPI y la APN. En ese sentido, el Regulador, luego de verificar la inexistencia de condiciones de competencia, deberá proceder a establecer el régimen tarifario respectivo.
7. Mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, recibida el 05 de enero de 2018, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un segundo grupo de Servicios Especiales. En la citada comunicación se adjunta el documento titulado "Propuesta de Tarifas del Segundo Grupo de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma TPY – NR" (en adelante, la Propuesta Tarifaria).
8. Luego de revisar la documentación adjunta a la Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, se evidenció que ella no contenía la base de datos utilizada para aquellos servicios en que se utiliza la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, aspecto que forma parte del contenido mínimo que debe incluir toda solicitud de fijación tarifaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 62 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Considerando ello, mediante Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN del 10 de enero de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario que, a fin de admitir a trámite su solicitud, debe remitir la referida base de datos.
9. Mediante Carta N° 0027-2018-GG-COPAM, recibida el 16 de enero de 2018, el Concesionario remitió la base de datos solicitada en el Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN.
10. Con fecha 19 de enero de 2018, por medio de Oficio N° 005-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos convocó al Concesionario a una reunión con el objetivo de contar con mayores elementos de análisis respecto a la solicitud presentada por el Concesionario. Dicha reunión se llevó a cabo el 24 de enero de 2018 entre representantes del Concesionario y miembros de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
11. Mediante Oficio N° 010-18-GRE-OSITRAN, de fecha 29 de enero de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos formuló un requerimiento de información al Concesionario.
12. Mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, recibida el 5 de febrero de 2018, el Concesionario remitió la información solicitada por medio de Oficio N° 010-18-GRE-OSITRAN.



### III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

#### III.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN

13. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
14. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
15. Asimismo, el literal b) del Numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un Contrato de Concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.
16. El artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios. Por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el OSITRAN fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
17. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
18. Por otro lado, el Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, RETA), establece lo siguiente:
  - La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas (artículo 5).
  - El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN (artículos 10 y 11).



- Las Entidades Prestadoras que cuentan con un contrato de concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho contrato contenga normas específicas que se opongan (artículos 9 y 24).
- El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de concesión, si este no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el contrato de concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos (artículos 9 y 24).
- Corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (artículo 17).
- En los casos de inicio de procedimiento a instancia de parte, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el Informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo, quien emitirá la resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario (artículo 61).

19. En virtud de lo expuesto, podemos afirmar lo siguiente:

- (i) De acuerdo con el RETA, OSITRAN tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- (ii) El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente.
- (iii) El RETA establece que OSITRAN deberá regular mediante la fijación de tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- (iv) Conforme a lo dispuesto por el artículo 17 del RETA, corresponde a OSITRAN fijar las tarifas de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. En los casos de solicitud de parte, las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y de Asesoría Jurídica cuentan con un plazo de treinta (30) días para presentar el informe de procedencia a la Gerencia General, la misma que lo someterá a consideración del Consejo Directivo, quien emitirá la resolución correspondiente.



20. Ahora bien, el Contrato de Concesión del TPY-NR, en sus Cláusulas 1.23.90 y 1.23.91, define a los Servicios Estándar y los Servicios Especiales de la siguiente manera:

"1.26.90. Servicios Estándar

*Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará la(s) Tarifa(s) correspondiente(s). Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que*



los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato”.

“1.26.91. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.

Corresponderá al REGULADOR fijar la Tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidos en el Reglamento de Tarifas vigente.

El REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial.

La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio”.

21. De otro lado, las Cláusulas 8.15 y 9.3. del Contrato de Concesión establecen el alcance de los Servicios Especiales, así como el procedimiento que debe seguir el Concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato, de la siguiente manera:

“8.15. **SERVICIOS ESPECIALES**

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, el CONCESIONARIO está facultado a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos el(los) Usuario(s) que los soliciten”.

- “9.3. Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRÁN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

En el caso que el REGULADOR considere que es necesario establecer una Tarifa como contra prestación por uno o más Servicios Especiales, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRÁN, determinando la obligación del CONCESIONARIO de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite.

En el proceso de fijación de tarifas para los Servicios Especiales del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma, el REGULADOR podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo.

Excepcionalmente, el REGULADOR podrá fijar tarifas provisionales en aquellos procedimientos de fijación o revisión tarifaria en que se sustente y acredite debidamente la ocurrencia de hechos o eventos de Fuerza Mayor, y que pueden afectar la calidad y/o continuidad del servicio durante el periodo de fijación o durante periodos posteriores a la culminación del proceso de fijación o revisión tarifaria”.

22. En virtud de lo expuesto, podemos señalar lo siguiente:

- (i) El Concesionario está facultado a prestar adicionalmente a los Servicios Estándar, los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten (Cláusula 8.15).



- (ii) El Concesionario se encuentra obligado a prestar a los usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales (Cláusula 8.15).
  - (iii) Los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar (Cláusula 1.23.98).
  - (iv) Por los Servicios Especiales que brinde, el Concesionario tendrá derecho a cobrar un precio o una Tarifa (Cláusula 1.23.91).
  - (v) Antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar su propuesta tarifaria a OSITRAN, entidad que determinará si es necesario establecer una Tarifa o si el Concesionario puede cobrar un precio (Cláusula 9.3).
23. En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 9.3., corresponde a OSITRAN determinar si existen o no condiciones de competencia de los Servicios Especiales que tenga a bien proponer el Concesionario. Una vez determinado ello, OSITRAN, de corresponder, iniciará un procedimiento de fijación tarifaria.

### III.2. De la solicitud de fijación tarifaria presentada por COPAM

24. El artículo 61 del RETA establece el procedimiento de inicio de fijación tarifaria, disponiendo que el mismo cuenta con una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y una etapa para la evaluación de procedencia de la misma, de la siguiente manera:

**"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte**

*La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.*

*La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.*

*Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.*

*Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario. (...)"*

[El subrayado es nuestro.]

25. En concordancia a lo antes señalado, el artículo 62 del RETA establece los requisitos legales mínimos que deberá contener toda solicitud de fijación tarifaria, de la siguiente manera:

**"Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria**



En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;
3. Marco general y justificación;
4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;
5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;
6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.
7. Proyección de la demanda;
8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
9. Costos operativos;
10. Costo de capital;
11. Flujo de caja;
12. Análisis de sensibilidad;
13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;
14. Información financiera auditada;
15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso. (...)"

[El subrayado es nuestro.]

26. Como se puede observar, el artículo 61 del RETA dispone que la Entidad Prestadora podrá solicitar a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Asimismo, establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evaluará la admisibilidad de dicha solicitud, en un plazo de tres (03) días hábiles de recibida la solicitud.
27. De la revisión de la solicitud presentada por el Concesionario mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM y complementada mediante Carta N° 0027-2018-GG-COPAM, se observa que no se remitió la información señalada en los numerales 7, 8, 10, 11, 12, 14 y 15 del artículo 62 del RETA, consistente en: (i) proyección de la demanda, (ii) plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas, (iii) costos de capital, (iv) flujo de caja, (v) análisis de sensibilidad, (vi) información financiera auditada y (vii) proyecciones del cofinanciamiento del Concedente.
28. No obstante lo anterior, luego del análisis efectuado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos a la Propuesta Tarifaria, se determinó que la información remitida por el Concesionario resulta suficiente para la evaluación de su solicitud, en tanto es consistente con las metodologías utilizadas en su propuesta (Tarificación comparativa o *benchmarking* y Costos incrementales). En tal sentido, para efectos de la evaluación de la solicitud del Concesionario, no resulta necesaria la presentación de la información contemplada en los incisos 7, 8, 10, 11, 12, 14 y 15 del artículo 62 del RETA, pues no se relaciona con las metodologías propuestas por el Concesionario. Ello, además, en virtud del Principio de Simplicidad y Eficacia establecido en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, del TUO de la Ley de Procedimiento Administrativo General<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> Ley 27444  
"Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo



1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:  
(...)

29. Sin perjuicio de ello, es importante señalar que, en el presente procedimiento de inicio de fijación tarifaria, le corresponde a OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará dicho proceso, de conformidad con el artículo 19 del RETA. Por lo tanto, en caso el Regulador considere que no resulta conveniente utilizar la metodología propuesta por el Concesionario y, en consecuencia, decidiera recurrir a otra metodología que requiera información adicional a la proporcionada por el Concesionario en su solicitud, OSITRAN está facultado para efectuar, en la oportunidad correspondiente, el requerimiento de información adicional al administrado a fin de ejercer adecuadamente su función reguladora<sup>3</sup>.

#### IV. ANÁLISIS

30. El Concesionario solicitó la fijación tarifaria de los siguientes servicios:

(i) **Embarque y desembarque de carga mixta**

Se refiere al uso de instalaciones portuarias por parte de las agencias fluviales, transportistas, entre otros; quienes accederían al terminal portuario con el fin de atender el embarque/desembarque de las naves con carga mixta acoderadas en una zona de expansión acondicionada dentro del área de concesión para tal fin.

---

*"1.10. Principio de eficacia.- Los sujetos del procedimiento administrativo deben hacer prevalecer el cumplimiento de la finalidad del acto procedimental, sobre aquellos formalismos cuya realización no incida en su validez, no determinen aspectos importantes en la decisión final, no disminuyan las garantías del procedimiento, ni causen indefensión a los administrados.*

*En todos los supuestos de aplicación de este principio, la finalidad del acto que se privilegie sobre las formalidades no esenciales deberá ajustarse al marco normativo aplicable y su validez será una garantía de la finalidad pública que se busca satisfacer con la aplicación de este principio.*

(...)

*1.13. Principio de simplicidad.- Los trámites establecidos por la autoridad administrativa deberán ser sencillos, debiendo eliminarse toda complejidad innecesaria; es decir, los requisitos exigidos deberán ser racionales y proporcionales a los fines que se persigue cumplir."*

- <sup>3</sup> **Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN**

**"Artículo 55. Requerimientos de Información**

*OSITRAN está facultado a requerir a las Entidades Prestadoras involucradas, en cualquier momento, la información que considere pertinente para efectos del ejercicio de su función reguladora. En tal virtud, el OSITRAN podrá solicitar la siguiente información, la misma que tiene carácter meramente enunciativo y no taxativo:*

1. Marco general y justificación;
2. Definición del o los servicios objeto de la fijación de la tarifa;
3. Proyección de la demanda;
4. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
5. Costos operativos;
6. Costo de capital;
7. Flujo de caja;
8. Análisis de sensibilidad;
9. Comparación tarifaria de ser el caso;
10. Información financiera auditada
11. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.
12. Estudio de condiciones de competencia."



- (ii) **Estadía en zona de espera**  
Se refiere a la estadía o permanencia de las naves en una zona acondicionada para el atraque de embarcaciones que estén a la espera de ser atendidos en el terminal. La zona de fondeo estaría localizada después de la zona de expansión dentro del área de la concesión.
- (iii) **Alquiler de espacio de la zona administrativa**  
Se refiere a alquileres de espacios en la zona administrativa (oficinas, cafeterías, zonas para estaciones celulares, entre otros), patios abiertos y áreas para asistencia mecánica.
- (iv) **Provisión de equipamiento**  
Consiste en alquilar equipos portuarios (por hora) para movimientos de carga que no estén incluidos en el Servicio Estándar.
- (v) **Suministro de agua**  
Consiste en conectar y desconectar las instalaciones par suministro de agua (por m<sup>3</sup>) a las naves que atracan en el terminal.
- (vi) **Suministro de energía eléctrica**  
Consiste en suministrar energía (por kw/h) a unidades menores tales como cosedoras, equipos de ensaque, equipos de soldar, etc.
- (vii) **Suministro de combustible**  
Consiste en proveer combustible (por galón) a unidades motorizadas terrestres y naves dentro del TPY-NR.
- (viii) **Ensamado/enfundado o empaquetado**  
Se presta a la carga a granel que requiere ser empacada en sacas, sacos o bolsas (por unidad).
- (ix) **Provisión de equipo de trimado**  
Consiste en la provisión del equipo de trimado a solicitud del cliente.
- (x) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer**  
Consiste en el llenado o vaciado de la carga de un contenedor (a ser cobrado por contenedor).
- (xi) **Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies**  
Consiste en la provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores con carga peligrosa de 40 pies.



31. Es importante indicar que en la sección 6 de la Propuesta Tarifaria del Concesionario, así como en la Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, el Concesionario indicó que para la prestación de ciertos servicios requerirá ejecutar Inversiones Adicionales en infraestructura y equipamiento, para las cuales se solicitará el cofinanciamiento del Estado Peruano. Dichos servicios son los siguientes:

- Embarque o desembarque de carga mixta, para el cual se requiere acondicionar una zona ubicada dentro del área de la concesión, la cual consiste en la instalación de un sistema de confinamiento celular (*Geoweb*) sobre la superficie



plana y gaviones en dicha plataforma y el talud hacia el río<sup>4</sup>. Cabe señalar que, a la fecha, aún queda pendiente determinar la zona en la que se ubicará la referida zona (es decir, en el área destinada a la fase II o en el área contigua a la zona destinada para la fase II).

