

Lima, 30 de noviembre de 2020

Carta N° 0743-2020-GG-COPAM

Sumilla: Recurso de Reconsideración

Asunto: Solicitud de desregulación de servicios especiales

AL CONSEJO DIRECTIVO DE OSITRAN

CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A. (en adelante, COPAM) con R.U.C. N° 20543480291 y domicilio en Avenida Javier Prado Este N° 4109, Urb. Santa Constanza, Distrito de Santiago de Surco, provincia y departamento de Lima, Perú, debidamente representado por su Gerente General Carmen Virginia Benítez Hernández, identificada con Carné de Extranjería N°000777962, con poderes debidamente inscritos en la Partida N° 12665102 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima, a ustedes atentamente decimos que:

Qué, con fecha 29 de septiembre de 2020, ENAPU remitió información estadística y de facturación de Terminal Portuario de Yurimaguas, en el marco de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública (Ley N°27806).

Que, con fecha 9 de noviembre de 2020, hemos sido notificados con el Oficio N°00160-2020-SCD-OSITRAN, mediante el cual nos remiten la Resolución N°0058-2020-CD-OSITRAN emitida por el Consejo Directivo de OSITRAN, a través del cual entre otros aspectos se resuelve declarar improcedente la solicitud de desregulación tarifaria presentada por COPAM respecto de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (TPY-NR).

Que, en aplicación de lo previsto en el artículo 73 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, y dentro del plazo de quince (15) días hábiles contados desde el día siguiente de la notificación del Oficio N°00160-2020-SCD-OSITRAN, presentamos ante Ustedes un recurso de reconsideración contra la Resolución N°0058-2020-CD-OSITRAN emitida por el Consejo Directivo de OSITRAN, entre otros, resuelve Declarar improcedente nuestra solicitud de desregulación tarifaria respecto de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto, solicitando que ésta sea reformulada en dicha parte, por los nuevos argumentos y medios probatorios que exponemos a continuación:

1. SOBRE LOS NUEVOS ARGUMENTOS Y MEDIOS PROBATORIOS. –

Con respecto al modelo Bellaflame y Peitz (2015)

1. El Regulador señala lo siguiente:

[...]

36. *En adición a lo anterior, con el objetivo de definir el mercado relevante y evaluar*

sus condiciones de competencia también es importante considerar la posibilidad de la existencia de restricciones de capacidad de los puertos, las cuales tienen un rol importante en los resultados de los mercados en términos de sus precios y volúmenes de servicios.

37. En relación con ello se menciona que Bellaflame y Peitz (2015)¹³ describen un modelo de restricciones de capacidades y **competencia en precios desarrollado** en base al trabajo seminal de Kreps y Scheinkman (1983)¹⁴, en el que dos empresas $i=1,2$ ofrecen un servicio homogéneo y siguen un juego de dos etapas: (i) en la primera etapa, las empresas fijan las capacidades de manera simultánea q_i y (ii) en la segunda etapa, las empresas fijan los precios de manera simultánea p_i .
[...]

[Subrayado Nuestro]

2. El Regulador sustenta su análisis de competencia en el modelo de Bellaflame y Peitz (2015), para explicar los problemas de restricciones de capacidad de los puertos. Sin embargo, el análisis que realiza el Regulador presenta un problema que es: **el modelo que es citado en el Informe parte del supuesto que las empresas pueden competir por precios, es decir, el mecanismo de formación de precios es a través del mercado. Sin embargo, los equilibrios a los que llega el modelo dejan de existir cuando una de las empresas no puede variar sus precios, o, en otras palabras, tiene tarifas fijas, como sucede en el caso de COPAM.** En otras palabras, no es lo más conveniente citar un modelo de competencia por precios (tipo Bertrand), cuando una de las empresas no puede mover el precio porque lo tiene regulado¹.
3. En consecuencia, si en el modelo no se considera que una de las empresas tiene precios fijos, entonces, las implicancias que arroja el modelo son incorrectas. En este contexto, si el Regulador persiste en utilizar el referido modelo tendría que modificarlo considerando que una de las empresas tiene los precios fijos (COPAM), mientras que la otra tiene los precios libres (ENAPU). En otras palabras, bajo estas nuevas condiciones deberá determinar los nuevos puntos de equilibrio del modelo.
4. Por otra parte, debe señalarse que los modelos citados por el Regulador no recomiendan ni sugieren que en un mercado competitivo uno de los competidores sea regulado y el otro no. Particularmente, cuando las empresas están compitiendo en el mismo mercado.
5. Por lo tanto, las implicancias que el Regulador sugiere a partir de los modelos de Organización Industrial que fueron citados son inaplicables para el caso de Yurimaguas, mientras, que no se modifique el supuesto del modelo, donde se considere que TPY ENAPU tiene precios y TPY NR con precios fijados por el Regulador (tarifas).

Con respecto a la competencia intermodal

¹ A diferencia de lo que sucede en el Terminal Portuario del Callao, donde ambos operadores tienen la opción de poner tarifas por debajo de los toques máximos sin la intervención del Regulador o del Concedente).

6. El Regulador en su análisis de las condiciones de competencia en los mercados relevantes que fueron definidos en el INFORME CONJUNTO N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ) señala lo siguiente:

[...]

Asimismo, cuando el centro de consumo de los productos se ubica en Yurimaguas o en un lugar relativamente cercano (que puede ser Tarapoto), el uso de los terminales portuarios fluviales de Yurimaguas está condicionado o depende del lugar en el cual se ubica el centro de producción de las mercaderías o del modo de transporte más rentable para acceder a Yurimaguas o a un lugar relativamente cercano.

Así por ejemplo cuando el centro de producción o de origen de las mercaderías se ubica en Lima o Callao (es el caso de las importaciones cuyos destinos son Yurimaguas o Iquitos), se tiene que:

- *Una alternativa para transportar las mercaderías es partir desde Lima hacia el norte y mediante la carretera IIRSA Norte³⁶ acceder a las ciudades de Rioja, Tarapoto y Yurimaguas, sin tener en absoluto la necesidad de usar los terminales portuarios fluviales de Yurimaguas.*

Sin embargo, si el punto de destino (de esa carga de importación) es Iquitos, se utiliza la misma ruta (vía la IIRSA Norte) hasta Yurimaguas donde se embarcan los productos vía fluvial hasta Iquitos, teniendo que hacer uso de los terminales portuarios fluviales de Yurimaguas. En este caso (cuando el centro de consumo es Iquitos), el dueño o consignatario de la carga solamente tiene como alternativa posible la vía fluvial para transportar su mercadería desde Yurimaguas hasta Iquitos.

- **La otra alternativa es partir desde Lima o Callao por vía terrestre hasta Pucallpa y desde allí embarcarse a Yurimaguas vía fluvial,** en cuyo caso se usarán los terminales portuarios fluviales de Yurimaguas para descargar las mercaderías que se destinan a Yurimaguas, Tarapoto, Rioja, entre otros centros de consumo.

En este caso, el dueño o consignatario de la carga solamente tiene como alternativa posible la vía fluvial para transportar su mercadería desde Pucallpa hacia Yurimaguas. Esta también es la situación cuando el centro de producción es Pucallpa (como es el caso de Cervecería San Juan) **y los centros de consumo se ubican en Yurimaguas, Tarapoto, Rioja, etc., siendo necesario para poder acceder a esos centros de consumo, realizar el transporte de mercaderías desde Pucallpa hasta Yurimaguas mediante la vía fluvial (y luego vía terrestre hacia Tarapoto, Rioja, etc.), razón por la cual se descargarán los productos en los terminales portuarios fluviales de Yurimaguas.**

7. El análisis realizado por el Regulador necesita precisarse con la finalidad de dimensionar adecuadamente las condiciones de competencia que existen en los mercados relevantes. En este contexto, el análisis los dividimos en dos rutas, que, por motivos didácticos serán denominados: (i) Rutas con destino a Iquitos vía Yurimaguas y (ii) Rutas: Lima- Yurimaguas – Iquitos y Lima – Pucallpa – Iquitos.

(i) Rutas con Destino a Iquitos vía Yurimaguas

8. Existen rutas que tienen como destino Iquitos que no tienen opción de ser sustituidas por otras. Estas son: Chiclayo-Iquitos, Trujillo-Iquitos y San Martín -Iquitos (y viceversa). Toda la carga que se transporta por estos senderos necesariamente tendrá que demandar los servicios portuarios de Yurimaguas. De esta forma, más del 80% de la carga que transita por estas rutas tiene como destino final (y origen) la ciudad de Iquitos (Ver Cuadro N°1).