- Estadia en zona de muelle de espera, para cuya prestación es necesario habilitar una zona de fondeadero. Cabe señalar que no se ha mencionado el detalle de las inversiones a efectuar en la zona de fondeadero, toda vez que su implementación depende de la zona en la que se brinde el servicio de Embarque o desembarque de carga mixta.
- Suministro de combustible a la nave, para el cual se requiere adquirir un tanque de gasolina.
- Provisión de equipo de trimado, para cuya prestación requiere adquirir un equipo Bobcat.
- Ensacado/enfundado o empaquetado, para el que necesita la adquisición de dos (02) cosedoras y dos (02) enzunchadoras.

32. Considerando ello, debe señalarse que el Contrato de Concesión establece lo siguiente respecto a la ejecución de Inversiones Adicionales:

**"1.26.65. Inversiones Adicionales (IA)**

*Son aquellas inversiones, destinadas para la ejecución de servicios portuarios, que no se encuentran como obligaciones del presente Contrato, que requieren un nuevo Cofinanciamiento, cuya aprobación se sujetará a lo dispuesto en las Cláusulas 6.34 a la 6.38. (...)*

**"INVERSIONES ADICIONALES**

6.34. Si durante la vigencia de la Concesión el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO determinaran la necesidad de realizar Inversiones Adicionales, resultará de aplicación el procedimiento previsto en las Cláusulas de la presente Sección.

6.35. En este caso, la Parte que solicita las Inversiones Adicionales deberá presentar un informe a la otra Parte, con copia al REGULADOR, que sustente la necesidad de realizar dichas inversiones, así como también los estudios técnicos donde se detallen dichas Inversiones Adicionales. El monto de las Inversiones Adicionales debe considerar todos los costos necesarios para la ejecución, mantenimiento y operación de dichas inversiones.

*Asimismo, en el caso que las Inversiones Adicionales sean solicitadas por el CONCESIONARIO, las Partes se pondrán de acuerdo en la forma de pago. El CONCESIONARIO deberá requerir al CONCEDENTE la determinación del monto máximo de cofinanciamiento para dichas inversiones. La determinación del monto deberá realizarse en el marco de la normativa del SNIP.*

*El CONCEDENTE evaluará la necesidad de ejecución de dichas Inversiones Adicionales en el marco del SNIP, debiendo contar con la declaración de viabilidad respectiva y, con la opinión*



<sup>4</sup> Mediante Carta N° 0033-2018-GG-COPAM de 18 de enero de 2018, el Concesionario presentó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones un paquete de inversiones adicionales para la atención de carga mixta.

previa favorable de la APN y el REGULADOR, para la comunicación de su aprobación al CONCESIONARIO.

6.36. Las Inversiones Adicionales serán asumidas por el CONCESIONARIO, con cargo a los recursos del CONCEDENTE, en función al mecanismo que acuerden las Partes.

6.37. El CONCEDENTE o el CONCESIONARIO podrán solicitar dichas Inversiones Adicionales hasta dos (02) años antes del término del Plazo de la Concesión. La duración de dichas inversiones no deberá exceder el Plazo de la Concesión.

6.38. El detalle de las Inversiones Adicionales y su forma de pago, serán determinados de común acuerdo entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE.

*Antes de la ejecución de las referidas Inversiones Adicionales dichos componentes deberán haber quedado establecidos de común acuerdo o conforme a los mecanismos establecidos en la Sección XVI."*

[El subrayado es nuestro.]

33. De acuerdo con lo indicado en las citadas cláusulas, las Inversiones Adicionales son aquellas que no forman parte de las inversiones obligatorias y que requieren de un nuevo Cofinanciamiento, cuya aprobación debe sujetarse al procedimiento dispuesto en las Cláusulas 6.34 al 6.38 del Contrato de Concesión. En particular, el referido procedimiento establece que para la determinación de las Inversiones Adicionales se requiere que una de las partes del Contrato de Concesión sustente la necesidad de dichas inversiones, asimismo, se establece que el detalle de las Inversiones Adicionales y su forma de pago serán determinados de acuerdo común entre el Concesionario y el Concedente.
34. Sobre el particular, debe indicarse que, en la Audiencia Privada llevada a cabo el 24 de enero de 2018, representantes de COPAM manifestaron que el financiamiento de las Inversiones Adicionales requeridas para la prestación de los servicios antes mencionados correría a cargo del Concedente. No obstante, a la fecha, este Regulador no ha recibido copia del informe del Concesionario que sustente la necesidad de realizar las referidas Inversiones Adicionales, ni los estudios técnicos donde se detallen dichas inversiones. Asimismo, no existe evidencia de que las Partes se hayan puesto de acuerdo en la forma de pago de las mismas.
35. Cabe señalar que la procedencia de las Inversiones Adicionales y el acuerdo sobre la forma de pago de las mismas es indispensable para el inicio del procedimiento tarifario. Ello, debido no solo a la posibilidad técnica de que el concesionario brinde los servicios, sino también porque, para que el Regulador evalúe el cálculo de una tarifa, debe tener la certeza en el mecanismo de recuperación de las Inversiones Adicionales a ejecutarse (es decir, si estas se recuperarán de mediante tarifas o por medio del cofinanciamiento por parte del Concedente).
36. En consecuencia, para los servicios Embarque o desembarque de carga mixta, Estadía en zona de muelle de espera, Suministro de combustible a la nave y Ensacado/enfundado o empaquetado no corresponde iniciar el procedimiento de fijación tarifaria hasta que se cuente con información relacionada al referido acuerdo.<sup>5</sup>



<sup>5</sup> El caso del servicio Provisión de equipo de trimado se analiza con mayor detalle en la subsección IV.1 del presente informe.

#### IV.1. Alcance de la fijación tarifaria

37. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 1.26.90 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se encuentran definidos de la manera siguiente:

**"1.26.90. Servicios Estándar**

*Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará la(s) Tarifa(s) correspondiente(s). Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato."*

38. De manera complementaria, los alcances de los Servicios Estándar son desarrollados en la Cláusula 8.14, según la cual:

**"8.14. SERVICIOS ESTÁNDAR**

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

*La prestación del servicio estándar comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.*

*Los Servicios Estándar incluyen los siguientes servicios que conforman un servicio integrado de atención:*

- a) *Servicios a la nave: comprende la utilización de los amarraderos y el servicio de amarre y desamarre.*
- b) *Servicios a la carga: comprende los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario.*

*Los servicios estándar a la carga incluyen la estiba, la desestiba, la trinca, la destrinca, la tracción, la manipulación, la elaboración de la tarja, el almacenamiento portuario por tres días, el pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que sean requeridos de acuerdo con el marco legal vigente, por lo que estamos ante un servicio integrado.*

- c) *Servicios a los pasajeros: comprende las facilidades para el embarque, desembarque de los pasajeros que utilizan el Terminal Portuario*

*La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que el(los) Usuario(s) están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.*

*La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.*



El cobro de la tarifa será independiente de la prestación efectiva de uno o más de los servicios que forman parte de los servicios estándar, siempre que su no utilización sea una decisión del usuario.

Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque."

39. Por otro lado, los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar, según la definición contenida en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión:

"1.26.91. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.

Corresponderá al REGULADOR fijar la Tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidos en el Reglamento de Tarifas vigente.

El REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial.

La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio."

40. Considerando las definiciones anteriores, a continuación se presenta el alcance de los servicios solicitados por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria y se analiza si ellos califican como Servicios Especiales, esto es, si se trata de servicios portuarios que cumplen con la condición establecida en la Cláusula 1.26.91 referida a que su alcance es distinto al de los Servicios Estándar.

a) **Alquiler de espacios de zona administrativa**

41. En su Propuesta Tarifaria, el Concesionario indicó que este servicio consiste en alquilar espacios en la zona administrativa, patios abiertos y áreas para asistencia mecánica en el TPY-NR, a fin de que empresas bancarias, agencias fluviales y empresas comerciales brinden servicios a los usuarios de la carga, transportistas, pasajeros y empresas de logística y transporte. Según lo indicado por COPAM, los espacios que se pretenden alquilar son:

**Cuadro N° 1**  
Espacios disponibles para alquilar

Ambiente	Cantidad
<b>Edificio Administrativo</b>	
Oficina	3
Comedor, cocina y oficinas	1
<b>Edificio de Amenidades</b>	
Comedor	1
<b>Terminal de Pasajeros</b>	
Counter	6
Dutty Free	1
Cafetería	1

Fuente: Propuesta tarifaria de COPAM.



42. Es importante indicar que, en su propuesta, COPAM argumentó que este servicio califica como Servicio Especial en la medida que se deriva de los servicios portuarios brindados en el TPY-NR. Sobre el particular, por medio de Oficio N° 002-18-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó al Concesionario lo siguiente:

*"Mediante Carta N° 0022-2017-GG-COPAM del 12 de enero de 2017, su representada indicó que, el servicio "Alquiler de espacios de la zona administrativa" representa un Servicio No Portuario. Sin embargo, en su propuesta tarifaria se señala que este servicio es un Servicio Especial toda vez que se deriva de los servicios portuarios que brinda el terminal portuario. Sobre ello, se requiere que, a la luz de lo establecido en el Contrato de Concesión y la Ley 27943, Le y del Sistema Portuario Nacional, se justifique detalladamente el porqué del cambio de criterio en la clasificación de este servicio."*

[El subrayado es nuestro.]

43. Mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, el Concesionario manifestó que, si bien en su Carta N° 0022-2017-GG-COPAM consideró que los ingresos por el Alquiler de espacios en zona administrativa son de naturaleza no portuaria, considera pertinente efectuar un cambio de criterio, el mismo que se sustenta en los siguientes argumentos:

- De acuerdo con lo indicado en el artículo 61 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional<sup>6</sup>, este servicio califica como un servicio portuario en tanto: (i) los espacios disponibles para alquiler se encuentran dentro de la zona portuaria (Edificio administrativo, Edificio de amenidades y Terminal de pasajeros), (ii) la prestación de este servicio generará eficiencia en el uso del espacio del TPY-NR, dado que a la fecha, los espacios disponibles para alquiler no son utilizados para ninguna actividad.
- COPAM sostiene que este servicio no califica como servicio no portuario, toda vez que para la prestación de este servicio no es necesario efectuar una Inversión Complementaria, requisito necesario para clasificarlo como servicio no Portuario. Por tanto, de la definición del término Servicios<sup>7</sup> del Contrato de Concesión, al no calificar este servicio como no portuario, por defecto, este servicio representa un servicio portuario.

44. Sobre la base de lo argumentado por el Concesionario, resulta importante indicar que en las cláusulas 1.26.90 y 8.14 del Contrato de Concesión del TPY-NR se define el alcance del Servicio Estándar como todos los servicios portuarios que el Concesionario deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y que comprenden desde que la carga ingresa al TPY-NR hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar, en el caso de embarque, y desde el amarre de la Nave hasta el retiro de la carga



<sup>6</sup> "Mercado de Actividades y Servicios Portuarios

*Artículo 61.- Son servicios portuarios las actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación."*

[El subrayado es nuestro.]

<sup>7</sup> "1.26.89 Servicios

*Son todos los servicios que el Concesionario, directamente o a través de sus Empresas Vinculadas, prestará en el Área de la Concesión o a través de la misma. Incluye los Servicios Estándar, Servicios Especiales y Servicios No Portuarios."*

[El subrayado es nuestro.]



por el usuario, en el caso de descarga. Asimismo, debe tomarse en cuenta que en la cláusula 1.26.91 del contrato se define a los Servicios Especiales como los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar.

45. Considerando lo indicado en el párrafo anterior, a fin de determinar la naturaleza del servicio Alquiler de espacios de zona administrativa, es necesario identificar si este servicio califica como un servicio portuario. Para ello, debe considerarse que en la vigésimo sexta disposición transitoria y final de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, se define a los servicios portuarios de la siguiente manera:

*"19. SERVICIOS PORTUARIOS: Los que se prestan en las zonas portuarias, para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas."*

[El subrayado es nuestro.]

46. De acuerdo a la citada definición, se evidencia que para calificar a un servicio como servicio portuario es necesario verificar que: (i) se brinden en las zonas portuarias, y (ii) se brinden para atender naves, a la carga, embarque y desembarque de personas.
47. En ese sentido, se observa que el Alquiler de espacios se prestará en una zona portuaria, dado que los espacios disponibles para alquiler (Edificios administrativo y amenidades y el Terminal de pasajeros) se encuentran dentro del área de la concesión, el mismo que califica como zona portuaria según lo definido en la vigésimo sexta disposición transitoria y final de la Ley del Sistema Portuario Nacional<sup>8</sup>.
48. Además, de acuerdo a lo indicado por COPAM en su Propuesta Tarifaria y mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, el Alquiler de espacios será demandado por empresas bancarias<sup>9</sup>, agencias fluviales<sup>10</sup> y empresas comerciales<sup>11</sup>, por lo que se evidencia que este servicio no se brindará directamente a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas. En tal sentido, este servicio no califica como servicio portuario y no corresponde continuar con el procedimiento de análisis para el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria.
49. Adicionalmente, debe mencionarse que, mediante Oficio N° 1988-2017-GSF-OSITRAN del 10 de marzo de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización manifestó que el Concesionario no se encuentra habilitado contractualmente a prestar el servicio de



<sup>8</sup> "28. ZONA PORTUARIA: Área del territorio nacional que comprende los límites físicos de las áreas de terreno asignadas a los puertos incluyendo las áreas delimitadas por los perímetros físicos en tierra, los rompeolas, defensas, canales de acceso y las estaciones de prácticos. En el caso de puertos que realicen operaciones por medio de ductos o boyas, incluye el área operativa de las boyas y los ductos hasta los muelles en sí. Incluye las Áreas de reserva para el Desarrollo Portuario. Asimismo, la zona portuaria comprende a las áreas de desarrollo portuario, los puertos, recintos y terminales portuarios; igualmente, la zona portuaria incluye las infraestructuras, instalaciones, terminales multiboyas, sean cualesquiera de éstos de titularidad pública o privada."

[El subrayado es nuestro.]

<sup>9</sup> Con la finalidad de que los pasajeros realicen transacciones bancarias.

<sup>10</sup> Para la venta de pasajes.

<sup>11</sup> A fin de prestar servicios de alimentación y suministro de provisiones.



alquiler de áreas en el terminal de pasajeros, el edificio administrativo y el edificio de amenidades, en tanto, dichos espacios forman parte de las Obras Mínimas materia de cofinanciamiento del Concedente y, como tales, deben estar asignadas a la prestación de servicios portuarios (es decir, Servicios Estándar y Servicios Especiales).

50. De acuerdo a lo anterior, debe indicarse que si bien, por las razones previamente expuestas, el Concesionario no puede alquilar espacios en el terminal de pasajeros, edificio administrativo y edificio de amenidades, resulta importante señalar que este Regulador considera que, las actividades para las cuales se alquilarán los espacios en el TPY-NR (venta de pasajes, realizar transacciones bancarias, adquisición de provisiones y alimentos en el TPY-NR) generarían un impacto positivo en el flujo de pasajeros, toda vez que representan beneficios adicionales para los usuarios del terminal.
51. En ese sentido, con la finalidad de que el Concesionario pueda alquilar espacios de las mencionadas obras, el Regulador sugiere a las Partes<sup>12</sup> evaluar la pertinencia de efectuar una modificación del Contrato de Concesión, a fin de que el Concesionario pueda dar las facilidades de acceso al TPY-NR para alquilar los referidos espacios a terceras empresas (bancos, agencias fluviales y empresas comerciales) interesadas en brindar los servicios de venta de pasajes, transacciones bancarias y venta de alimentos en el terminal portuario. En caso las Partes consideren necesaria realizar la mencionada sugerencia, deberán de cumplir lo establecido en la sección XVII del Contrato de Concesión:

#### "SECCION XVII: MODIFICACIONES AL CONTRATO

*17.1. Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a la otra Parte con copia a OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. El CONCEDENTE o el CONCESIONARIO resolverán la solicitud contando con la opinión técnica del OSITRAN. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.*

*De conformidad con el artículo 33° del TUO, el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO, cuando ello resulte conveniente, respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico - financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.*

*En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO y con la opinión técnica previa del OSITRAN, el que se pronunciará respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.*

*17.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9° del Decreto Supremo N° 146- 288-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción."*



<sup>12</sup> En la cláusula 1.26.78 del Contrato de Concesión se define al término Partes como "Son, conjuntamente, el Concedente y el Concesionario."

b) **Provisión de equipamiento**

52. De acuerdo con lo indicado en la Propuesta Tarifaria, este servicio consiste en poner a disposición de los usuarios que lo soliciten, equipos para movimientos de carga que no estén incluidos en el Servicio Estándar, es decir, para cargas que no necesariamente realizarán las operaciones de carga/descarga. Los equipos que estarán a disposición de los usuarios son: (i) Grúa de celosía, (ii) Grúa telescópica, (iii) *Reach Stacker*, y (iv) Montacargas.
53. Por otra parte, mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, el Concesionario indicó que algunas de las actividades para las cuales los usuarios requerirán que se les brinda la provisión de los mencionados equipos son las siguientes:

"Montacargas y Grúa Celosía: Acomodo de carga sobre la nave, a solicitud del patrón o responsable de la nave para ejecutar actividades que están fuera de las establecidas en los servicios estándar: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento, reclasificación, etc., de las mercancías. (Movimientos Previos y/o adicionales a la operación de embarque-recepción/despacho).

Montacargas: Movilización de carga almacenada, a solicitud del cliente, para ejecutar actividades que están fuera de las establecidas en los servicios estándar: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento, reclasificación, etc., de las mercancías. (Movimientos Previos y/o adicionales a la operación de embarque-recepción/despacho).

Reach Stacker: Movilización de contenedores almacenados, a solicitud del cliente para ejecutar actividades que están fuera de las establecidas en los servicios estándar: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento, reclasificación, etc., de las mercancías. (Movimientos Previos y/o adicionales a la operación de embarque-recepción/despacho).

Grúa Telescópica: Acomodo de carga sobre la nave, a solicitud del patrón o responsable de la nave para ejecutar actividades que están fuera de las establecidas en los servicios estándar: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento, reclasificación, etc., de las mercancías. (Movimientos Previos y/o adicionales a la operación de embarque-recepción/despacho)."

[El subrayado es nuestro.]

54. Cabe precisar que en el Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, se indica lo siguiente:

"Artículo 162.- Control aduanero

Se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, se encuentren o no sujetos al pago de derechos e impuestos.

Asimismo, el control aduanero se ejerce sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas a control aduanero.

Cuando la autoridad aduanera requiera el auxilio de las demás autoridades, estas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata."

[El subrayado es nuestro.]



"Artículo 164.- Potestad aduanera

Potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero.

La Administración Aduanera dispondrá las medidas y procedimientos tendientes a asegurar el ejercicio de la potestad aduanera.

Los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y almacenes aduaneros, proporcionarán a la autoridad aduanera las instalaciones e infraestructuras idóneas para el ejercicio de su potestad."

"Artículo 165.- Ejercicio de la potestad aduanera

La Administración Aduanera, en ejercicio de la potestad aduanera, podrá disponer la ejecución de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero, tales como:

- a) Ejecutar acciones de control, tales como: la descarga, desembalaje, inspección, verificación, aforo, auditorías, imposición de marcas, sellos, precintos u otros dispositivos, establecer rutas para el tránsito de mercancías, custodia para su traslado o almacenamiento, vigilancia, monitoreo y cualquier otra acción necesaria para el control de las mercancías y medios de transporte;  
(...)"

[El subrayado es nuestro.]

55. De los artículos reseñados en el numeral precedente, se evidencia que el Control Aduanero, que es parte de la Potestad Aduanera de la Administración Aduanera competente para aplicar la legislación aduanera, se ejerce sobre aquellos que posean o dispongan de información y sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas al referido control.
56. Asimismo, de la normativa citada se desprende que la Administración Aduanera puede disponer de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, detallando un listado de acciones de control<sup>13</sup>, entre las cuales se encuentran la descarga, desembalaje, inspección, verificación, aforo, auditorías, imposición de marcas, sellos precintos u otros dispositivos.
57. En ese sentido, en los casos que la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) solicite que se lleven a cabo movimientos adicionales de la carga para llevar a cabo actividades tales como la inspección, verificación, acomodo, reordenamiento o reclasificación de carga en la nave y/o en la zona de almacén como parte del control de embarque previo al embarque de la carga, se estaría frente a un servicio esencial de carácter aduanero que es requerido de acuerdo al marco legal vigente que el Concesionario debe prestar como parte de los Servicios Estándar a la carga, según está establecido en el literal b) de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.



<sup>13</sup> Es importante notar que no se trata de una lista de acciones taxativa, ya que se establece que se podrá ejecutar cualquier otra acción necesaria para el control de las mercancías.

58. Por otra parte, debe indicarse que, de la información remitida por COPAM respecto de las actividades para las que los usuarios solicitarían la provisión de equipamiento, se evidencia que este servicio será requerido específicamente para realizar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el alcance del Servicio Estándar definido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.
59. Por tanto, con la finalidad de brindar a los usuarios información completa acerca del alcance del servicio y, al mismo tiempo, facilitar la verificación que lleva a cabo el Regulador con relación a que los usuarios no pagarán contraprestación adicional alguna por actividades que ya fueron retribuidas por la Tarifa del Servicio Estándar, se considera necesario definir la denominación y alcance del servicio propuesto en los siguientes términos:

*"Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario: Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías. Este servicio se brinda únicamente a solicitud del usuario y no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera. La tarifa se cobrará en función del equipamiento utilizado: (i) grúa celosía, (ii) montacargas, (iii) reach stacker, y (iv) grúa telescópica."*

60. Considerando el alcance antes descrito, el servicio Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario califica como Servicio Especial solo en caso sea solicitado por los usuarios, mas no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera.

**c) Suministro de agua**

61. En su Propuesta Tarifaria, el Concesionario indicó que este servicio consiste en conectar y desconectar las instalaciones para el suministro de agua a las naves que atracan en el TPY-NR, incluyendo la coordinación, conexión/desconexión de fuentes proveedoras de agua, registro de consumo y supervisión de la operación.
62. Asimismo, el Concesionario manifestó que las instalaciones necesarias para la prestación de este servicio corresponden a ductos, los cuales están ubicados entre la planta de producción de agua y el muelle marginal del TPY-NR.



63. Dada la definición de este servicio, debe indicarse que este se encuentra vinculado a la nave. Al respecto, es preciso mencionar que el alcance del Servicio Estándar a la nave comprende tanto la utilización de los amarraderos como el servicio de amarre y desamarre; sin embargo, no considera el acceso a las instalaciones para el suministro de agua. En tal sentido, el servicio denominado Suministro de agua califica como Servicio Especial.

**d) Suministro de energía eléctrica**

64. Según argumentó el Concesionario en su Propuesta Tarifaria, este servicio está definido como el suministro de energía a equipos menores y a la nave, utilizando las conexiones existentes para la provisión de energía para contenedores *reefer*.



65. Además, mediante Carta N° 0077-2018-GG-COPAM, el Concesionario indicó que los usuarios solicitarían este servicio para desarrollar las siguientes actividades:

"Las solicitudes de los clientes han sido identificados para casos tales como:

- En el trabajo de Desembarque/Embarque, las naves pernoctan en el muelle un promedio entre 2 – 4 días, donde requieren de conexión eléctrica para proseguir con las actividades de acomodo de las mercancías en sus bodegas.
- En el trabajo de Desembarque/Embarque, las naves pernoctan en el muelle un promedio entre 2 – 4 días, donde requieren de conexión eléctrica para cubrir las necesidades básicas de los tripulantes (energía eléctrica, cocinar), dando un descanso al funcionamiento de sus motores.

*En algunos casos donde las embarcaciones trasladan animales vivos, y requieren de energía eléctrica para la acomodación de los mismos."*

[El subrayado es nuestro.]

66. Como se observa, la demanda del servicio propuesto se centra en atención a la nave, para el acomodo de las mercancías y para cubrir las necesidades básicas de los tripulantes.
67. Al respecto, es importante tener en cuenta que, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, en particular, los Servicios Estándar a la Nave no incluyen la provisión de energía eléctrica para asistir en las labores de los tripulantes.
68. No obstante, debe indicarse que la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión indica que este comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio. Asimismo, debe tomarse en cuenta que el Anexo 4 del contrato establece que la prestación de servicios en el TPY-NR estarán disponibles durante las veinticuatro (24) horas del día (días ordinarios, domingos y feriados). En ese sentido, en los casos en que los Servicios Estándar a la carga se brinden de noche, éste ya incluye la iluminación de las labores de estiba/desestiba de la carga, así como de las demás actividades incluidas en el alcance del Servicio Estándar.
69. Por otro lado, es importante mencionar que mediante Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN se fijó la tarifa de un grupo de Servicios Especiales, entre los que se encuentra el servicio Suministro de energía a contenedores *reefer*. Este servicio comprende lo siguiente:

*"Suministro de energía eléctrica a contenedores reefer: Suministro de energía eléctrica a contenedores reefer. Incluye la conexión y desconexión del contenedor, el control de temperaturas y la verificación del estado de funcionamiento y de temperaturas incorrectas."*

70. Como se desprende de la definición anterior, este servicio está directamente relacionado con la carga en contenedores; en particular, aquellos contenedores que, por su naturaleza, presentan la necesidad de conectarse a energía eléctrica con el objetivo de mantener en buen estado los productos que contienen.
71. En tal sentido, el servicio propuesto tampoco generaría duplicidad de actividades con respecto al servicio especial de Suministro de energía para contenedores *reefer*.
72. En consecuencia, el servicio Suministro de energía eléctrica califica como Servicio Especial, siempre y cuando no sea requerido para iluminar las labores de estiba/desestiba de la carga.



e) **Suministro de combustible**

73. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria, el Servicio Especial Suministro de Combustible será brindado a la nave y al transporte terrestre motorizado. En el caso de la prestación a la nave, como se ha visto en la sección IV, no corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria.