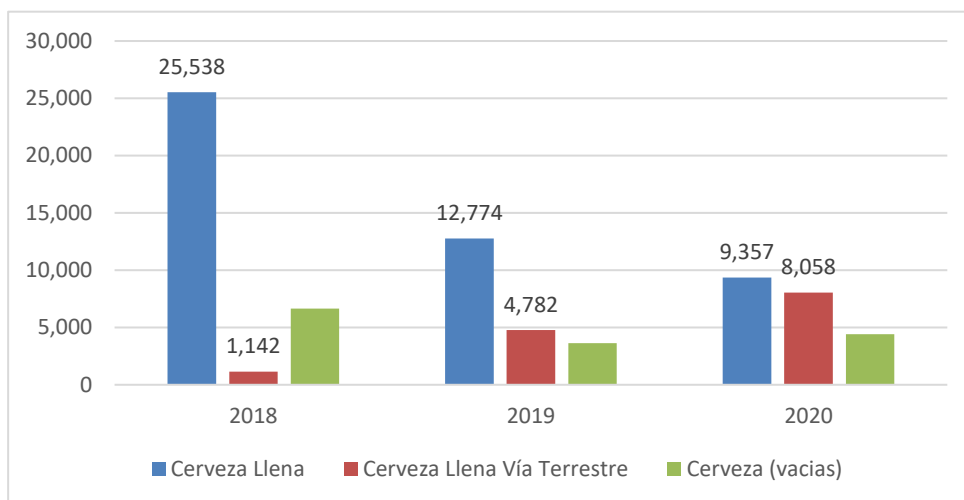
Cuadro N°1: Rutas de Carga que se moviliza por Yurimaguas

RUTAS	PRODUCTO	CARGA MOVILIZADA (En TM)		
		2018	2019	2020
PUCALLPA-YURIMAGUAS	CERVEZA	31,999	21,192	13,464
IQUITOS-YURIMAGUAS	RODANTE	660	1,281	749
TRUJILLO-IQUITOS	GENERAL	17,357	17,994	9,964
IQUITOS-TRUJILLO	TRIPLAY	5,115	4,465	1,812
CHICLAYO-IQUITOS	VERDURAS y FRUTAS	4,028	8,775	5,758
	AZÚCAR	2,514	3,206	2,272
TARAPOTO-IQUITOS	CEMENTO	16,812	58,364	20,596
	GLP	6,277	6,043	4,062
	HUEVOS	1,208	1,929	1,165
SAN MARTIN-IQUITOS	HARINA	955	2,497	1,000
	SAL	1,365	1,528	759
	ARROZ	10,330	15,250	6,618
	MAIZ	4,920	8,494	6,618
Total de Carga		103,541	151,018	74,836
Carga con Destino Iquitos		70,882	128,544	60,623
Porcentaje de Carga con destino- origen Iquitos		68%	85%	81%

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia. Información hasta agosto 2020

9. Sin embargo, existe una excepción que es la ruta Pucallpa – Yurimaguas, por la cual, se transporta cerveza proveniente de la zona de producción de Pucallpa. En los últimos años (2019-2020) este tipo de carga es llevada de Pucallpa por vía terrestre a Yurimaguas, para ser almacenada en TPY ENAPU. La razón es que Backus adquirió una flota de camiones que le permite realizar el traslado de esta carga vía terrestre hasta Yurimaguas, donde es almacenada en TPY ENAPU. De esta forma, en el caso de la cerveza se observa que es cada vez menos la carga que arriba por vía fluvial (Ver Gráfico N°1).

Gráfico N°1: Ruta Pucallpa – Yurimaguas – Movilización de Cerveza



Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia.

El desplazamiento de la carga de cerveza ha permitido que la carga de cemento disponga de más espacio en el muelle de ENAPU, lo que ha incentivado el ingreso de este tipo de carga a este terminal portuario.

10. De lo anterior se desprende lo siguiente:

- En las rutas antes mencionadas no se trasladan contenedores secos o refrigerados, la carga es suelta o de tipo fraccionada. TPY ENAPU concentra el 93% de la carga que transita por esas rutas. Más del 30% de la carga que tiene como destino Iquitos es de cemento.
- Es decir, el cemento tiene suficiente poder de negociación por los volúmenes de carga que moviliza (está por encima de los 30,000 TM anuales). Este poder de negociación se ve reflejado en la capacidad que tiene para seleccionar el terminal portuario por donde embarca su carga en la zona de Yurimaguas y en la determinación del precio de los servicios portuarios. Por ejemplo, para el caso específico del cemento la tarifa por uso de amarradero es de S/11.00 por nave día para los años 2018,2019 y 2020. Es decir, ENAPU a las naves que transportan cemento, les cobra la tarifa de una “chata”, tal y como aparece en su tarifario. Similar situación se da en el caso del servicio de almacenamiento.
- El cemento, la cerveza y, en menor proporción, el triplay, son los que demandan los servicios de almacenamiento de carga bajo techo, el resto de los productos son de transferencia directa.²

² Ver Informe presentado por COPAM el 03 de septiembre de 2020.

- Como en el caso de los otros servicios portuarios, el precio del servicio de almacenamiento es el resultado del poder de negociación que tiene el industrial cementero con el terminal portuario. Al hacer la comparación entre los precios publicados por ENAPU y los precios implícitos cobrados (que hemos estimado), se observa una brecha que muestra el poder de negociación de la empresa de cementos (Ver Cuadro N°2).

**Cuadro N°2: Precios implícitos por Servicio de Almacenamiento Cubierto
 ENAPU – Cemento (en S/)**

	ene-18	mar-18	abr-18	may-18	mar-19	ene-20
Toneladas Almacenadas	731	877	731	1,118	23	708
Días de Permanencia	19	15	24	7	10	18
Ingresos sin IGV	2,799	4,637	14,141	2,645	133	8,836
Precio Implícito	0.20	0.35	0.81	0.34	0.57	0.69
Precio en Tarifario	0.91	0.91	0.91	0.60	0.91	0.91

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia.

- Situación similar se presenta en el caso de las botellas llenas de cerveza. Es decir, el precio del servicio que es pactado entre la cervecera y ENAPU, dista de los precios publicados en su tarifario, lo cual, es otra evidencia de que los precios en la zona son el resultado de un proceso de negociación y no de tarifas fijadas. O, en otras palabras, no existe posibilidad que los terminales portuarios que están en la zona tengan poder para fijar precios independientemente de la demanda (Ver Cuadro N°3).

**Cuadro N°3: Precios implícitos por Servicio de Almacenamiento Cubierto
 ENAPU – Botellas Llenas de Cerveza (en S/)**

	nov-18	dic-18	ene-19	feb-19	mar-19	43586	jun-19	jul-19	ago-19	ene-20
Toneladas Almacenadas	339	564	244	518	333	741	643	349	349	167
Días de Permanencia	33	25	14	25	23	38	22	20	20	13
Ingresos sin IGV	8,954	5,975	1,241	5,490	3,270	13,775	5,228	2,467	2,467	775
Precio Implícito	0.80	0.42	0.36	0.42	0.43	0.49	0.37	0.35	0.35	0.36
Precio en Tarifario	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.60

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia

En este contexto, el esquema de regulación (precios para ENAPU y tarifas para COPAM asimetría regulatoria) genera una barrera legal que impide a TPY NR competir en condiciones similares con TPY ENAPU. En los cuadros N°2 y N°3 se muestra que los precios son el resultado de la negociación entre las empresas demandantes del servicio y ENAPU. Las rigideces tarifarias impuestas a COPAM impiden que puedan participar en el mercado de servicio de almacenamiento bajo techo.

- Adicionalmente, el hecho que ENAPU tenga un Contrato de Alquiler de Almacén con la empresa cementera o cualquiera otra, no implica exclusividad. Es decir, potencialmente cualquier otra empresa también puede ofrecer el servicio de almacenamiento y será decisión de la empresa cementera (o cualquiera otra), de tomar o dejar el referido servicio.
11. En consecuencia, la evidencia empírica presentada muestra que el mecanismo de formación de precios para el servicio de almacenamiento bajo techo cubierto para carga fraccionada es determinado por el poder de negociación de las empresas demandantes del servicio.

La prueba de ello es que los “precios implícitos” que cobra ENAPU por el servicio, se encuentra por debajo del precio publicado en el tarifario. Es decir, el proceso de negociación entre las empresas demandantes y las ofertantes (TPY ENAPU) determina el precio. O, en otras palabras, son precios de mercado.

Asimismo, es importante resaltar que en la actualidad existe un nivel de sustitución entre el transporte fluvial y el terrestre, particularmente, en la ruta que comprende las ciudades de Pucallpa – Yurimaguas. Esta situación se ha intensificado en los años 2019-2020 porque la empresa cervecera está optando por enviar sus productos a Yurimaguas, utilizando los camiones que ha adquirido, tal y como lo muestran las estadísticas mostradas en el gráfico N°1.

12. Por consiguiente, en los mercados relevantes definidos por el Regulador, el precio del servicio de almacenamiento bajo techo es determinado por un proceso de negociación entre el ofertante y demandante. El poder de negociación que tienen los demandantes del servicio se lo da los volúmenes de carga que movilizan a través de los terminales portuarios de Yurimaguas.

Adicionalmente, ha quedado demostrado que existe competencia intermodal en la ruta Pucallpa- Yurimaguas. Desde el 2019, se está sustituyendo la vía fluvial por la vía terrestre. En esta ruta el producto que más demanda el servicio de almacenamiento es la cerveza.

13. En consecuencia, en el mercado relevante definido por el Regulador para el servicio de almacenamiento de carga bajo techo, existen condiciones de competencia, que se dan por el poder de negociación de las empresas demandantes de los servicios portuarios y por el nivel de sustitución intermodal que existe en la ruta Pucallpa-Yurimaguas.

Rutas: Lima- Yurimaguas – Iquitos y Lima – Pucallpa - Iquitos

14. Lo que señala el Regulador en su informe no es muy preciso para el caso de la carga que proviene de Lima en contenedores y no contenedores, que tiene como destino final la ciudad de Iquitos que es el principal consumidor productos industriales de la zona amazónica del Perú. En efecto, según el Banco Central de Reserva de Perú (en adelante BCRP), la rutas para llegar a Iquitos desde Lima serían:

“[...]

*El acceso desde Lima es por vía aérea y multimodal (carretera-fluvial). Por vía aérea, el vuelo de Lima a Iquitos dura una hora y media. **En el multimodal se tiene dos alternativas:***

vía terrestre (Lima-Chiclayo-Yurimaguas) y fluvial (Yurimaguas-Iquitos), viaje que dura aproximadamente 3 a 4 días, dependiendo del caudal de los ríos; o vía terrestre (Lima-Tingo María-Aguaytía-Pucallpa) y fluvial (Pucallpa-Iquitos), el cual dura de 4 a 5 días.