74. Respecto la prestación del servicio a los transportes motorizados terrestres, en la Propuesta Tarifaria se señala lo siguiente:

*"Servicio por el cual se provee de combustible a unidades motorizadas terrestres dentro del Terminal Portuario de Yurimaguas. (...)"*

75. Sobre el particular, es importante diferenciar si el transporte motorizado terrestre referido en la descripción del servicio corresponde a los vehículos que ingresan al TPY-NR para realizar las actividades del traslado de la carga que ha sido descargada o va ser embarcada en el referido terminal portuario o, si corresponde a la propia carga que se moviliza a través del terminal, esto es, carga rodante.

76. En efecto, si las unidades motorizadas terrestres a las que se hace referencia corresponden a la carga que es movilizada a través del TPY-NR, se evidencia una atención directa a la carga, lo cual va en línea con la definición de servicios portuarios establecida en la vigésimo sexta disposición transitoria y final de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, tal como se muestra a continuación:

*"19. SERVICIOS PORTUARIOS: Los que se prestan en las zonas portuarias, para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas."*

[El subrayado es nuestro.]

77. Considerando la definición de los Servicios Estándar contenida en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión antes citada, el servicio propuesto claramente no duplica las actividades de los Servicios Estándar en lo referido a la provisión de combustible a la carga rodante.

78. Sin embargo, si las unidades motorizadas están referidas a los vehículos que ingresan al TPY-NR para retirar/dejar la carga o pasajeros que han sido desembarcados/embarcados en el terminal, no se cumple con la definición de servicio portuario señalada en el párrafo anterior, en tanto el servicio no estaría dirigido a atender a las naves, a la carga ni al embarque y desembarque de personas. Por tanto, este servicio no califica como un servicio portuario.

79. En efecto, suministrar combustible a los vehículos que transportan las mercancías o los pasajeros no es un servicio que se presta directamente a la carga, si no que se trata de un servicio que se presta a terceros (empresas de transporte de personas o de carga), quienes, a su vez, brindan servicios a la carga.

80. En consecuencia, el servicio Suministro de combustible califica como un Servicio Especial en la medida que sea brindado a la carga rodante que se moviliza a través del TPY-NR. En tal sentido, con el objetivo de brindar información completa a los usuarios, se considera necesario redefinir la denominación de este servicio a Suministro de combustible a la carga rodante.



81. No obstante ello, es importante señalar que, de manera previa al inicio de prestación de este Servicio Especial, el Concesionario deberá cumplir con obtener todas las autorizaciones y/o licencias requeridas por las autoridades<sup>14</sup> para el despacho de combustible en el TPY-NR.

f) **Provisión de equipo de trimado**

82. El Concesionario describió el alcance del servicio Provisión de equipo de trimado de la manera siguiente:

*"Es el servicio prestado por el terminal a solicitud de cliente de acuerdo a su disponibilidad. El servicio incluye asignar el equipo requerido, proveer operador calificado y supervisión.*

*(...)*

*El trimado es una operación siguiente a la estiba de algunas mercancías (cereales, minerales, etc.), que consiste en aplanar la superficie de las mismas, con lo que se consigue aprovechar mejor el espacio disponible y dar mayor seguridad a la navegación"*

83. Como se desprende de la definición anterior, el servicio propuesto consiste en acomodar la carga a granel (tales como cereales o minerales) en las bodegas de las naves, de tal manera que el espacio sea aprovechado de manera óptima.

84. Sobre el particular, debe indicarse que en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión en la que se define que el alcance del Servicio Estándar, se establece que este comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio. En particular, para el caso de los Servicios a la carga, se especifica que ellos comprenden los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el TPY-NR, incluyendo actividades de estiba y desestiba. En tal sentido, toda actividad relacionada a la carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías ya se encuentra incluida dentro del Servicio Estándar.

85. En línea con lo anterior, es importante indicar que en un pronunciamiento previo<sup>15</sup> y similar a lo que se analiza, el Regulador ha indicado que las actividades que se prestan a fin de acomodar a la carga sólida a granel dentro del proceso de descarga forman parte del Servicio Estándar. En dicha ocasión el Regulador manifestó lo siguiente:

*"La forma en que ha sido estibada la carga en el buque o el estado en que se encuentre en la bodega de la nave cuando arribe al terminal portuario, no altera o modifica la naturaleza del servicio de desembarque de carga a granel sólida. El Concesionario tiene la libertad de elegir e implementar la tecnología que le sea más conveniente para lograr sus niveles de eficiencia y productividad en la descarga, sin que esto involucre pagos adicionales para los usuarios.*

[El subrayado es nuestro.]

86. En ese sentido, se verifica que las actividades propuestas para el servicio Provisión de equipo de trimado se encuentran incluidas en el alcance del Servicio Estándar, por lo que no califican como Servicio Especial y no corresponde continuar con el procedimiento de análisis para el iniciar de un procedimiento de fijación tarifaria.

<sup>14</sup> Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin), Municipalidad, entre otras.

<sup>15</sup> Mediante Oficio N° 022-14-GRE-OSITRAN del 05 de marzo de 2014, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió un pronunciamiento respecto del alcance del Servicio Estándar a la carga sólida a granel en el Terminal Portuario de Paita.



g) Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer

87. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de COPAM, el referido servicio consiste en:

*"El servicio corresponde al llenado o vaciado de un contenedor. El servicio incluye posicionamiento del contenedor en la zona de Consolidación/Desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo al tipo de carga."*

[El subrayado es nuestro.]

88. Se observa que, entre las actividades listadas como parte del alcance del servicio de consolidación/desconsolidación de contenedores reefer se encuentra el posicionamiento del contenedor lleno en la zona de consolidación/desconsolidación y el uso de mano de obra y equipamiento con el objetivo de llenar o vaciar un contenedor reefer. En tal sentido, las actividades del servicio propuesto se desarrollarán de manera previa o posterior a la prestación del Servicio Estándar, según sea el caso del embarque o descarga del contenedor. En consecuencia, su alcance difiere al del Servicio Estándar para contenedores.

89. De otro lado, es importante considerar que mediante la Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN, el Regulador fijó la tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores en el TPY-NR. Dicho servicio presenta las mismas actividades del nuevo servicio propuesto; sin embargo, el nuevo servicio propuesto plantea recursos adicionales a los que se necesitan para su prestación en contenedores no refrigerados.

90. Al respecto, en la Propuesta Tarifaria se hace mención de los siguientes recursos adicionales:

*"La tarifa del servicio de consolidación/desconsolidación para carga paletizada y suelta se ha fijado en el procedimiento anterior del primer grupo de servicios especiales. No obstante, en el caso de que el servicio se preste a carga en contenedores Reefers, el costo del servicio difiere, ya que los estibadores encargados del servicio deben contar con implementos EPP, entre los cuales se encuentran: casco, guantes, lentes claros y oscuros, barbiquejo, protectores auditivos, zapato punto de acero, botas de acero, pantalón drill, overol especial para operaciones en frío, entre otros."*

[El subrayado es nuestro.]



91. Como se desprende de lo anterior, los recursos adicionales corresponden a la naturaleza de la carga refrigerada, la cual implica el uso de materiales distintos a los utilizados para manipular carga seca; en particular, equipos de seguridad para el manipuleo de este tipo de carga. Por tanto, el alcance del servicio propuesto difiere al del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores.

92. En ese sentido, sobre la base de lo antes mencionado, se concluye que la actividad de Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer, no forma parte del Servicio Estándar y califica como un nuevo Servicio Especial.

h) Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies



93. Según lo argumentado en la Propuesta Tarifaria, este servicio está dirigido a contenedores que contienen carga peligrosa. Dicho tipo de carga o mercancía es definida por Palacio (2001) como cualquier "material o sustancia capaz de producir un predecible

riesgo a la seguridad y salud mientras se lleva a cabo la fase de transporte de una transacción comercial, la cual ha sido identificada y designada como tal<sup>16</sup>.

94. De acuerdo con lo manifestado por el Concesionario, este servicio comprende desde la descarga del contenedor de la nave hasta su traslado a la zona de almacenamiento o viceversa. El servicio incluiría el desembarque (o embarque) de la mercadería, la estiba (o desestiba) y la tracción desde el costado de la nave hasta fuera del puerto, y excepcionalmente, hasta una zona de almacenamiento.
95. El Concesionario sostiene también que la secuencia del servicio sería la siguiente:
  - a) El patrón de la nave solicita los elementos de izaje para manipular el contenedor IMO.
  - b) El operador portuario dispone de los materiales de izaje necesario.
  - c) La grúa es dispuesta y los estibadores usan las herramientas de izaje para realizar la maniobra.
  - d) Los estibadores realizan las maniobras para el embarque/desembarque del contenedor.
96. Finalmente, el Concesionario argumenta que los recursos necesarios para la prestación de este servicio son los siguientes:
  - Infraestructura: amarraderos destinados al movimiento de la carga, muelle, vías de acceso y zona de almacenamiento.
  - Mano de obra: estibadores, tarjador, supervisor, operadores del equipo, entre otros.
  - Equipos: grúa de celosía o grúa móvil, entre otros.
  - Otros insumos: combustible diésel B5, reposición de repuestos, elementos de izaje, herramientas de seguridad, gastos administrativos y generales, entre otros.
97. Sobre el particular, debe mencionarse que la carga peligrosa está compuesta de productos peligrosos tóxicos que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas. La Organización Marítima Internacional (OMI) identifica nueve clases de sustancias peligrosas, las cuales son presentadas en el siguiente cuadro.



<sup>16</sup> Palacio, P. (2001). *Transporte Marítimo de Contenedores: Organización y Gestión*. P. 52.

**Cuadro N° 2**  
**Clasificación de mercancías peligrosas**

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
1	Explosivos	1.1	Riesgo de explosión de toda la masa
		1.2	Riesgo de proyección
		1.3	Riesgo de incendio
		1.4	Bajo riesgo
		1.5	Sustancias muy insensibles que presentan riesgo de explosión de toda la masa
		1.6	Objetos sumamente insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa
2	Gases	2.1	Gases inflamables
		2.2	Gases no inflamables, no tóxicos
		2.3	Gases tóxicos
3	Líquidos inflamables		
4	Sólidos inflamables	4.1	Sólidos inflamables, sustancias que reaccionan espontáneamente y explosivos sólidos insensibilizados
		4.2	Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea
		4.3	Sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables
5	Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos	5.1	Sustancias comburentes
		5.2	Peróxidos orgánicos
6	Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas	6.1	Sustancias tóxicas
		6.2	Sustancias infecciosas
7	Material radioactivo		
8	Sustancias corrosivas		
9	Sustancias y objetos peligrosos varios		

Fuente: OMI (2012). Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

98. En vista de las características que presentan estas cargas, los terminales portuarios suelen asignar cuadrillas y/o equipos especiales para el embarque/descarga de contenedores con carga peligrosa, en tanto la normativa o regulación de seguridad aplicable así lo requiere<sup>27</sup>.
99. No obstante, de la revisión de la secuencia de actividades y los recursos necesarios para la prestación del servicio propuesto, se observa que el Concesionario no ha especificado una distinción entre aquellos recursos que serían asignados para el Servicio Estándar a este tipo de contenedores y las actividades y/o recursos adicionales que corresponden al Servicio Especial. Ello es particularmente importante, en la medida que, tal como se ha señalado previamente, la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión señala explícitamente

<sup>27</sup> Por ejemplo, el Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito especifica en su Anexo 22 el alcance del Servicio Especial Tratamiento de carga peligrosa de la manera siguiente:

*"Suministro de equipos y/o cuadrillas especiales, en aquellos casos que se requieran, para el embarque/desembarque de contenedores con carga peligrosa (IMO) cuando así se precise según el código de o regulación de seguridad aplicable en el Terminal Portuario del Callao."*

[El subrayado es nuestro.]



que el Servicio Estándar comprende "los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario".

100. Al respecto, cabe precisar que mediante Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN se fijó la tarifa del Servicio Especial Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies, el cual presenta las mismas actividades y recursos para prestar el servicio propuesto, excepto que es dirigido a contenedores de 20 pies.
101. En consecuencia, de manera similar a lo especificado para el Servicio Especial Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies, el servicio denominado Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies califica como Servicio Especial solo en la medida que se encuentre referido a la provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.
102. Sobre la base del análisis realizado en la presente subsección, a continuación se presentan los servicios a los que se evaluará las condiciones de competencia:

**Cuadro N° 3**  
Servicios a los que se analizará sus condiciones de competencia

Servicio solicitado	¿Se analizará las condiciones de competencia?
Embarque/desembarque de carga mixta	No
Estadía en zona de muelle de espera	No
Alquiler de espacios de zona administrativa	No
Provisión de equipamientos	Sí*
Suministro de agua	Sí
Suministro de combustible	Sí*
Consolidación/desconsolidación de contenedores <i>reefer</i>	Sí
Suministro de energía eléctrica	Sí
Ensacado/enfundado/empaquetado	No
Provisión de equipos de trimado	No
Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies	Sí

\* El alcance de este servicio deberá ajustarse de acuerdo a lo indicado en la presente subsección.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



#### IV.2. Análisis de condiciones de competencia

103. La Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión regula el procedimiento que debe seguirse para iniciar la prestación de Servicios Especiales en el TPY-NR:

*"9.3 Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.*

*Para tal efecto, el CONCESIONARIO antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRAN,*



determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

En el caso que el REGULADOR considere que es necesario establecer una Tarifa como contraprestación por uno o más Servicios Especiales, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, determinando la obligación del CONCESIONARIO de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite.  
(...)”