[...]"

Extraído de "CARACTERIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE LORETO" de BCRP. Ver en <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Iquitos/loreto-caracterizacion.pdf>

Una de las razones por la que llegan contenedores a Iquitos es por las nuevas inversiones que se ha realizado en el sector *retail*, por ejemplo, empresas como TOTTUS requieren enviar contenedores *reefer*, los cuales son gestionados por Río Costa E.I.R.L. que es el principal operador logístico de la zona. Con respecto, a las inversiones en el sector *retail*, el BCRP señala lo siguiente:

Comercio y servicios

- **Empresarios del Mall Aventura Plaza, anunciaron la construcción de su centro comercial para julio de 2019, con una inversión de US\$ 60 millones, el cual generará más de 3 000 puestos de trabajo. El complejo tendría 50 mil m2 de área arrendable en sus tres niveles, donde se instalarán sus tiendas anclas Saga Falabella, Ripley, la cadena de mejoramiento Sodimac y el supermercado Tottus.**
- **A inicios de 2018 se inauguró el hotel Doubletree By Hilton de 5 estrellas, ubicado en la Plaza de Armas, en Iquitos, sobre la remodelación, que duró 12 meses, del ex Dorado Plaza con una inversión de US\$ 3 millones³, importante para el desarrollo del turismo en Iquitos. Es un hotel totalmente renovado, con 71 habitaciones: estándar king, estándar doblé, King ejecutiva, King balconey; suite de luxe y suite premium; además de un restaurante Manoa, piscina; gimnasio y dos salas como la Alhambra que está en el primer piso.**

Extraído de "CARACTERIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE LORETO" de BCRP. Ver en <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Iquitos/loreto-caracterizacion.pdf>

15. Por lo tanto, podemos decir, que en el caso de carga contenedora y no contenedora (que es transportada en furgones, por ejemplo, electrodomésticos) existen dos opciones vía terrestre para transportar la carga desde Lima a Iquitos (y viceversa), vía Pucallpa o vía Yurimaguas. Entre ambas rutas existe sustitución intermodal, tal y como el propio BCRP lo señala en su documento. Es decir, para llegar a Iquitos (y viceversa) o se utiliza la ruta Pucallpa o la ruta Yurimaguas, no es posible utilizar ambas.
16. Los productos que requiere Iquitos, los que tienen más valor agregado (productos manufacturados) provienen en su mayoría de Lima. Al respecto, el representante Logística Peruana de Oriente (LPO) dice lo siguiente:

"[...]"

Pero Pucallpa no es la fuente de las mercaderías que Iquitos tanto demanda. **El grueso**

(posiblemente el 98%) proviene de la costa y, particularmente, de Lima.

“Para transportar estos productos hace falta una laboriosa logística multimodal (camión y barcos) que pocos operadores ofrecen. Nosotros llevamos los contenedores desde la puerta del cliente en Lima a la del cliente en Iquitos. Esa es nuestra oferta integral”, anota Núñez del Prado.

LPO transporta actualmente carga intermedia (cemento, fierro y estructuras) pero espera incorporar próximamente a su flujo la producción de Alicorp, Palmas del Espino y otros operadores cercanos, como la petrolera Cepsa. Además de las mercancías procedentes de Lima.

[...]

Extraído de <https://www.apam-peru.com/web/grupo-romero-inaugura-puerto-fluvial-en-pucallpa/>

Es decir, como señala el representante de LPO, en la ruta Lima-/Pucallpa e Iquitos transitan carga contenerizada y no contenerizada, que tiene como punto de origen de Lima y punto de destino Iquitos (Ver Imagen 1).

Imagen 1: Ruta Lima -Pucallpa-Iquitos



Extraído de <http://lpologistics.com/>

- Una vez verificado que existe la opción de sustituir la ruta de Lima a Iquitos vía Yurimaguas, por la ruta vía Pucallpa, el siguiente punto es analizar si en la ruta Lima Pucallpa e Iquitos se presta el servicio de almacenamiento de carga no contenerizada y contenerizada. En efecto, en el documento titulado”

PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE TARIFAS” de LPO³, LPO se refiere al servicio de almacenamiento, como sigue:

3.2.5 Almacenamiento **Es el servicio de permanencia y custodia que se presta a toda la carga que ingresa al terminal.** El servicio se inicia a partir del tercer día de finalizada la descarga de la nave o del ingreso de la carga al terminal. El servicio incluye personal para la supervisión y conservación de la carga así como personal de vigilancia. La tarifa se aplica por metro cuadrado por día. Los pagos por concepto de este servicio se realizarán como máximo a los 30 días de emitida la factura.

Es decir, establece claramente, que el servicio de almacenamiento se brinda a toda la carga que arriba LPO. A continuación, evaluemos el nivel de competencia que existe en la carga contenerizada y no contenerizada.

Con respecto a la carga en contenedores

18. En el documento titulado” PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE TARIFAS” de LPO⁴, se precisa los servicios complementarios que ofrece a la carga en contenedores que ofrece este operador portuario. Al respecto dice lo siguiente:

3.3 Servicio Complementarios a Carga en Contenedores

- **Trasegado de Carga**

El presente servicio consiste en el traslado de la carga de un contenedor hacia otro contenedor. El servicio incluye el posicionamiento de los contenedores (contenedor a ser vaciado y el contenedor que será llenado), operadores de carga, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo al tipo de carga. La tarifa se aplica por tonelada.

- **Trincado de contenedor a bordo**

El servicio consiste en asegurar el contenedor en la embarcación con el fin de que esta no se mueva durante su traslado. El servicio incluye personal calificado y supervisión. El servicio no incluye materiales este deberá ser provisto por la embarcación. La tarifa se aplica por tonelada.

- **Suministro de Energía**

El servicio consiste en la alimentación de energía eléctrica al motor del contenedor refrigerado para su funcionamiento, evitando así cortar la cadena de frío. El servicio incluye instalaciones para suministro, monitoreo y supervisión. La tarifa se aplica por hora/ fracción por contenedor. Con un mínimo de 2 horas.

³ Extraído de <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2017/09/PROCEDIMIENTO-DE-APLICACION-DE-TARIFAS-LPO.pdf>

⁴ Extraído de <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2017/09/PROCEDIMIENTO-DE-APLICACION-DE-TARIFAS-LPO.pdf>

• Monitoreo de temperatura del contenedor

Servicio de supervisión realizada a los contenedores refrigerados cada 4 horas por personal técnico especializado por medio de la cual se verifica – monitorea la temperatura a la cual se encuentra el contenedor. El servicio incluye personal técnico y supervisión. La tarifa se aplica por día por contenedor.

• Montaje / desmontaje del gen set

Servicio solicitado por el cliente, por medio del cual se coloca un motor de generación (gen set) en la parte posterior de un contenedor refrigerado. El servicio incluye equipo de manipuleo, operador y supervisión. El servicio no incluye el alquiler del equipo generador y tampoco combustible. La tarifa de aplica por servicio.

[Subrayado Nuestro]

Es decir, entre los servicios que brinda se encuentran los vinculados con el almacenamiento de los contenedores reefers (esto es, servicios de suministro de electricidad, monitoreo y montaje/desmontaje del gen set).

19. Para un mayor detalle sobre el servicio de almacenamiento de LPO para contenedores, en el “REGLAMENTO DE OPERACIONES⁵” se dice lo siguiente:

“[...]”

Asimismo, el Patio de Maniobras consta de 2 Zonas definidas de acuerdo a la naturaleza de las operaciones, propias de embarque y descarga hacia y desde las embarcaciones fluviales, así como a las unidades de transporte terrestre, como se

resume seguidamente:

- **Zona de Almacenamiento General y de Reefers, con un área de 2,167.77m²**
- **Zona de Acceso, Balanza y Control, con un área aproximada de 1786.96m².**

a) Zona de Almacenamiento General en Tránsito

Comprende las áreas destinadas a la colocación de contenedores, así como de los reefers o contenedores refrigerados básicamente en la parte central del Patio de maniobras.

b) **Tomacorrientes para Contenedores Refrigerados (REEFERS)**

El TP LPO, cuenta con dos tableros para tomacorrientes de contenedores refrigerados (Reefers) cada uno con 12 salidas convencionales marca Mennekes Tipo 2123A de especificaciones técnicas para 32 Amp – 3H y una tensión entre 400 a 440 Voltios.


⁵ <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2020/01/LPO-Reglamento-de-Operaciones-2019.pdf>

[...]"

20. Es decir, según lo documentado por LPO, este terminal portuario fluvial brinda el servicio de almacenamiento a contenedores secos y *reefer*, como sucede en el caso de TPY NR, por consiguiente, cualquier usuario u operador logístico proveniente de Lima tendrá la opción de sustituir TPY NR por LPO o viceversa porque encontrará el mismo servicio de almacenamiento. Es decir, si TPY NR incrementara sus precios entonces existe la opción de sustituir por LPO u otro embarcadero ubicado en Pucallpa, para aquella carga que proviene de Lima (o viceversa, la que proviene de Iquitos a Lima).
21. Una prueba adicional del nivel de sustitución que existe entre eje intermodal Lima-Yurimaguas- Iquitos y Lima-Pucallpa-Iquitos es el movimiento de clientes de Pucallpa a Yurimaguas que transportan carga en contenedores, por ejemplo, es el caso de Río Costa.