[El subrayado es nuestro.]

104. De conformidad con lo establecido en la cláusula citada y tomando en consideración el análisis de la Gerencia de Asesoría Jurídica contenido en el Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, en la medida que el Regulador es competente para determinar si por los Servicios Especiales el Concesionario debe cobrar una Tarifa o un Precio, es OSITRAN el que previamente debe establecer la existencia de condiciones de competencia para los referidos servicios.
105. En tal sentido, corresponde al Regulador determinar si los Servicios Especiales propuestos por el Concesionario se sujetarán o no a un régimen regulado, esto es, si por su prestación se cobrará una Tarifa o un Precio. En concordancia con lo establecido en el artículo 11 del RETA, ello dependerá de la evaluación de las condiciones de competencia en los respectivos mercados:

**“Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria**

En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.”

[El subrayado es nuestro.]

106. Siendo así, a continuación se analizan las condiciones de competencia para los servicios propuestos por el Concesionario que han sido calificados como Servicios Especiales en la sección precedente, con el objetivo de determinar si existen condiciones de competencia que limiten el poder de mercado de COPAM.
107. Es importante mencionar que, a fin de determinar si existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios sujetos a revisión tarifaria, es necesario definir de manera previa los mercados relevantes de cada uno de estos servicios. Al respecto, existe un consenso amplio respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante<sup>18</sup>. Esta se realiza identificando dos dimensiones: el mercado de producto o servicio relevante y el mercado geográfico relevante.



<sup>18</sup> Ver, por ejemplo:

- U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>. Último acceso: 21 de noviembre de 2016.
- EUROPEAN COMMISSION (1997). *Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia*. Disponible en: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN). Último acceso: 21 de noviembre de 2016.



- (i) El mercado de producto o servicio relevante incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.
  - (ii) El mercado geográfico relevante considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.
108. Ambas dimensiones determinan el mercado relevante sobre el cual se estimará la tenencia o no de posición de dominio por parte del Concesionario.
109. La legislación peruana recoge estos conceptos en el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, de la manera siguiente:

*"Artículo 6.- El mercado relevante.-*

*6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.*

*6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.*

*6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes."*

110. Además, es importante tomar en cuenta que la literatura económica recomienda que, en la medida que existan altos niveles de complementariedad por parte de la demanda, el análisis de mercado relevante de un determinado bien o servicio debe analizarse de manera empaquetada y no individual. En otras palabras, es importante determinar si para la prestación de un servicio se requiere únicamente el servicio bajo análisis o si también se necesitan servicios adicionales que posibiliten o complementen su prestación.



111. Así, por ejemplo, Gual (2004) ha propuesto analizar el empaquetamiento de los servicios teniendo en cuenta la existencia de fuertes complementariedades por el lado de la demanda<sup>19</sup>. Del mismo modo, en sectores como el bancario, se ha considerado que el servicio relevante debe ser analizado como un conjunto de servicios financieros y no



<sup>19</sup> Gual J. (2004), *Market Definition in the Telecoms Industry*. En: *The Economics of Antitrust and Regulation in Telecommunications*, edited by P. Rey and P. Bulgues, E. Elgar Publishing.

como un servicio financiero individual<sup>20</sup>. Finalmente, OPTA (2007)<sup>21</sup> recomienda criterios para determinar los casos en los que un servicio relevante puede definirse como un servicio empaquetado. Para ello, aplica el test del monopolista hipotético al servicio empaquetado y analiza si, ante un incremento de su precio, una parte significativa de la demanda sigue prefiriendo adquirir el servicio empaquetado en lugar de adquirir los servicios que forman parte del paquete de manera individual. En ese caso, el mercado relevante estaría definido por el paquete<sup>22</sup>.

112. La consideración anterior es de singular importancia cuando se analizan servicios relacionados al transporte marítimo/fluvial de mercancías. Ello debido a que algunos de estos servicios son demandados de manera agregada, formando un conjunto de servicios que se complementan entre sí para poder transportar un producto de un lugar a otro. Asimismo, los usuarios tienen incentivos para contratar varios servicios con una sola empresa en la medida que ello reduce sus costos de transacción; mientras que las empresas tienen el incentivo de prestar algunos servicios de manera empaquetada considerando la existencia de economías de escala, de especialización y de ámbito.
113. El análisis presentado a continuación aplica el marco normativo y las consideraciones teóricas descritos anteriormente para la definición del mercado relevante de cada uno de los servicios propuestos por el Concesionario que califican como Servicios Especiales. Una vez determinados los mercados relevantes, se procederá a determinar si existirían condiciones de competencia al interior de cada uno de ellos o si, por el contrario, existiría poder de mercado de parte del alguno de los agentes participantes. Sobre el particular, es importante partir de la definición de poder de mercado. De acuerdo con Motta (2004):

*“El poder de mercado es un concepto crucial en el razonamiento económico de las leyes de competencia. Se refiere a la habilidad de una firma para incrementar sus precios por encima de algún nivel competitivo – el precio de referencia – de manera rentable.”<sup>23</sup>*

114. Asimismo, se tomará en consideración los resultados del análisis de condiciones de competencia en la prestación de Servicios Estándar en el TPY-NR, el cual fue llevado a cabo por el INDECOPI y está contenido en el Informe N° 069-2015/GEE.<sup>24</sup>

<sup>20</sup> Adams, W. J. y J. L. Yellen (1976). “Commodity Bundling and the Burden of Monopoly”. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 90, N° 3, pp. 475 – 498.

Nalebuff, B. (2005). “Exclusionary Bundling”. *The Antitrust Bulletin*, Vol. 50, N° 3.

Motta, M. (2004) *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge Books, Cambridge University Press, ISBN 0-521-81663-7.

<sup>21</sup> Autoridad Independiente de Correo y Telecomunicaciones de Países Bajos (*Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit*). Cabe señalar que en 2013 dicha autoridad se ha integrado con otras autoridades del mismo país para formar la Autoridad para Consumidores y Mercado.

<sup>22</sup> OPTA (2007). *The Bundle the Market? Regulatory Policy Note* N° 5.

<sup>23</sup> Motta (2004), pp. 40-41. Traducción libre de: “Market power is a crucial concept in the economics of competition law. It refers to the ability of a firm to raise price above some competitive level – the benchmark price – in a profitable way.”

<sup>24</sup> INDECOPI (2015). *Análisis de condiciones de competencia en la prestación de servicios portuarios fluviales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma*. Informe N° 069-2015/GEE. Remitido el 4 de noviembre de 2015 mediante Carta N° 644-2015/PRE-INDECOPI.



a) **Provisión de equipamiento**

115. De acuerdo con lo desarrollado en la sección anterior, este servicio se define como:

*"Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario: Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías. Este servicio se brinda únicamente a solicitud del usuario y no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera. La tarifa se cobrará en función del equipamiento utilizado: (i) Grúa celosía, (ii) montacargas, (iii) Reach Stacker, y (iv) grúa telescópica."*

[El subrayado es nuestro.]

116. Como se desprende de la definición, el servicio propuesto consiste de actividades que se prestan de manera previa al embarque o posterior a la descarga de la mercancía. En tal sentido, el servicio es demandado por los consignatarios de la carga y se prestará de manera complementaria a la prestación del Servicio Estándar.
117. El servicio propuesto se brinda como parte de la cadena logística que posibilita el tráfico de carga y sustituirlo implicaría sustituir un conjunto de servicios, los cuales suelen brindarse en almacenes extra portuarios (por ejemplo, pesaje adicional, almacenamiento, segregación de mercancías, colocación/remoción de etiquetas, etc.) y, eventualmente, en la planta de los embarcadores/consignatarios de carga.
118. En tal sentido, el mercado de servicio relevante se define como el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio Provisión de equipamiento.
119. En cuanto al mercado geográfico relevante (que está definido como los lugares geográficos en los que existen alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante), se debe considerar que, de acuerdo con lo mencionado previamente, el servicio propuesto se puede brindar en almacenes extra portuarios. Sin embargo, según la autoridad aduanera en las zonas geográficas cercanas al TPY-NR no existe un almacén aduanero fluvial autorizado. De hecho, el único almacén aduanero fluvial autorizado se ubica en el Terminal Portuario Iquitos que es administrado por ENAPU S.A.<sup>25</sup>
120. En consecuencia, si los demandantes presentan la necesidad de solicitar el servicio propuesto y movilizan la carga a través del TPY-NR, no tendrían otra alternativa distinta a la del Concesionario (competencia interportuaria). Por tanto, el mercado geográfico relevante queda definido por el área de Concesión del TPY-NR.
121. De lo anterior, el mercado relevante está conformado por el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio Provisión de equipamiento en el área de la concesión del TPY-NR.
122. Dado el mercado relevante antes definido, corresponde analizar si existen o no condiciones de competencia. Al respecto, en la virtud de lo establecido en el literal (iii) de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión<sup>26</sup>, el Concesionario cuenta con exclusividad

<sup>25</sup> Ver: <http://www.aduanet.gob.pe/servlet/CGAlma>

<sup>26</sup> "(iii) El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y el



para la prestación de servicios en el área de la concesión, con lo cual no existiría competencia intraportuaria.

123. Por lo tanto, existe evidencia que el paquete de servicios conformado por el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio Provisión de equipamiento no se prestaría en condiciones de competencia. En consecuencia, el servicio Provisión de equipamiento no se prestaría en condiciones de competencia y corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria.

**b) Suministro de agua**

124. Como se ha mencionado anteriormente, este servicio está referido a conectar y desconectar las instalaciones para el suministro de agua a las naves que atracan en el TPY-NR. El servicio incluye también la coordinación, conexión/desconexión de fuentes proveedoras de aguas, registro de consumo y supervisión de la operación.
125. De lo anterior se desprende que los demandantes del servicio serían las naves. Estos usuarios demandarían agua para realizar sus actividades de limpieza o para el consumo de los tripulantes, para lo cual cuentan con reservorios que son llenados para utilizarlos durante sus recorridos.
126. Una de las características de los servicios portuarios es la complementariedad que existe entre estos servicios. Observar esta cualidad es importante dentro de la definición del mercado relevante, toda vez que produce una mejor definición del mismo. En efecto, en la medida que existe un alto nivel de complementariedad entre el servicio bajo análisis y otros servicios, el servicio relevante debe ser definido de manera conjunta<sup>27</sup>.
127. Sobre el particular, es necesario identificar cómo las naves adquieren o se suministran de agua actualmente. Según manifestaron algunos usuarios, las naves tienen un purificador de agua que les suministra agua para las actividades que necesitan incluso para el consumo de la tripulación, en otros casos, compran agua de empresas locales y utilizan agua del río<sup>28</sup>.

---

*Acuerdo N° 909-201/15/10/2010/D adoptado por el Directorio de la APN en sesión de fecha 15 de octubre de 2010, el mismo que forma parte integrante del presente Contrato como Anexo (23).*

*Sin perjuicio de lo anterior, para la ejecución y/o prestación de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en el presente Contrato, conforme resulte aplicable.*

*En tal sentido, los servicios a cargo del CONCESIONARIO se prestarán a todo Usuario que los solicite bajo los principios de libre competencia, no-discriminación e igualdad ante la Ley, neutralidad, prohibición de transferencias de precios, contabilidad separada y libre elección.”*

[El subrayado es nuestro.]

<sup>27</sup> OPTA (2007) *Op. cit.*

<sup>28</sup> Según lo señalado vía telefónica, el 16 de febrero y 1 de marzo de 2018, por Armando Meléndez de la empresa Transportes Gladys S.A.C., Alan Saavedra de la empresa Inversiones Don Pancho S.A.C, Juan Carlos Castro de la empresa Negocios y Servicios Carlos Antonio S.A.C. y Flor Pinedo de la empresa Ever Avellaneda Linares EIRL.