Como se aprecia en el Imagen 2, Río Costa era cliente de LPO, pero a partir del mismo año comenzó a utilizar TPY NR, como alternativa a Pucallpa⁶. Como se dijo anteriormente, esta empresa envía contenedores *reefer* de propiedad de la empresa TOTTUS que tienen como destino Iquitos. La tarifa que cobra es de S/1.50 por kilogramo desde Lima a Iquitos, ya sea vía Yurimaguas o vía Pucallpa, e incluye todos los servicios de transporte (incluida consolidación de contenedores si es carga tipo LCL), que permitan dejar la carga en su punto de destino. De esta forma, en estas rutas, los operadores logísticos o los transportistas terrestres de carga son los que deciden el terminal portuario por donde van a movilizar su carga.

Imagen 2: Arribo de Naves a LPO Pucallpa - 2019



TERMINAL PORTUARIO LPO - SCHEDULE

EMBARCACION	FECHA Y HORA DE ARRIBO (ESTIMADO)	ORIGEN	MARCA	ESTADO PRODUCTO	CLIENTE	AGENCIA FLUVIAL	EMBARCADERO (DESSEMBLADO)	ESTRUCTURA	TIPO NAVE	PRODUCTO	FECHA Y HORA ESTIMADA DE OPERACION
RF - PROMISSO II	07/12/2019 08:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	BARCEL - PPE	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 08:00
RF - PEEPERSO	07/12/2019 08:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	BARCEL - PPE	BOYER	BARCELON	1100	90	CONTENEDORES	07/12/2019 08:00
RF - ORISSA VALERIA I	07/12/2019 11:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	BARCEL - PPE	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 11:00
RF - ORISSO II	07/12/2019 11:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	RF COSTA	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 11:00
RF - ORISSO III	07/12/2019 11:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	RF COSTA	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 11:00

ORIGEN	FECHA Y HORA DE ARRIBO (ESTIMADO)	ORIGEN	FECHA Y HORA DE ARRIBO (ESTIMADO)	ORIGEN	MARCA	ESTADO PRODUCTO	CLIENTE	AGENCIA FLUVIAL	EMBARCADERO (DESSEMBLADO)	ESTRUCTURA	TIPO NAVE	PRODUCTO	FECHA Y HORA ESTIMADA DE OPERACION
ORIGEN 1	07/12/2019 08:00	RF - PROMISSO II	07/12/2019 08:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	BARCEL - PPE	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 08:00
ORIGEN 2	07/12/2019 08:00	RF - PEEPERSO	07/12/2019 08:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	BARCEL - PPE	BOYER	BARCELON	1100	90	CONTENEDORES	07/12/2019 08:00
ORIGEN 3	07/12/2019 11:00	RF - ORISSA VALERIA I	07/12/2019 11:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	BARCEL - PPE	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 11:00
ORIGEN 4	07/12/2019 11:00	RF - ORISSO II	07/12/2019 11:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	RF COSTA	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 11:00
ORIGEN 5	07/12/2019 11:00	RF - ORISSO III	07/12/2019 11:00	SAO PAULO	7300	IMPORTADO	RF COSTA	BOYER	BARCELON	0600	90	CONTENEDORES	07/12/2019 11:00

Información y aclaraciones:
1. El presente horario es una estimación de llegada de las naves y no garantiza la puntualidad de los arribos.
2. El horario de operación de las naves puede variar según las condiciones de navegación y el estado de las naves.

⁶ Ver Informe de COPAM del 03 de septiembre de 2020 presentado a OSITRAN. Como se verá más adelante recientemente esta empresa dejó TPY NR y retorno a Pucallpa.

22. La pugna que existe entre TPY NR y LPO también se refleja en el movimiento de los contenedores (Ver Cuadro N°4).

Cuadro N°4: Mercado de Contenedores Ejes “Multimodales” Pucallpa y Yurimaguas con destino Iquitos

Año	LPO Pucallpa	TPY NR	TPY ENAPU	TP Iquitos	Tamaño de Mercado	Participación de COPAM
2017	787	11	5	1	804	1%
2018	605	52	0	3	660	8%
2019	453	99	0	0	552	18%
2020*	991	265	0	0	1256	21%

Fuente: APN. Elaboración: Propia.

Sin embargo, en estas estadísticas no se está considerando otros desembarcaderos por donde se movilizan y almacenan contenedores, como son, por ejemplo, los Henrys y Puerto Valverde, en Pucallpa.

23. En otras palabras, los operadores logísticos tienen la opción de sustituir LPO u otros desembarcaderos de Pucallpa por TPY NR (y viceversa). El nivel de sustitución dependerá de la estructura de costos logísticos que implique el transporte de las cargas de Lima a Iquitos (y viceversa).

La mejor muestra del nivel de competencia y sustitución que existe entre las rutas Yurimaguas y Pucallpa es que los transportistas u operadores logísticos son clientes de TPY NR y de LPO Pucallpa e inclusive de otros desembarcaderos. Es decir, arbitran precios entre ambos terminales portuarios.

24. En efecto, en este análisis no se está considerando las estadísticas de otros desembarcaderos como los Henrys (Pucallpa) o Puerto Valverde (Pucallpa), porque no están disponibles. Sin embargo, dos hechos grafican el nivel de competencia intermodal que existe en la carga de contenedores, estos son:

- En la actualidad Rio Costa dejó de operar en TPY NR para trasladar sus operaciones a los *Henrys* en Pucallpa porque les ofrecían un mejor precio por el almacenaje de los contenedores *reefer*.
- Similar situación se da con la empresa *Z Group*, que movió su operación de TPY NR a Puerto Valverde (Pucallpa) porque le ofrecían descuentos en los costos del *reefer*. Esta empresa movilizaba alrededor de 10 contenedores *reefer* mensuales por TPY NR.

25. De esta forma, Iquitos es el principal destino de los productos que tienen como origen Lima. Esta ciudad demanda productos de carga contenerizada (seca o *reefer*), la que puede llegar vía Yurimaguas o Pucallpa.

Existen terminales portuarios en Pucallpa, como LPO; Henrys y otros, que tienen similares características a TPY NR, en términos de equipamiento e inclusive en infraestructura. Estos terminales portuarios, como LPO disponen de áreas de almacenamiento para contenedores (*secos o reefers*), por lo tanto, los usuarios de TPY NR que tienen como punto de origen Lima y punto de destino Iquitos, tienen la alternativa de enviar su carga vía Pucallpa, tal y como sucede actualmente, con empresas como Río Costa o Z Group.

26. Por consiguiente, en el mercado relevante definido por el Regulador, se observan condiciones de competencia para el servicio de almacenamiento de contenedores, entre los terminales de Yurimaguas y Pucallpa para carga que es transportada en contenedores. Es decir, existe competencia intermodal entre las rutas Lima-Pucallpa- Iquitos (y viceversa) y entre la ruta Lima- Yurimaguas- Iquitos (y viceversa). En esta competencia intermodal prevalece Pucallpa según las estadísticas publicadas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Carga No Contenerizada

27. En el tarifario de *LPO Pucallpa*, así como los documentos titulados documento titulado “PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE TARIFAS” de LPO⁷ y REGLAMENTO DE OPERACIONES⁸ se detalla que el servicio de almacenamiento puede ser brindado bajo techo o descubierto.
28. En efecto, en el tarifario de LPO se oferta el servicio de **ALMACENAMIENTO PARA CARGA FRACCIONADA Y MAQUINARIA en ALMACEN CON TECHO Y SIN TECHO**, tal y como sucede en el caso de TPY NR, es decir, que el operador logístico que viene de Lima y tiene como destino Iquitos puede sustituir Pucallpa o Yurimaguas o viceversa porque va a contar con las mismas facilidades de almacenamiento, en todo caso elegirá la opción menos costosa y con menor nivel de interrupciones (por ejemplo, que en la ruta no existan protestas que impiden el cruce de las naves) (Ver Imagen 3).

⁷ Extraído de <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2017/09/PROCEDIMIENTO-DE-APLICACION-DE-TARIFAS-LPO.pdf>

⁸ <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2020/01/LPO-Reglamento-de-Operaciones-2019.pdf>

Imagen 3



C. ALMACENAJE	UNIDAD DE COBRO	PRECIO S/.	PRECIO \$
Pernocte de Unidades			
Día 0 - 1	x noche	0,00	—
Día 2 - en adelante	x noche	30,00	—
Almacenaje en Patio			
Carga Fraccionada/ maquinaria	x m2/día	—	—
Almacenaje Techado			
Carga Fraccionada/ maquinaria	x m2/día	—	—

Extraído de: <http://lpologistics.com/precios/>

29. Asimismo, la carga de Loreto que tiene como destino el mercado externo utiliza como puerto de salida el Terminal Portuario de Callao y no Paita. Se trata de carga que no es contenerizada (madera y triplay) que viene suelta y que será posteriormente consolidada en contenedor en los depósitos temporales de Callao. Como en el caso anterior, esta carga es enviada vía Yurimaguas y Pucallpa.

En el año 2019, Loreto exportó a través del terminal portuario del Callao alrededor de 1.4 TM de madera y triplay. Sólo el 12% de esta carga utilizó las instalaciones de TPY NR, el resto fue enviada vía Pucallpa. Los destinos en el exterior de estos productos fueron México y China (Ver Cuadro N°5).

CUADRO N°5: EXPORTACIÓN DE LA REGIÓN LORETO

ORIGEN	DESTINO	PRODUCTO	EMPRESA	CANTIDAD (TM)
Iquitos	China	Madera Seca	Comercio Internacional Amazónico E.I.R.L.	161
Iquitos	México	Triplay	TRIMARSA	374
		Madera estofada	Inversiones la Oroza srl	303
		Madera aserrada	MADECAFPERU	66
		Madera aserrada	Corporacion Inforest MC SAC	476
		Madera aserrada	Industria Maderera Acuña	189
		Madera aserrada	GORECOM	150
Total Carga:				1,412

Fuente: SUNAT. Elaboración: Propia.