128. Lo anterior indica que para las naves no resulta necesario atracar en terminales portuarios para suministrarse de agua; especialmente si se toma en cuenta que las naves cuentan con un reservorio en cual pueden almacenar el agua que pasa por el proceso de purificación o comprada. Por tanto, el servicio de Suministro de agua no presenta altos niveles de complementariedad con otros servicios portuarios y el análisis de sustitución debe realizarse de manera individual.
129. En cuanto al análisis de sustitución, como se ha visto, el suministro de agua a través de la conexión del agua de un terminal a los reservorios de las naves, puede ser sustituido por el autoabastecimiento por parte de las naves, a través de los purificadores de agua que estas poseen o comprando el agua de empresas locales. Sobre el particular, de acuerdo con las declaraciones de los representantes de las naves, el costo de adquisición del agua, sea por autoabastecimiento o comprado, es no significativo.
130. En consecuencia, el servicio relevante estaría definido por aquellas actividades que provean de agua a las naves. En cuanto al mercado geográfico relevante, que está definido como las zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante, se debe considerar que las naves que serían las demandantes del servicio también pueden autoabastecerse, tal como lo están haciendo en la actualidad. Por tanto, el mercado geográfico está determinado por las rutas fluviales de las que forma parte el TPY-NR.
131. En consecuencia, el mercado relevante queda definido por las actividades que provean agua a las naves (servicio relevante) en las rutas fluviales de las que forma parte el TPY-NR (mercado geográfico). En dicho mercado, los demandantes (naves) tendrían la opción de suministrarse de agua mediante el TPY-NR o mediante el autoabastecimiento.
132. En consecuencia, dado el mercado relevante previamente definido existen alternativas razonables a la prestación del Servicio Especial Suministro de agua en el TPY-NR, por lo que, existen condiciones de competencia. Por tanto, no corresponde iniciar un procedimiento de fijación de tarifas, sino que el Concesionario puede cobrar un Precio por la prestación del referido servicio.

**c) Suministro de energía eléctrica**

133. Según manifiesta el Concesionario, este servicio consiste en suministrar energía a equipos menores y para la nave, utilizando las conexiones existentes para la provisión de energía para contenedores *reefer*. En particular, lo que va ofrecer el Concesionario es un punto de energía eléctrica para que a partir de este se pueda suministrar energía a las naves.
134. De lo anterior, se desprende que los demandantes del servicio propuesto son las naves, y lo demandan para el suministro de energía eléctrica para cubrir sus necesidades básicas en horas de la noche y para el uso de equipos dentro de la nave.<sup>29</sup>
135. Una de las características de los servicios portuarios es la complementariedad que existe entre servicios. Observar esta cualidad es importante dentro de la definición del mercado



<sup>29</sup> De acuerdo a las declaraciones tomadas vía telefónica, el 16 de febrero y 1 de marzo de 2018, a Luis Escobero de la empresa Servicios Mineros Amazonía, Alan Saavedra de la empresa Inversiones Don Pancho S.A.C, Juan Carlos Castro de la empresa Negocios y Servicios Carlos Antonio S.A.C.

relevante, toda vez que produce una mejor definición del servicio relevante. En efecto, en la medida que existe un alto nivel de complementariedad entre el servicio bajo análisis y otros servicios, el servicio relevante debe ser definido de manera conjunta.

136. En particular, para solicitar el servicio de Suministro de energía eléctrica, la nave debe demandar, en primer lugar, el Servicio Estándar a la Nave. En tal sentido, los solicitantes del servicio bajo análisis no lo demandan de manera individual, sino que lo realizan como parte de un conjunto de servicios entre los que se destaca, por su obligatoriedad, el Servicio Estándar antes mencionado. En efecto, para que una nave atraque en el TPY-NR, esta debe solicitar dicho servicio; luego, en función de otras necesidades que se presenten, puede demandar prestaciones complementarias. En consecuencia, puede concluirse que existe un alto nivel de complementariedad entre el servicio bajo análisis (Suministro de energía eléctrica) y el Servicio Estándar a la Nave.
137. Por tanto, el análisis de sustitución se debe dar a nivel del paquete de servicios, el cual estaría formado, inicialmente, por el Suministro de energía eléctrica y el Servicio Estándar a la Nave.
138. De otro lado, en el análisis de sustituibilidad de dicho paquete de servicios, debe analizarse cómo las naves se vienen proveyendo de energía eléctrica en la actualidad. Al respecto, los usuarios consultados mencionan que la alternativa que utilizan actualmente es la de generadores de energía eléctrica, lo cual implica costos de combustible. Asimismo, usan energía que les genera el propio motor de la nave. Por lo tanto, el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el auto suministro de energía podría considerarse sustituto del servicio propuesto.
139. Sobre el particular, cabe mencionar que las autoridades de competencia han considerado que en mercados en los que existe poca competencia o mercados altamente concentrados, puede ocurrir que se consideren productos o servicios como parte del mercado relevante, pero que en realidad no deberían considerarse. A este tipo de razonamiento se le conoce como "la falacia del celofán"<sup>30</sup>.
140. La literatura económica señala que cuando un mercado se encuentra altamente concentrado, las empresas que poseen poder de mercado pueden incrementar sus

---

<sup>30</sup> "La "falacia del celofán" está relacionada a la decisión adoptada por la Corte Suprema de los Estados Unidos de América contra la empresa E.I. du Pont de Nemours & Co., sobre un presunto abuso de posición de dominio en el mercado de papel celofán. Dicha Corte afirmó que existía un grado razonable de sustitución entre el celofán y diversos materiales de envoltura flexibles (papel, aluminio, láminas de metal, películas flexibles, etc.).

*Sin embargo, la referida Corte no tomó en cuenta que la empresa investigada era monopolista en la fabricación de papel celofán y, por lo tanto, los niveles de precios vigentes en el mercado eran tan altos que los consumidores incluirían como sustitutos a productos que por características y usos no serían naturales sustitutos del celofán. Mientras más se eleve el precio de un producto resulta lógico que la demanda de éste se torne más elástica. La lección que se extrae de la "falacia del celofán" es que la sustituibilidad debería ser calculada suponiendo un precio competitivo del bien analizado y no ampliando el mercado en función de los altos niveles de precios impuestos por un monopolista"*

Figari, H., Gómez H. y Zúñiga M. (2005) Hacia una metodología para la definición del mercado relevante y la determinación de la existencia de posición de dominio.



precios (operan en la parte inelástica de la curva de la demanda). En este contexto, para algunos usuarios un producto o servicio puede ser considerado un sustituto, situación que no se presentaría si las empresas operaran en un mercado competitivo (cuando las empresas operan en la parte elástica de la curva). En casos como este, se puede estar cometiendo "la falacia del celofán" al considerar dentro de la definición del mercado relevante, productos que no deberían ser incluidos.

141. Considerar como un posible sustituto del servicio propuesto al auto suministro de energía eléctrica, sea mediante un generador o a través del motor de la nave, podría ampliar el mercado relevante más de lo que realmente necesario. En particular, de acuerdo con las declaraciones de los usuarios, auto suministrarse energía eléctrica a través de un generador o el motor de la nave les genera importantes costos, en particular, costos de combustible.
142. En consecuencia, el paquete del servicio conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el auto suministro de energía no puede considerarse como un servicio sustituto al paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el servicio Suministro de energía eléctrica. Por tanto, el servicio relevante queda definido como el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el Suministro de energía eléctrica.
143. En cuanto al mercado geográfico relevante, existen otros terminales portuarios como el de Terminal Portuario de Iquitos, administrado por ENAPU SA, que brinda el servicio relevante. Pero como se ha mencionado, la energía eléctrica es demandada cuando la nave permanece pernoctando en el terminal, por lo que la ubicación e inmediatez son características que debe presentar ese servicio. En tal sentido, es razonable que ningún otro terminal portuario pueda ser una alternativa razonable cuando las naves se encuentren atracadas en el TPY-NR, por lo que no existe competencia interportuaria.
144. Por consiguiente, el mercado relevante queda definido por el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el servicio de Suministro de energía (servicio relevante) en el TPY-NR (mercado geográfico relevante).
145. Al respecto, cabe mencionar que en la virtud de lo establecido en el literal (iii) de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión<sup>31</sup>, el Concesionario cuenta con exclusividad para la prestación de servicios en el área de la concesión, con lo cual no existiría competencia intraportuaria.



<sup>31</sup> "(iii) El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y el Acuerdo N° 909-201/15/10/2010/D adoptado por el Directorio de la APN en sesión de fecha 15 de octubre de 2010, el mismo que forma parte integrante del presente Contrato como Anexo (23).

*Sin perjuicio de lo anterior, para la ejecución y/o prestación de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en el presente Contrato, conforme resulte aplicable.*

*En tal sentido, los servicios a cargo del CONCESIONARIO se prestarán a todo Usuario que los solicite bajo los principios de libre competencia, no-discriminación e igualdad ante la Ley, neutralidad, prohibición de transferencias de precios, contabilidad separada y libre elección."*

[El subrayado es nuestro.]



146. Por lo tanto, existe evidencia que el paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el servicio Suministro de energía eléctrica no se prestaría en condiciones de competencia. Por lo tanto, el servicio especial solicitado por el Concesionario no se prestaría en condiciones de competencia y corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria.

**d) Suministro de combustible a la carga rodante**

147. Tal como se estableció en la sección IV.1, el servicio Suministro de combustible a la carga rodante califica como un Servicio Especial en la medida que el combustible sea brindado a la carga rodante que se moviliza a través del TPY-NR. En ese sentido, los demandantes del servicio serían los consignatarios de la carga, quienes lo solicitarían en situaciones en que la carga necesite de combustible para ser movilizad.

148. Como se ha señalado, una de las características de los servicios portuarios es la presencia de complementariedad entre estos. Es así que, cuando existen altos niveles de complementariedad, el análisis del mercado relevante debe realizarse sobre el paquete de servicios que estaría conformado por el servicio bajo análisis y los servicios con los que presenta altos niveles de complementariedad.

149. De acuerdo con lo descrito previamente, el servicio Suministro de combustible se prestaría a la carga que ha sido descargada o va a ser embarcada vía el TPY-NR, por lo que un servicio relacionado directamente sería el Servicio Estándar a la Carga. Sin embargo, a diferencia de otros servicios, este tipo de carga (vehículos motorizados) puede abastecerse de combustible fuera de los terminales portuarios.

150. En efecto, en otros terminales en los que se movilizan vehículos motorizados, estos son retirados del terminal sin necesidad de utilizar camiones para su transporte, sino que ellos cuentan con combustible para ser movilizad y, en la medida que tengan la necesidad de abastecerse de combustible, lo pueden hacer en las estaciones de servicios que se encuentran fuera del terminal. Por tanto, el servicio Suministro de combustible que se realiza a la carga no forma parte de un paquete de servicios y el análisis de sustitución debe ser realizado de manera individual.

151. Para analizar posibles servicios sustitutos del servicio bajo análisis, debemos identificar qué otro tipo de insumo puede utilizar la carga en reemplazo del combustible. Al respecto, los equipos o vehículos motorizados que necesitan combustible no pueden utilizar otro tipo de insumo, más aún, si el motor ha sido diseñado para recibir un tipo particular de combustible. En tal sentido, no existe sustituto al servicio de Suministro de combustible, por lo que el mercado del servicio relevante queda definido como el Suministro de combustible.

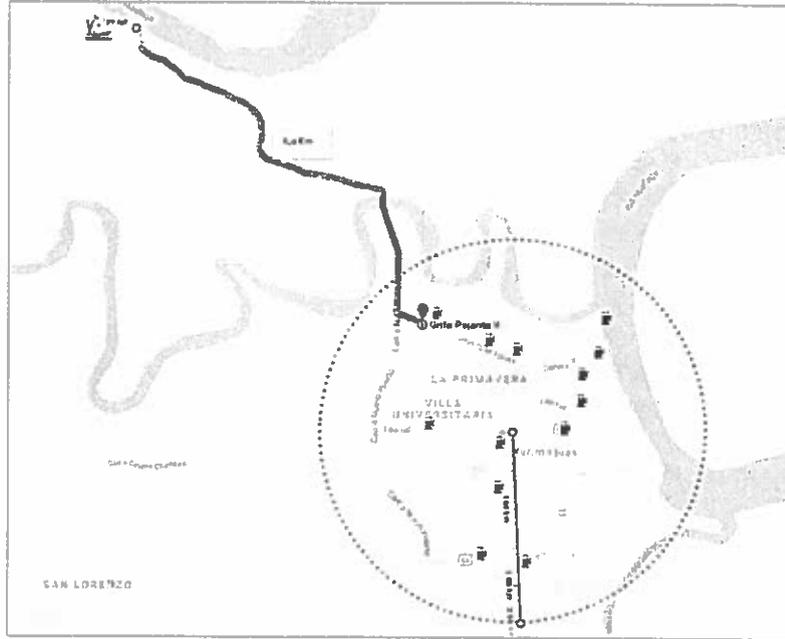
152. Para definir el mercado geográfico relevante se deben considerar las fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante antes identificado. Al respecto, como se ha señalado en los párrafos anteriores, dada la naturaleza de la carga, las posibles alternativas al servicio propuesto son las estaciones de servicio.

153. En tal sentido, en el Gráfico N° 1, se muestra un mapa en el que se identifican las estaciones de servicio más cercanas al TPY-NR. Se observa que la estación más cercana se encuentra a seis (6) km. del referido terminal y la estación más alejada (dentro de la ciudad de Yurimaguas) se encuentra aproximadamente a diez (10) km. En términos de



tiempo, la estación más cercana se encuentra a diez (10) minutos y el más alejado entre quince (15) y veinticuatro (24) minutos.