30. Por lo tanto, para la carga de comercio exterior procedente de Iquitos y en el mercado relevante definido por el Regulador se puede establecer que existe competencia entre los ejes Iquitos-Pucallpa-Callao y Iquitos-Pucallpa-Callao. Es

decir, existe competencia intermodal, donde prevalece Pucallpa sobre Yurimaguas, de acuerdo con las estadísticas de la SUNAT.

Con respecto a la incapacidad de competir de ENAPU en el servicio de almacenamiento de cubierto carga fraccionada

31. Con respecto a la hipótesis del Regulador que dice:

[...]

- **Respecto al almacenamiento de carga fraccionada en almacén cubierto, debe indicarse que en el TPY-Enapu no se encuentra disponible una zona de almacenamiento con techo, en tanto de las tres zonas de almacenamiento que existen en dicho terminal, como se indicó anteriormente, la única área techada se encuentra alquilada a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Madec Loreto S.A.C. En tal sentido, queda claro que el TPY-Enapu no ejercería presión competitiva al TPY-NR en relación con el almacenamiento de carga fraccionada en almacén cubierto, porque en el TPY-Enapu no existen espacios disponibles de almacenamiento cubierto o techado que puedan ser utilizados por los usuarios de dicho servicio en el TPY-NR.**

En línea con el marco teórico señalado previamente, las restricciones de capacidad identificadas en el TPY-ENAPU implican que, “dado que la empresa 1 (TPY-Enapu) no posee la capacidad para cubrir la totalidad de la demanda, la empresa 2 (TPY-NR) ejerce poder de mercado sobre la demanda residual”, independientemente de los niveles de concentración del mercado en el cual, según COPAM, “más del 90% de la carga fraccionada se moviliza a través del TPY-Enapu”.

[...]

Aspecto Preliminares

32. Sería pertinente que el Regulador explicará cómo TPY NR puede “ejercer poder de mercado sobre la demanda residual”. Es decir, cómo el desregular el servicio de almacenamiento de techo cubierto podría incrementar el poder de mercado de TPY NR. Según el Regulador, TPY NR con una participación menor del 10% de mercado tendría capacidad de fijar precios por encima de los de ENAPU, en la “demanda residual”. Esto no tiene sustento porque como se dijo en los informes presentados al Regulador⁹ y en el modelo económico financiero que se presentó¹⁰ (sobre el cual, el Regulador no se ha pronunciado en el INFORME CONJUNTO N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ)), el objetivo de desregular el servicio es establecer un

⁹ “PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO DEL 4TO DÍA EN ADELANTE DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – COPAM” 03 de septiembre de 2020.

¹⁰ “PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO DEL 4TO DÍA EN ADELANTE DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – COPAM” 16 de septiembre de 2020

sistema de precios acorde con la disponibilidad a pagar de los usuarios y de esta forma, poder competir en condiciones similares con ENAPU.

Adicionalmente, sobre que empresas podría ejercer su posición dominante, si las empresas demandantes del servicio ya no recurren a TPY NR por el alto nivel de las tarifas, en comparación con ENAPU¹¹.

33. La intervención del Regulador en el mercado no debe ni puede distorsionarlo. En la actualidad, la fijación de una tarifa en un mercado, donde existe competencia, no tiene ningún tipo de sustento teórico ni fáctico. Por el contrario, al fijar la tarifa a COPAM se le está quitando la opción que los usuarios cuenten con un servicio de menor costo y de mayor calidad.
34. Reiteramos que COPAM no puede imponer tarifas por encima de la que está cobrando actualmente porque nadie demandaría el servicio esto quedo debidamente sustentado en la modelación económica que se presentó a OSITRAN el 16 de septiembre de 2020. En las referidas simulaciones se mostró que COPAM tenía una menor pérdida, si es que disminuía sus niveles tarifarios. **Asimismo, se mostró que con la desregulación el Estado obtenía mayores ingresos, a través de la recaudación de los servicios estándar.**

La prueba más evidente que no existe posibilidad de incrementar las tarifas y que tampoco existe posición dominante en la supuesta “demanda residual” que señala el Regulador son los bajos niveles de ocupabilidad de los almacenes de TPY NR. **Sobre este aspecto, consideramos que sería oportuno que el Regulador se pronuncie sobre por qué con un nivel tan bajo de ocupabilidad del almacén, TPY NR tendría incentivos de incrementar sus precios por encima de la competencia.**

35. En otras palabras, los almacenes de TPY NR se encuentran con niveles de ocupación por el alto nivel de las tarifas, el cual, está muy por encima de la disposición a pagar de los usuarios de la zona. Precisamente la diferencia de precios (ENAPU) y tarifa (COPAM), es decir, la asimetría regulatoria que se ha generado en este mercado está favoreciendo a ENAPU, al permitirle ofrecer sus servicios a precios que tienden a cero, tal y como se mostró en los Cuadros N°2 y N°3.
36. Como se verá más adelante los ingresos percibidos por COPAM durante estos años por el servicio de almacenamiento bajo techo, no llegan ni al 10% de lo que ha recaudado ENAPU por este concepto. Es decir, la regulación asimétrica (tarifas para COPAM y precios para ENAPU) está dejando fuera del mercado de almacenamiento a COPAM e incentiva el uso intensivo del servicio de almacenamiento de ENAPU.
37. Consideramos que sería conveniente que el Regulador explique por qué el usuario que está en la supuesta “demanda residual” tendría que pagar en TPY NR una tarifa muchísima más alta (en más de 80%) que TPY ENAPU. En este contexto, la posición del Regulador se tornaría algo ambigua, por lo siguiente:
 - (i) El Regulador dice que TPY NR puede ejercer una supuesta posición dominante (es decir, “cobrar precios por encima de la competencia”) en la

¹¹ Ver “PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO DEL 4TO DÍA EN ADELANTE DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – COPAM” 03 de septiembre de 2020.

“demanda residual” del servicio de almacenamiento de carga bajo techo y para proteger al usuario opta por no desregular.

- (ii) Sin embargo, **al no desregular, obliga a que el demandante del servicio de almacenamiento en TPY NR (“demanda residual”) pague una tarifa muchísima más alta que en TPY ENAPU.** Es decir, la opción del regulador genera un mayor perjuicio al consumidor o mayor pérdida en el excedente del consumidor.

Consideramos que sería oportuno que el análisis del Regulador sea aclarado y precisado.

38. Para justificar porque se tendría que regular la tarifa del servicio de almacenamiento de COPAM, el Regulador esboza un sustento sosteniendo que COPAM tiene **“3.6 veces”** el área de ENAPU y por eso **“no es correcto afirmar desde el punto de vista de la infraestructura, TPY NR y TPY ENAPU presentan similares características”**.

Al respecto, se debe precisar que en el informe se dice que son “similares” pero no “iguales” y el espacio adicional que pueda tener TPY NR no implica que tenga posición dominante en el mercado. Como señala Gines de Rus, Campos y Nombela (2003)¹², “(...) *una empresa de mayor tamaño puede tener ventajas en relación a sus competidores por beneficiarse de ahorros de costes, pero ello no implica de forma automática la existencia de poder de mercado para dicha empresa. **La única conclusión que puede extraerse de forma general del análisis del tipo de rendimientos de escala de la industria es que el grado de competencia que puede darse en una industria podrá ser mayor o menor**”.* Por lo tanto, el hecho de tener un mayor tamaño de almacén no indica que tenga posición dominante y prueba de ello, es el que el volumen de carga que existe en los almacenes de ENAPU está muy por encima que los de TPY NR, lo que se ve reflejado en la participación de mercado.

Aspectos del Mercado

39. OSITRAN dice en su informe:

“[.]En tal sentido, queda claro que el TPY-Enapu no ejercería presión competitiva al TPY-NR en relación con el almacenamiento de carga fraccionada en almacén cubierto, porque en el TPY-Enapu no existen espacios disponibles de almacenamiento cubierto o techado que puedan ser utilizados por los usuarios de dicho servicio en el TPY-NR”.

40. Es decir, según OSITRAN, como ENAPU no tiene espacio en su almacén cubierto, ya no puede competir entonces TPY NR tiene posición dominante en la “demanda residual”.
41. Como dice el Regulador, ENAPU tiene alquilada el almacén a San Juan Cervecería y a MADEC LORECTO SAC (bolsas de cemento), **sin embargo, tiene capacidad de almacenar en su almacén cubierto, otros productos. Es decir, dispone de espacio en su almacén cubierto para atender otras cargas.**

¹² “Economía del Transporte” Antoni Bosch Editor.

42. Según la información proporcionada por ENAPU, en la cuenta 7073 denominada “Ingresos por Terminales de Almacenamiento”, ENAPU registra los ingresos de provenientes del servicio de almacenamiento, los cuales, se encuentran divididos en dos subcuentas: la cuenta 300, que es lo que ENAPU denomina “**servicio de almacenamiento de carga**” y la cuenta 450 que es lo que ENAPU denomina “**Servicios varios (Alqu. Almacen. Fact.Nº)**”, o que es propiamente el servicio de alquiler de almacén que brinda a la empresa de cerveza Backus y a MADEC LORETO SAC.

Durante el período 2018-2020, ENAPU facturó en ambas cuentas, es decir, brindo el **servicio de almacenamiento de carga** (cuenta 300) y el **servicio varios (Alquiler Almacen)** (cuenta 450) bajo techo cubierto para cargas como cemento, cerveza y otras cargas. Por lo tanto, si la hipótesis del Regulador fuera correcta, ENAPU únicamente hubiera facturado por concepto de alquiler de almacén (cuenta 450), sin embargo, y como se muestra más adelante, ENAPU adicionalmente facturo por “servicio de almacenamiento de carga (cuenta 300).

En efecto, en los meses de enero, marzo, abril y mayo del año 2018 se observa que se tenían almacenadas bolsas de cemento, que, en promedio, permanecieron en el almacén alrededor de 16 días. Es decir, adicional al servicio de alquiler de espacio de almacenamiento (que menciona el Regulador), ENAPU generó más ingresos por el concepto de Servicio de Almacenamiento de Carga (cuenta 300). Como lo explica el Regulador, estas bolsas de cemento adicional necesariamente tuvieron que ser guardadas en el almacén cubierto para evitar su deterioro.

De esta forma, ENAPU en su almacén cubierto disponía del espacio necesario para poder competir con TPY NR. Cabe precisar, que, en el mismo período de tiempo, en el almacén de COPAM no ingreso ni una bolsa de cemento, es decir, la demanda residual fue igual a cero.

En noviembre de 2018, ENAPU estaba brindando el servicio de almacenamiento (cuenta 300) a las botellas de cerveza. Por lo tanto, durante el 2018, ENAPU disponía de capacidad en su almacén cubierto para poder brindar el servicio de almacenamiento y además contaba con espacio para alquilar, por lo tanto, la hipótesis del Regulador para ese año no es correcta (Ver Cuadro N°6).

Cuadro N°6. Servicio de Almacenamiento de ENAPU - 2018

	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18	ago-18	sep-18	oct-18	nov-18	dic-18
Facturación Alquiler de Almacén (cuenta 450)	14,952.38	14,952.38	15,060.12	14,971.69	15,131.83	15,120.79	15,819.24	7,196.02	16,018.14	21,899.68	22,154.96	16,240.63
Cemento												
Toneladas Almacenadas	731		877	731	1,118							
Días de Permanencia	19		15	24	7							
Ingresos sin IGV	2,799		4,637	14,141	2,645							
Envases Vacíos de Cerveza												
Toneladas Almacenadas	534		418	534	631	858		395	364	974		
Días de Permanencia	10		27	23	28	27		24	22	29		
Ingresos sin IGV	4,747		4,418	5,320	6,817	14,222		2,909	1,485	9,443		
Envases Llenos de Cerveza												
Toneladas Almacenadas												339
Días de Permanencia												33
Ingresos sin IGV												8,954
Mercadería en General												
Toneladas Almacenadas			9									
Días de Permanencia			193									
Ingresos sin IGV			3,492									
Fierro												
Toneladas Almacenadas											33,523	
Días de Permanencia											96	
Ingresos sin IGV											3,326	
Chatarra												
Toneladas Almacenadas											75,000	
Días de Permanencia											28	
Ingresos sin IGV											1,730	
Postes de Concreto												
Toneladas Almacenadas												
Días de Permanencia												
Ingresos sin IGV												

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia.

43. En el año 2019, se dio un escenario similar al 2018, es decir, ENAPU facturó en la cuenta 300 y cuenta 450. Particularmente, en ese año se almacenó bajo la cuenta 300, cemento (alrededor de 23 mil toneladas) y cervezas llenas. El alquiler del servicio de almacenamiento se incrementó de manera considerable durante ese año por el arribo 56,780 TM de cemento, mientras que por COPAM sólo se movilizaron 2,662 TM, es decir, el 4% del mercado (Ver Cuadro N°7)

Cuadro N°7. Servicio de Almacenamiento de ENAPU - 2019

	ene-19	feb-19	mar-19	abr-19	may-19	jun-19	jul-19	ago-19	sep-19	oct-19	nov-19	dic-19
Facturación Alquiler de Almacén (cuenta 450)	21,926.58	16,068.10	21,824.67	21,781.99	21,853.29	22,044.35	27,462.88	1,493.29		1,027.12	54,994.30	1,027.12
Cemento												
Toneladas Almacenadas			23									
Días de Permanencia			10									
Ingresos sin IGV			133									
Envases Vacíos de Cerveza												
Toneladas Almacenadas												
Días de Permanencia												
Ingresos sin IGV												
Envases Llenos de Cerveza												
Toneladas Almacenadas	564	244	518	333		741	643	349	349			
Días de Permanencia	25	14	25	23		38	22	20	20			
Ingresos sin IGV	5,975	1,241	5,490	3,270		13,775	5,228	2,467	2,467			
Mercadería en General												
Toneladas Almacenadas												
Días de Permanencia												
Ingresos sin IGV												
Fierro												
Toneladas Almacenadas		110,200										
Días de Permanencia		24										
Ingresos sin IGV		2,089										
Chatarra												
Toneladas Almacenadas			35,200									
Días de Permanencia			31									
Ingresos sin IGV			1,244									
Postes de Concreto												
Toneladas Almacenadas			45,600									
Días de Permanencia			10									
Ingresos sin IGV			260									

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia.

Es en ese año y de manera excepcional, que se registra el ingreso de cemento al almacén de TPY NR, pero fue por un motivo técnico. La razón es que el cliente (CEMENTOS PACASMAYO) coordinó con COPAM la operación de embarque considerando únicamente los 03 días libres que otorga el servicio estándar a la carga y contando con una fecha de llegada de la nave (convoy).

En efecto, se procedió a realizar la recepción de los camiones con bolsas de cementos, sin embargo, la llegada prevista de la nave (convoy) tuvo un retraso de tres (03) días esto debido a una falla técnica en el motor de la nave. Este percance, ocasionó el cobro del servicio especial de almacenamiento de la carga cemento.

44. En el año 2020, nuevamente se registra un ingreso de cemento en el mes enero antes de la pandemia y botellas de cerveza llena en el mes de febrero, es decir, ENAPU brinda el servicio de almacenamiento (cuenta 300) más el servicio de alquiler de almacén (cuenta 450). En similar período de tiempo, el almacén de COPAM cubierto fraccionada no recibió carga de cemento (Ver Cuadro N°8).

Cuadro N°8. Servicio de Almacenamiento de ENAPU - 2020

	ene-20	feb-20	mar-20	abr-20	may-20	jun-20	jul-20	ago-20
Facturación Alquiler de Almacen (cuenta 450)	22,533.05	16,498.73	17,249.91	16,606.32	16,878.03	24,117.73	24,277.94	24,580.88
Cemento								
Toneladas Almacenadas	708							
Días de Permanencia	18							
Ingresos sin IGV	8,836							
Envases Vacíos de Cerveza								
Toneladas Almacenadas								
Días de Permanencia								
Ingresos sin IGV								
Envases Llenos de Cerveza								
Toneladas Almacenadas		166,912						
Días de Permanencia		13						
Ingresos sin IGV		775						
Mercadería en General								
Toneladas Almacenadas								
Días de Permanencia								
Ingresos sin IGV								
Fierro								
Toneladas Almacenadas								
Días de Permanencia								
Ingresos sin IGV								
Chatarra								
Toneladas Almacenadas								
Días de Permanencia								
Ingresos sin IGV								
Postes de Concreto								
Toneladas Almacenadas								
Días de Permanencia								
Ingresos sin IGV								

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia.

45. Cabe precisar que, por efecto de la pandemia, la actividad económica se contrajo significativamente en la zona, esta es la razón por la que se observa menor movimiento en los almacenes de ENAPU.
46. En este orden de ideas, la participación de mercado de TPY NR en el mercado del servicio de almacenamiento cubierto es poco o nada significativo, entonces, cómo se puede ejercer posición dominio en el mercado con una participación que no supera el 10% del mercado (Ver Cuadro N°9).

Cuadro N°9: Participación en el Mercado del Servicio de Almacenamiento a partir del cuarto día cubierto

Empresa	Descripción del Servicio	Cuenta	2018	2019	2020
ENAPU	Servicios varios (Alqu.Almacen. Fact.N° en almacen cubierto)	450	189,518	211,504	162,743
	Servicio de Almacenamiento de Carga Fraccionada (almacén cubierto)	300	33,175	40,046	9,611
COPAM*	Servicio de Almacenamiento de Carga Fraccionada (almacén cubierto)		10,136	22,608	7,800
Total Ventas			232,829	274,157	180,154
Participación de Mercado	ENAPU		96%	92%	96%
	COPAM		4%	8%	4%

* En el cálculo no se está considerando la carga abandonada por más de 100 días.

Fuente: ENAPU y COPAM. Elaboración: Propia.

47. De esta forma, las diferencias en equipamiento e infraestructura, así como en la calidad del servicio no se plasman en mayores ventas porque las tarifas actúan como una barrera para que los clientes demanden los servicios. En otras palabras, el cliente del servicio de almacenamiento de carga fraccionada es un “cliente grande” (cementos Pacasmayo o la empresa de cervezas, por ejemplo) que tiene poder de negociación y donde la variable crítica en la selección del terminal portuario no es la infraestructura o calidad del servicio, sino el precio, tal y como se mostró en los Cuadros N°2 y N°3 del presente informe. En otras palabras, los precios reflejan el poder de negociación de las firmas que demandan los servicios portuarios en Yurimaguas.
48. En consecuencia, el supuesto que COPAM pueda ejercer posición dominante con una participación de mercado que no llega ni al 10% en el mercado del servicio de almacenamiento de carga fraccionada cubierta no resulta aplicable.
49. Por consiguiente, del análisis anterior se desprende:
- La afirmación del Regulador de que “**queda claro que el TPY-Enapu no ejercería presión competitiva al TPY-NR en relación con el almacenamiento de carga fraccionada en almacén cubierto, porque en el TPY-Enapu no existen espacios disponibles**” no se condice con la realidad de ENAPU. En efecto, en la facturación del servicio de almacenamiento se hace evidente que TPY ENAPU si ejerce presión competitiva en TPY NR, la mejor muestra de ello son los bajos niveles de ocupabilidad del almacén y el nivel de las ventas de COPAM en comparación con ENAPU.
 - TPY NR no tiene ni podrá tener posición dominante en la supuesta “demanda residual” porque la participación de mercado en el servicio de almacenamiento cubierto no supera el 10% de lo que ha recaudado ENAPU por el mismo concepto. De esta forma, es evidente que, en este mercado, la calidad del servicio, el equipamiento o infraestructura no son las variables que determinan la selección del terminal portuario, sino que la variable crítica es el precio.