**Gráfico N° 1**  
Estaciones de servicio cercanas al TPY-NR



Fuente: OSINERGMIN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

154. De lo anterior, se desprende que la distancia y el tiempo de las fuentes alternativas de aprovisionamiento (estaciones de servicios) respecto al TPY-NR son poco significativos, por lo que, en caso el operador del terminal portuario incrementara de manera significativa los precios del servicio propuesto, los demandantes del servicio (dueños de la carga) no encontrarían restricciones para trasladarse a la ciudad de Yurimaguas y abastecerse de combustible. En tal sentido, el mercado geográfico relevante queda definido como el TPY-NR y la ciudad de Yurimaguas.
155. En consecuencia, en este caso el mercado relevante se define como el servicio Suministro de combustible (servicio relevante) en el TPY-NR y la ciudad de Yurimaguas (mercado geográfico).
156. Dada la definición del mercado relevante, se puede evidenciar que existen diecisiete (17) estaciones de servicio registradas en OSINERGMIN<sup>32</sup>, por lo que los demandantes del servicio cuentan con un número importante de alternativas al TPY-NR en las que se pueden abastecer de combustible. Adicionalmente, cabe mencionar que existe variedad en los precios de venta al público (ver Cuadro N° 2), con lo cual el demandante podrá elegir aquel proveedor que le genere menores costos.



<sup>32</sup> De acuerdo a la información de Facilito de OSINERGMIN: Ver: <http://www.facilito.gob.pe/facilito/actions/PreciosCombustibleAutomotorAction.do>

#### Cuadro N° 4

Precios promedio de venta al público en la ciudad de Yurimaguas (soles por galón)

Estación de Servicios y Grifos	Diesel	Gasolina	
		Gas 84	Gas 90
Cesar Ibañez Ruiz	8,90	8,70	13,50
María Angelina & Valentina E.I.R.L.	9,30	9,70	
A Y R E.I.R.L.	9,40	9,10	
El Metro S.C.R.LTDA.	9,50	9,50	
Munichis S.A.C.	9,40	9,10	
San Juan S.R.L.	9,10	9,30	
Grupo de Inversiones La Dolorosa E.I.R.L.	9,30	9,80	
Inversiones Caresa S.A.C	9,50	9,90	
Javier Ramirez Diaz	9,50	9,40	
Lenin Aleardo Ibañez Ruiz	9,50	9,30	
Marily Flores Castro	9,50	9,70	14,50
Onorato Diaz Villanueva	9,00	9,00	
Rosa Anita Tuesta Angulo	8,50	9,00	
RS Petroleos E.I.R.L.	9,10	9,05	14,50
Selva Combustibles E.I.R.L.	9,18	9,18	11,70
Servicentro Alicia S.R.L.	9,40	8,80	
Shilcayo Grifo Loreto S.R.L.	9,10	8,60	

Fuente: OSINERGMIN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

157. En consecuencia, existe evidencia de que en el mercado relevante definido existen condiciones de competencia en la prestación del servicio Suministro de combustible a la carga rodante; por lo que no debe iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, sino que el Concesionario puede cobrar un Precio por la prestación de este servicio.

e) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer**

158. Este servicio está referido al proceso de llenado o vaciado de contenedores *reefer* con carga proveniente de uno o varios embarcadores o consignatarios<sup>33</sup>.
159. La consolidación (desconsolidación) de contenedores *reefer* se demanda ante la necesidad de agrupar (o desagrupar) cargas de uno o varios consignatarios, para ser transportada (que fue transportada) en un solo contenedor. En tal sentido, los potenciales demandantes del servicio son los embarcadores y consignatarios de carga.
160. El servicio se brinda como parte de la cadena logística que posibilita el tráfico de carga en contenedores y sustituirlo implicaría sustituir un conjunto de servicios que suelen brindarse en almacenes extra portuarios (por ejemplo, pesaje adicional, almacenamiento, segregación de mercancías, colocación/remoción de etiquetas, etc.) y, eventualmente, en la planta de los embarcadores/consignatarios de carga. Considerando lo anterior, el mercado de servicio relevante se define como el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio de consolidación/desconsolidación de contenedores.



<sup>33</sup> Tal como se especificó en la sección IV.1, el servicio no incluye movimientos de embarque y/o descarga de contenedores.

161. Con relación al mercado geográfico relevante, es necesario determinar si existen alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante antes definido. Dado que el servicio relevante suele brindarse en almacenes extra portuarios y/o en las plantas de los embarcadores/consignatarios de carga, es posible definir el mercado geográfico relevante como el área de la concesión y el área de influencia del TPY-NR.
162. En consecuencia, el mercado relevante está conformado por el conjunto de actividades junto con las cuales se requiere prestar el servicio de consolidación/desconsolidación de contenedores en el área de la concesión y el área de influencia del TPY-NR.
163. Dado el mercado relevante antes definido, corresponde analizar si existen o no condiciones de competencia. Tal como se mencionó anteriormente, las actividades de consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer* (así como las actividades complementarias a dicho servicio) suelen llevarse a cabo en almacenes extra portuarios y/o en las plantas de los embarcadores/consignatarios de carga. En efecto, en los terminales portuarios que tienen un alto movimiento de contenedores y ofrecen el servicio, la frecuencia con la que este es demandado es bastante baja. En tal sentido, este servicio no suele encontrarse bajo régimen de regulación tarifaria.<sup>34</sup>
164. No obstante, en los alrededores del TPY-NR no existen terminales extra portuarios autorizados que puedan ofrecer este servicio relevante. En efecto, de acuerdo con la Autoridad Aduanera, existe solo un terminal fluvial autorizado el cual corresponde al Terminal Portuario de Iquitos que es administrado por ENAPU S.A.<sup>35</sup> Por tanto, si los usuarios necesitan consolidar o desconsolidar carga que ha sido o será movilizada por el TPY-NR no tendrían otra opción que solicitarlo al Concesionario.
165. Asimismo, se debe tener en cuenta que el volumen de contenedores *reefer* que se moviliza a través del TPY-NR es muy bajo en comparación con otros terminales en los que se brinda el servicio, por lo que no existirían incentivos para el ingreso de potenciales competidores.
166. Por lo tanto, no se espera que existan condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* y corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria.

f) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies**

167. Como se argumentó en la sección IV.1, el alcance del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies comprende la provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.



<sup>34</sup> El Servicio Especial "Consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer*" se encuentra entre los Servicios Especiales con Precio (no regulado) que el concesionario del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, APM Terminals Callao S.A., puede brindar.

<sup>35</sup> Ver: <http://www.aduanet.gob.pe/servlet/CGAlma>



168. Considerando el alcance antes definido, se deriva que COPAM prestaría el servicio bajo análisis durante la prestación del Servicio Estándar a la carga en contenedores, el cual consiste en el embarque y/o descarga de contenedores mediante el uso de equipamiento portuario en el TPY-NR e incluye la estiba, desestiba, trinca, destrinca, tracción, manipulación, elaboración de la tarja, almacenamiento portuario por tres días, pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que se requieran según la legislación vigente. En particular, el servicio Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies consiste en los cuidados especiales que serían necesarios para la prestación del Servicio Estándar a contenedores de 40 pies cuando estos contengan mercancías peligrosas (según clasificación de la OMI).
169. En línea con ello, entre el Servicio Estándar a la carga en contenedores y el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies existe una relación de complementariedad, por lo que ambos forman parte de un paquete que será demandado de manera conjunta por los consignatarios de la carga. En tal sentido, si el precio de uno se incrementa, la demanda de ambos se reducirá.
170. La definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, entonces, no debe realizarse respecto de este servicio individual, sino respecto del paquete. Por consiguiente, la existencia de condiciones de competencia en la prestación del mencionado servicio dependerá de la existencia de condiciones de competencia en el paquete de servicios.
171. En la medida que no existe otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer las mismas necesidades del consignatario para la movilización de contenedores de 40 pies que contienen mercancías peligrosas, el paquete de servicios no tendría sustitutos. En consecuencia, el mercado de servicio relevante comprende el paquete de servicios que demandan los consignatarios de carga para la movilización de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI) y que está constituido por el Servicio Estándar a la carga en contenedores y el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
172. Corresponde entonces determinar el mercado geográfico relevante, para lo cual es necesario determinar si existen alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante antes definido. Considerando que el servicio relevante solo puede ser prestado en terminales portuarios, es preciso evaluar si existen terminales portuarios distintos al TPY-NR que puedan calificar como fuentes alternativas de aprovisionamiento.



173. De acuerdo con INDECOPI (2015), en la actualidad, el único operador formal que brinda servicios portuarios en Yurimaguas es TPY-ENAPU. Por tanto, el mercado relevante estaría definido como el paquete de servicios que demandan los consignatarios de carga para la movilización de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la OMI), y que está constituido por el Servicio Estándar a la carga en contenedores y el Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies en el TPY-NR. Ahora bien, en virtud de lo establecido en el literal (iii) de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión<sup>36</sup>, el Concesionario cuenta con exclusividad para la prestación de servicios en el área de la concesión, con lo cual no existiría competencia intraportuaria.



<sup>36</sup> "(iii) El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN y el

174. En tal sentido, no se espera que existan condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies, por lo que corresponde dar inicio al procedimiento de fijación tarifaria.

#### IV.3. Propuesta de COPAM

175. En su Propuesta Tarifaria, el Concesionario indica que el Contrato de Concesión ha sido diseñado sobre la base de los modelos de las concesiones portuarias marítimas, asumiendo que la realidad marítima es similar a la fluvial. En ese sentido, el segundo grupo de Servicios Especiales propuesto por COPAM considera las condiciones de prestación de los servicios en la zona de influencia y el tipo de carga que se moviliza en el TPY-NR.
176. Asimismo, el Concesionario manifiesta que los Servicios Especiales propuestos no forman parte del alcance de los Servicios Estándar y que su prestación está directamente condicionada a la solicitud del usuario. Añade COPAM que dichos servicios permitirán atender los requerimientos de uso de recursos para realizar movimientos o trabajos adicionales al flujo normal de los Servicios Estándar.
177. El Concesionario considera que ninguno de los servicios propuestos se brinda bajo condiciones de competencia, por lo que propone fijar Tarifa para cada uno de ellos. Para la fijación tarifaria, COPAM propone utilizar dos metodologías, dependiendo de la información disponible en cada caso: (i) costos incrementales y (ii) *benchmarking*.
178. Es así que, para aquellos servicios en los que cuenta con información de costos asociados directamente a su prestación (mano de obra, materiales, combustibles, gastos administrativos, entre otros.), el Concesionario propone utilizar la metodología de costos incrementales. Para los demás servicios, propone utilizar la metodología de *benchmarking*, dado el esquema de incentivos establecidos en el Contrato de Concesión, la escasa disponibilidad de información y los objetivos de promoción de un servicio que se brinda actualmente en el TPY-NR. En el siguiente cuadro se presenta la metodología seleccionada por COPAM para cada Servicio Especial.



Acuerdo N° 909-201/15/10/2010/D adoptado por el Directorio de la APN en sesión de fecha 15 de octubre de 2010, el mismo que forma parte integrante del presente Contrato como Anexo (23).

Sin perjuicio de lo anterior, para la ejecución y/o prestación de los Servicios, el CONCESIONARIO observará rigurosamente los principios establecidos en el numeral 14.3 del artículo 14 de la LSPN, así como los demás principios establecidos en el presente Contrato, conforme resulte aplicable.

En tal sentido, los servicios a cargo del CONCESIONARIO se prestarán a todo Usuario que los solicite bajo los principios de libre competencia, no-discriminación e igualdad ante la Ley, neutralidad, prohibición de transferencias de precios, contabilidad separada y libre elección."

[El subrayado es nuestro.]



**Cuadro N° 5**  
Metodologías propuestas por el Concesionario, según Servicio Especial

Servicio Especial	Metodología
Embarque/desembarque de carga mixta	Costo Incremental
Estadía en zona de muelle de espera	Costo Incremental
Alquiler de espacios de zona administrativa	Costo Incremental
Provisión de equipamiento	Costo Incremental
Suministro de agua	Costo Incremental
Suministro de combustible	Costo Incremental
Consolidación/desconsolidación para contenedores <i>reefers</i>	Costo Incremental
Suministro de energía eléctrica	<i>Benchmarking</i>
Ensamblado/enfundado/empaquetado	<i>Benchmarking</i>
Provisión de equipos de trimado	<i>Benchmarking</i>
Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies	<i>Benchmarking</i>

Fuente: Carta N° 0769-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

179. Cabe precisar que en el caso de aquellos servicios para los que se eligió la metodología de costos incrementales, el Concesionario consideró los costos que se derivan de la prestación de los servicios, esto es, mano de obra (personal administrativo y operativo), combustible, energía eléctrica, agua, entre otros. Adicionalmente a dichos costos, el Concesionario incluyó en su cálculo tarifario el pago por aporte por regulación, el cual representa el 1% de la tarifa.
180. Por otra parte, para el caso del cálculo de tarifas bajo la metodología de *benchmarking*, el Concesionario tomó en cuenta la muestra de terminales portuarios nacionales e internacionales que se presenta en el Cuadro N° 4. Considerando dicha muestra, la tarifa propuesta por el COPAM es calculada como el promedio simple de los montos cobrados en cada terminal.