Con respecto a la incapacidad de ENAPU de brindar el Servicio de Almacén de Contenedor

50. Con respecto a la carga de contenedores, el Regulador señala:

*Además, como señala COPAM en su Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, el “TPY ENAPU no dispone de almacenes refrigerados para carga fresca” los cuales sí se encuentran disponibles en el TPY-NR, tal como se ha indicado anteriormente en el presente informe. **Inclusive, en el Tarifario del TPY-Enapu no se encuentra disponible el servicio de almacenamiento de contenedores reefer llenos o vacíos.***

51. Al respecto, cabe indicar que los precios del servicio de almacenamiento de TPY ENAPU, no están en función del contenedor *reefer*, sino como el caso de COPAM, se tiene una tarifa por contenedor lleno y vacío (ver artículo 208° del Tarifario Vigente de ENAPU) y posteriormente, se le cobra el adicional por el servicio de provisión de energía eléctrica (artículo 211° del tarifario de ENAPU - Ver Imagen 4).

Imagen 4: Tarifario ENAPU

Tarifario de ENAPU S.A.(**)
SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
TARIFARIO
Noviembre 2018
Versión N° 26
Modificado por Acuerdo N° 049/11/2018/D
Vigente a partir del 31.10.2018

Ver Todo

(*)Tipo de cambio referencial = 3.606

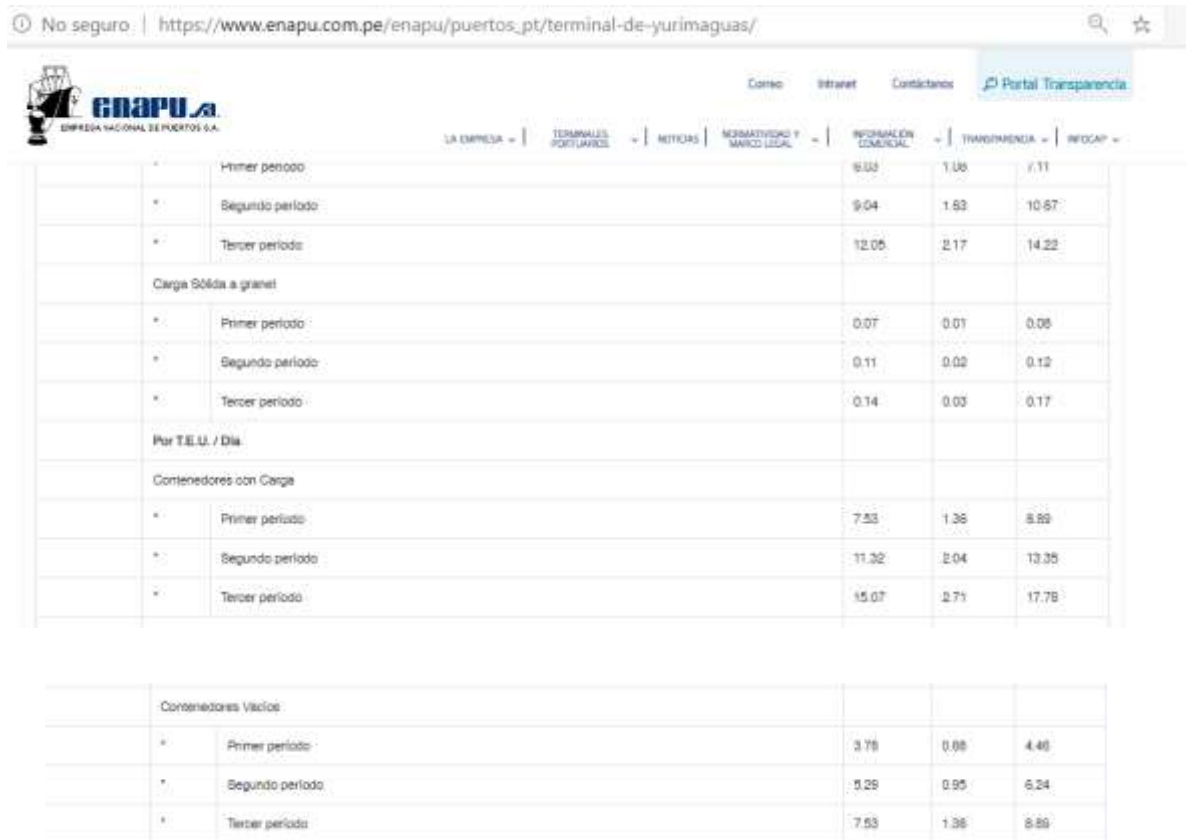
Art.211 Suministro de Energía Eléctrica		Tarifa US\$	IGV(**) US\$
a. Contenedores Refrigerados.			
Por Contenedor / Hora		1.50	0.27
El Terminal podrá optar, en los casos que convenga con el Usuario, por aplicar el cobro local vigente del suministro público, más el veinte por ciento (20%) por concepto de Gastos de Administración y dieciocho por ciento (18%) por I.G.V			
b. Naves, Locales y Oficinas:			
El importe del cobro local vigente, más el veinte por ciento (20%) por concepto de Gastos de Administración y dieciocho por ciento (18%) por I.G.V			

(*)Tipo de cambio referencial =3.606
Última actualización realizada el Viernes 30 de Noviembre del 2018 a las 3:08PM

(**)Nota: Las Tarifas publicadas en el presente Tarifario se encuentran sujetas al marco normativo del Decreto Supremo N° 040-2009-EF que modifica el numeral 3 del Apéndice II del TUO de la Ley del IGV e ISC y normas modificatorias (17/06/2010). En ese sentido, sólo se exonerará del IGV a los servicios facturados a los Transportistas de Carga Internacional.

Extraído de <https://www.enapu.com.pe/web/tarifario.php?id=22>

52. Sin embargo, el servicio de provisión de energía eléctrica no aparece publicado en el tarifario de ENAPU para TPY (artículo 211°) pero mantienen en su tarifario la opción de almacenar contenedores llenos y vacíos secos para el servicio de cabotaje (artículo 208°). Por lo tanto, existe la potencial competencia de ENAPU en este mercado (Ver Imagen 5).

Imagen 5: Tarifas de Servicio de Almacenamiento de Contenedores ENAPU (S/)


	Primer periodo	Segundo periodo	Tercer periodo
	9.03	1.06	7.11
*	9.04	1.83	10.87
*	12.05	2.17	14.22
Carga Sólida a granel			
*	0.07	0.01	0.06
*	0.11	0.02	0.12
*	0.14	0.03	0.17
Por T.E.U. / Día			
Contenedores con Carga			
*	7.53	1.36	8.89
*	11.32	2.04	13.35
*	15.07	2.71	17.78
Contenedores Vacíos			
*	3.78	0.98	4.46
*	5.26	0.95	6.24
*	7.53	1.36	8.89

Extraído de https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/

53. El Regulador afirma lo siguiente:

Esta situación viene de años atrás, pues en el año 2015, en su Informe N° 069-2015/GEE, Indecopi ya señalaba que si bien el TPY-Enapu contaba con grúas, balanzas y otros equipos para la manipulación de diversos tipos de mercancías, no movilizaba contenedores debido a limitaciones en sus equipos, los cuales datan de 1980 y operan con limitaciones:

“129. De acuerdo con la información proporcionada por Enapu, el TPY-Enapu contaría con grúas, balanzas y otros equipos para la manipulación de diversos tipos de mercancías (ver Cuadro 6).⁸³ No obstante, no movilizarían contenedores debido a que no cuentan con grúas de mayor tonelaje.⁸⁴

⁸³ Sin embargo de acuerdo a lo indicado por el MTC (2009), los equipos del TPY-Enapu datan de 1980 y operan con limitaciones. Ver también el Anexo 5 del presente informe.

⁸⁴ De acuerdo a lo indicado por Enapu en la carta N° 283-2015-ENAPU S.A./GG del 17 de julio de 2015.”

[El subrayado es nuestro.]

Así, dado que en el TPY-Enapu no existen prestaciones del servicio de embarque y/o desembarque de contenedores, tampoco se espera que brinde el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos), sean secos o reefer. Esto es particularmente importante, toda vez que implica que los usuarios actuales y futuros tendrían al TPY-NR como una única fuente de provisión del servicio, no existiendo proveedores alternativos a dicho terminal.

Como se adelantó anteriormente, dado que no se espera que en el TPY-Enapu se brinde el servicio de almacenamiento de contenedores, no se requiere realizar una mayor desagregación del mercado de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) con la finalidad de identificar posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio para los usuarios del TPY-NR y determinar si procede la solicitud de COPAM, que es el objetivo del presente informe.