**Cuadro N° 6**  
Muestra de terminales portuarios utilizada en la Propuesta Tarifaria del Concesionario

Terminal Portuario/Servicio Especial	Suministro de energía eléctrica	Ensamblado/enfundado/empaquetado	Provisión de equipos de trimado	Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies
Terminal Portuario de Matarani		X	X	
Terminal Portuario de Paíta				X
Terminal Portuario Paracas				X
Terminal Portuario Iquitos - ENAPU	X			
Sociedad Portuaria Michellmar (Colombia)				X
Sociedad Portuaria Buena Vista (Colombia)				X
Palermo Sociedad Portuaria (Colombia)				X
Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (Colombia)	X			
Puerto de Berrio (Colombia)	X			

Fuente: Carta N° 0769-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



181. En el Cuadro N° 5 se muestran las tarifas propuestas por el Concesionario como resultado de aplicar las metodologías antes señaladas.

**Cuadro N° 7**  
**Tarifas propuestas por COPAM para el segundo grupo de Servicios Especiales**

Servicio Especial	Unidad	Tarifa (S/.)
<b>Embarque/desembarque de carga mixta</b>		
<i>A la nave</i>	tonelada	7,87
<i>A la carga</i>	manga-día	2,70
<b>Estadía en zona de muelle de espera</b>	embarcación por día o fracción	10,50
<b>Alquiler de espacios de zona administrativa</b>	m <sup>2</sup> /mes	30,76
<b>Provisión de equipamiento (hora)</b>		
<i>Grúa de celosía</i>	hora	122,08
<i>Grúa telescópica</i>	hora	104,81
<i>Reach Stacker</i>	hora	128,89
<i>Montacargas</i>	hora	77,08
<b>Suministro de agua (m<sup>3</sup>)</b>	m <sup>3</sup>	5,26
<b>Suministro de combustible (galón)</b>	galón	10,49
<b>Consolidación/desconsolidación para contenedores reefers</b>		
<i>Contenedores de 20 pies con carga paletizada</i>	contenedor	529,25
<i>Contenedores de 20 pies con carga suelta</i>	contenedor	729,25
<i>Contenedores de 40 pies con carga paletizada</i>	contenedor	723,43
<i>Contenedores de 40 pies con carga suelta</i>	contenedor	900,63
<b>Suministro de energía eléctrica</b>	kwh	Tarifa + 15%
<b>Ensacado/enfundado/empaquetado</b>		
<b>Sacos (50 kg.)</b>		
<i>Ensacado/Eslingado</i>	tonelada	23,22
<i>Trasegado</i>	tonelada	19,62
<i>Descompactado</i>	tonelada	3,27
<i>Corte y vaciado</i>	tonelada	5,56
<b>Sacos (100 kg.)</b>		
<i>Ensacado/Eslingado</i>	tonelada	29,43
<i>Trasegado</i>	tonelada	32,70
<i>Descompactado</i>	tonelada	24,85
<i>Corte y vaciado</i>	tonelada	5,56
<b>Provisión de equipos de trimado</b>	Hora	130,80
<b>Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies</b>	contenedor	522,64

Fuente: Carta N° 0769-2017-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.



#### IV.4. Metodología de fijación tarifaria

182. Tal como se mencionó anteriormente, la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión establece que corresponde al Regulador fijar la Tarifa que será cobrada por los Servicios Especiales, para lo cual deben considerarse los procedimientos y metodologías establecidos en el RETA. Adicionalmente, se establece como condición que la Tarifa fijada para los Servicios Especiales debe ser al menos igual a los costos operativos que demande su prestación.
183. Las principales metodologías de revisión tarifaria se encuentran listadas en el artículo 19 del RETA:



**"Artículo 19. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria**

Corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente
7. Costo de Servicio

En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.

Los conceptos y metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II que forman parte integrante del presente Reglamento.

La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión."

[El subrayado es nuestro.]

184. Al respecto, es importante señalar que el Concesionario argumenta que la metodología más apropiada para el cálculo de las tarifas de los servicios de Provisión de equipamiento para movimientos adicionales a solicitud del usuario y Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer es la de costos incrementales, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente a la prestación del servicio. Por otra parte, para el caso de los Servicios Especiales Suministro de energía eléctrica y Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies la metodología óptima para la determinación de la tarifa es la de *benchmarking*.
185. En el Anexo I del RETA se define a las metodologías de costo incremental y *benchmarking* de la siguiente manera:

**"I.1. Principales Metodologías de Fijación Tarifaria Costos Incrementales**

Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos que se derivan de proveer un servicio adicional. El costo incremental se refiere a los costos creados por cambios discretos en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento y de gastos de capital. Si el servicio deja de prestarse, no se producen efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios.

Esta metodología puede ser utilizada, cuando los costos adicionales que impone la provisión de un servicio nuevo o la atención de un usuario adicional, son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa; o existen drivers que permiten objetivamente asignarle costos a dicho servicio.



(...)

**Tarifificación comparativa (benchmarking)**

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico."

[El subrayado es nuestro.]

186. Luego de analizar la Propuesta Tarifaria presentada por el Concesionario, el Regulador ha llegado a la conclusión de que la metodología más apropiada para determinar las Tarifas de los Servicios Especiales Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer y Suministro de energía eléctrica es la de costos incrementales, toda vez que es posible identificar con claridad los costos asociados directamente a su prestación. Por ejemplo, de la información remitida por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria es posible obtener la cantidad y gastos por operación de mano de obra, energía eléctrica, combustible, entre otros costos operativos adicionales.
187. Por otra parte, en el caso del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies debe indicarse que, mediante Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN el Regulador determinó la Tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies bajo la metodología de *benchmarking*. Dado ello, debe considerarse que en el artículo 18 del RETA se definen los siguientes principios:

"Artículo 18. Principios

(...)

8. Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.

9. Consistencia. En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario."

[El subrayado es nuestro.]



188. En aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia citados, para el cálculo de la tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies se utilizará la metodología de *benchmarking* o tarificación comparativa.

## V. CRONOGRAMA

189. El cronograma para la ejecución del presente procedimiento de fijación tarifaria se muestra en el Anexo 1.



## VI. CONCLUSIONES

Sobre la base de lo expuesto es posible derivar las siguientes conclusiones:

1. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, corresponde al Regulador determinar si es necesario establecer una Tarifa por la prestación de Servicios Especiales en el TPY-NR, para lo cual deberá realizar un análisis de condiciones de competencia.
2. Mediante Carta N° 0769-2017-GG-COPAM, complementada por Carta N° 0027-2018-GG-COPAM, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de once servicios:
  - Embarque y desembarque de carga mixta
  - Estadía en zona de espera
  - Alquiler de espacio de la zona administrativa
  - Provisión de equipamiento
  - Suministro de agua
  - Suministro de energía eléctrica
  - Suministro de combustible
  - Ensacado/enfundado o empaquetado
  - Provisión de equipo de trimado
  - Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*
  - Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies
3. El Concesionario manifiesta que para la prestación de los siguientes cuatro servicios es necesario llevar a cabo Inversiones Adicionales en infraestructura y/o equipamiento, las cuales serían financiadas por el Concedente:
  - Embarque y desembarque de carga mixta
  - Estadía en zona de espera
  - Suministro de combustible a la nave
  - Ensacado/enfundado o empaquetado
4. A la fecha, el Regulador no ha recibido copia del informe del Concesionario que sustente la necesidad de realizar las referidas Inversiones Adicionales, ni los estudios técnicos donde se detallen dichas inversiones, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión. Asimismo, no existe evidencia de que las Partes se hayan puesto de acuerdo en la forma de pago de las referidas Inversiones Adicionales, información necesaria para determinar con certeza qué metodología de fijación tarifaria debería ser utilizada. En consecuencia, no corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria para los cuatro servicios mencionados.
5. El servicio denominado Provisión de equipo de trimado no califica como Servicio Especial en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, en tanto las actividades propuestas para este servicio se encuentran incluidas en la estiba/desestiba de la carga, la misma que está inmersa en el alcance del Servicio Estándar.
6. El servicio Alquiler de espacios en zona administrativa no califica como servicio portuario a la luz de lo establecido en el Contrato de Concesión y la Ley del Sistema Portuario Nacional, toda vez que este servicio no se brindará directamente a la nave, carga, embarque o desembarque de personas. No obstante ello, dado el impacto positivo que



generaría la prestación de dichos servicios en el flujo de pasajeros del TPY-NR, se sugiere que las partes evalúen la pertinencia de una modificación contractual a fin de brindar las facilidades de acceso a terceras empresas que brinden servicios en el terminal de pasajeros, edificio administrativo y edificio de amenidades del TPY-NR.

7. Con la finalidad de brindar a los usuarios información completa acerca del alcance del servicio y, a su vez, facilitar la verificación que realiza el Regulador con relación a que los usuarios no pagarán contraprestación adicional alguna por actividades que ya son retribuidas por la Tarifa del Servicio Estándar, se considera necesario renombrar y acotar el alcance de este servicio en los términos señalados en el presente informe. En ese sentido, el servicio debe denominarse Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario y califica como servicio especial solo en el caso sea solicitado por los usuarios, mas no cuando se demande a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera.
8. El servicio Suministro de energía eléctrica califica como Servicio Especial siempre y cuando no sea requerido para iluminar las labores de estiba/desestiba de la carga, la cual se encuentra inmersa en el alcance del Servicio Estándar puesto que esta incluye todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.
9. El servicio de Suministro de combustible califica como servicio portuario, y por ende como Servicio Especial, únicamente en los casos que se brinden a la carga rodante que se moviliza a través del TPY-NR. En ese sentido, se considera necesario definir la denominación de este servicio a Suministro de combustible a lá carga rodante.
10. Los servicios Suministro de agua, Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* y Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies califican como Servicios Especiales en marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, toda vez que las actividades propuestas para estos servicios no se encuentran incluidas en el alcance del Servicio Estándar.
11. Luego de verificar la inexistencia de condiciones de competencia, se concluye que corresponde dar inicio a un procedimiento de fijación tarifaria para los siguientes Servicios Especiales:
  - Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario
  - Suministro de energía eléctrica
  - Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*
  - Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies



12. En la prestación de los siguientes Servicios Especiales se evidencia que existen condiciones de competencia, por lo que no corresponde el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria, sino que el Concesionario puede cobrar un Precio por su prestación:
  - Suministro de agua
  - Suministro de combustible a la carga rodante



13. La metodología escogida para el cálculo de las Tarifas de los Servicios Especiales Provisión de equipamiento para movimientos adicionales de carga a solicitud del usuario, Consolidación/desconsolidación para contenedores *reefer* y Suministro de energía

eléctrica es la de costos incrementales, toda vez que es posible identificar los costos asociados a la prestación de dichos servicios.

14. En aplicación de los principios de predictibilidad y de consistencia, la metodología que se aplicará para el cálculo de la Tarifa del Servicio Especial Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies es la de *benchmarking*.

## VII. RECOMENDACIÓN

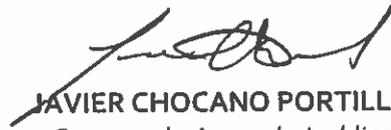
Elevar el presente informe al Consejo Directivo de OSITRAN a fin de que apruebe el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma:

- Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario
- Suministro de energía eléctrica
- Consolidación/desconsolidación para contenedores *reefer*
- Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies

Atentamente,



**RICARDO QUESADA ORÉ**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos



**JAVIER CHOCANO PORTILLO**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 8846-2018  
Reg. Ref. 0338-2018  
3195-2018

OSITRAN  
GERENTE GENERAL  
I M E N A  
PROVEIDO Nº 221-2018-66  
PARA :SGD  
ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO  
FECHA : 08 MAR. 2018

ANEXO 1

Cronograma: Fijación Tarifaria del segundo grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Actividades	2018																	
	Marzo	Abril			Mayo			Junio		Julio	Agosto		Septiembre		Octubre		Noviembre	
Aprobación del inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria.	X																	
Notificación del inicio del procedimiento.		X																
Elaboración de la Propuesta de Fijación Tarifaria de OSITRAN.			X	X	X	X	X	X	X	X	X							
Revisión de Gerencia General.									X									
Aprobación de la prepublicación por Consejo Directivo.								X	X	X								
Publicación de la Propuesta Tarifaria de OSITRAN.									X	X								
Procesamiento de comentarios finales.										X	X	X	X	X	X			
Realización de Audiencias Públicas y Consejo de Usuarios.												X	X					
Elaboración de Informe Final.													X	X	X			
Revisión de Gerencia General.																X		
Revisión y aprobación de Consejo Directivo.															X	X	X	
Publicación en Diario Oficial y en el Portal Web de OSITRAN.																X	X	X
Puesta en vigencia.																	X	X
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.																		