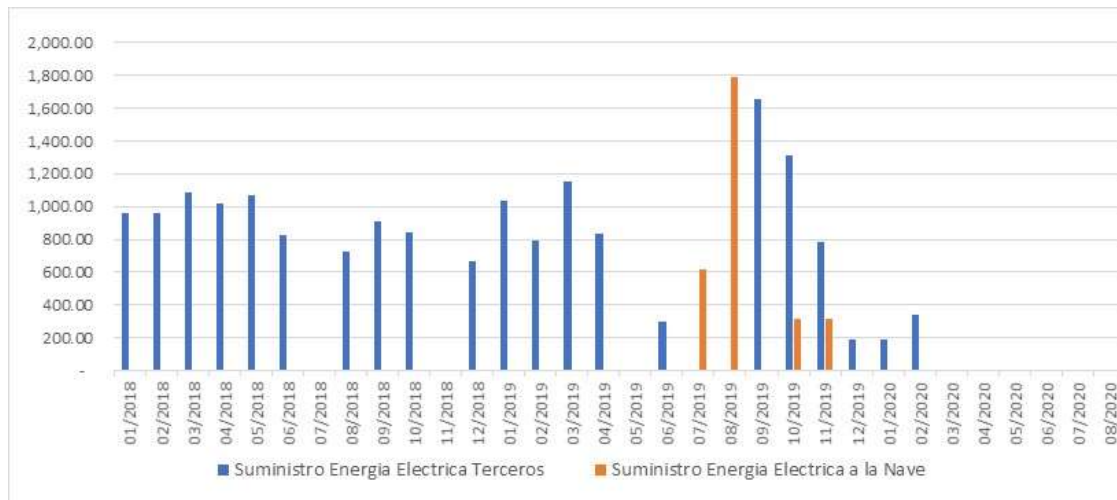
Por lo indicado anteriormente, queda claro que, a diferencia de lo señalado por COPAM, el TPY-Enapu no ejerce presión competitiva sobre el TPY-NR en relación con el servicio de almacenamiento de contenedores del cuarto día en adelante (llenos y vacíos). De ese modo, se concluye que no existe competencia interportuaria en este mercado relevante.

54. En el informe del 03 de septiembre de 2020 se señaló que ENAPU no disponía del equipamiento necesario para poder atender los contenedores reefer. Sin embargo, hemos obtenido nueva información que indicaría que sucede todo lo contrario.
55. En primer lugar, el Regulador no explica porque si TPY ENAPU está incapacitado para brindar el servicio de almacenamiento de contenedores llenos y vacíos, sin embargo, ENAPU continúa publicando en su tarifario el referido servicio.
56. OSITRAN considera como referente el informe de INDECOPI (2015), es decir, parten del supuesto que el equipamiento para movilizar el contenedor tendría que ser provisto por el propio terminal. Sin embargo, según la nueva evidencia que se ha recabado para este informe, esto no sería correcto, particularmente, en un modelo de puerto como el de TPY ENAPU, donde existe la opción que sean otras empresas las que presten el equipamiento para brindar el servicio de almacenamiento de carga de contenedores llenos y vacíos.
57. En otras palabras, como sucede en el servicio de estiba, existe la posibilidad que otras empresas provean de la maquinaria necesaria para que ENAPU pueda brindar el servicio de almacenamiento de contenedores¹³.
58. En efecto, de acuerdo con la información remitida por ENAPU, en la cuenta 7690 (Otros Ingresos Diversos) consigna la facturación por dos servicios que denomina

¹³ Por ejemplo, en la zona de Yurimaguas se encuentra la empresa AGENCIA FLUVIAL DOS MIL E.I.R.L que dispone de montacargas y camiones grúas necesarios para movilizar contenedores.

“Suministro de Energía Eléctrica a Terceros” y “Suministro de Energía Eléctrica a la Nave”. Es decir, según lo que dice su tarifario en el artículo 211°, ENAPU estaría proveyendo el servicio de energía eléctrica sin disponer del equipamiento a través de terceros, lo que estaría en la línea de lo que hemos explicado en los puntos anteriores. Es decir, puede proveer el servicio de energía eléctrica, pero subcontratando los servicios de terceros (Ver Gráfico N°2).

Gráfico N°2: Facturación del Servicio de Suministro de Energía Eléctrica a Terceros y a la Nave (en S/).



Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia

59. De esta forma, en el periodo 2018 -agosto 2020, ENAPU facturo por este concepto alrededor de S/17,623.04 soles, mientras que COPAM en similar período sólo facturó S/ 4,697.52 (Ver Cuadro N°10).

Cuadro N°10: Comparativo de Servicio de Suministro de Energía (en S/)

	2018	2019	2020
ENAPU	9,057.13	8,043.43	522.48
Suministro Energía Eléctrica Terceros	9,057.13	8,043.43	522.48
Suministro Energía Eléctrica a la Nave	-	3,026.92	-
COPAM			
Suministro Energía Eléctrica Terceros	32.00	126.00	4,539.52
Suministro Energía Eléctrica a la Nave	-	-	-

Hasta agosto de 2020

Fuente: COPAM, ENAPU. Elaboración: Propia

60. Por consiguiente, la evidencia empírica muestra que ENAPU puede brindar servicios a los contenedores, sin necesidad de contar con el equipamiento, para ello, sólo necesita contratar un tercero que le provea del equipamiento necesario para brindar el servicio de almacenamiento. Esta situación queda en evidencia con el servicio de “Suministro de Energía Eléctrica Terceros”, si bien no dispone del equipamiento para brindar el servicio al contenedor, sin embargo, lo ofrece a través de terceros, tal y como ha quedado registrado en su facturación correspondiente al período 2018-2020.
61. En consecuencia, ENAPU publica los precios de servicios de almacenamiento de contenedores porque está en capacidad de brindar estos servicios a través de terceros, tal y como ha quedado demostrado con la facturación del suministro de energía eléctrica terceros. Por lo tanto, ENAPU si constituye un potencial competidor en el mercado del servicio de almacén de contenedores.

Con respecto a la asimetría regulatoria

62. El Regulador señala lo siguiente:

“[...]”

92. *La regulación asimétrica tiene por objetivo justamente someter, a empresas distintas que actúan en un mismo mercado, a diferentes niveles de regulación con la finalidad de corregir el desbalance entre ellas, restableciendo la equidad en condiciones de competencia desiguales. Escobar (2016),²⁵ refiriéndose al mercado de las telecomunicaciones, señala que: “En muchos países, se han aplicado esquemas de regulación asimétricas que incluyen disposiciones de acceso más rigurosas, y una TTM (tarifas de terminación móvil) más baja para los operadores de mayor y mejor posicionamiento en el mercado. Lo anterior busca mejorar las oportunidades de competencia de los nuevos operadores, así como establecer límites al poder de mercado de las empresas incumbentes o establecidas”.*
93. *Por lo tanto, la regulación asimétrica no es intrínsecamente negativa, pues permite en determinadas situaciones incentivar un funcionamiento adecuado del mercado, lo que sí se encuentra proscrito en nuestro ordenamiento jurídico es el trato discriminatorio, es decir, imponer sin justificación alguna, distinta carga regulatoria, a empresas que presenten condiciones similares.*
94. *Ahora bien, en el presente caso, no es correcto hablar de un trato discriminatorio entre el TPY-NR y el TPY-Enapu, pues no se trata de infraestructuras portuarias equiparables, sino que por el contrario, las mismas presentan muchas diferencias en torno a su modelo de operación y respecto de su nivel de infraestructura y equipamiento. Por un lado, el TPY-NR es un terminal portuario cofinanciado cuya operación se encuentra subvencionada por el cofinanciamiento que le otorga el Estado, mientras que el TPY-Enapu es una empresa estatal de derecho privado que se rige bajo las normas de la actividad privada, es decir su operación no recibe subvención directa del Estado.*
95. *Por otro lado, a nivel de desarrollo de infraestructura y equipamiento, el TPY-NR es una infraestructura relativamente nueva (inició sus operaciones en 2016) que*

cuenta con un muelle de 120 metros de longitud con 47 metros de ancho y un área de almacenamiento total de 14 686 m², e inclusive tiene entre su equipamiento una grúa móvil con una capacidad de levante de 30 Ton. a 12 m, una grúa autopropulsada sobre ruedas de 30 Ton. de capacidad de diseño, un reach stacker y dos chasis para contenedores, entre otros, los cuales le permite brindar el servicio de embarque y descarga de contenedores, el cual no se lleva a cabo en el TPY-Enapu, tal como el propio COPAM señala en su propuesta de desregulación tarifaria.²⁶ Asimismo, entre su mencionada área de almacenamiento total, TPY-NR dispone de una “cámara de frío” que contiene: tres cámaras de frescos, una cámara de frío, una cámara de congelados y una antecámara, lo cual le permite brindar el servicio de almacenamiento de carga fresca y congelada, lo cual no puede llevarse a cabo en el TPY-Enapu, tal como nuevamente también lo reconoce COPAM.²⁷ Por su parte, el TPY Enapu es una infraestructura antigua (inició sus operaciones en 1981), con un muelle de 66 m de largo por 6,1 m de ancho (compuesto por tres pontones) y con áreas de almacenamiento que apenas alcanzan los 4 224 m².

96. Según se desprende de los informes de sustento que presenta el Concesionario, el análisis que realiza respecto de la supuesta asimetría regulatoria se limita únicamente a mencionar que mientras que los servicios que brinda el TPY-NR se encuentran regulados, los servicios que brinda el TPY-Enapu se encuentran desregulados. **El estudio, sin embargo, carece de mayor sustento y no incluye en su análisis el efecto que tendrían las grandes diferencias que existen entre ambas infraestructuras y que se han señalado previamente.**

[...]

63. Cuando un Regulador regula de manera asimétrica su finalidad es incentivar la COMPETENCIA EN LOS MERCADOS. Es decir, la idea es que las empresas entrantes (TPY NR) tengan las mismas condiciones para competir con el incumbente (TPY ENAPU). Por ejemplo, en el caso de México se aplica regulación asimétrica a Petróleos de México (PEMEX) para evitar que esta empresa (incumbente) ejerza su posición dominante sobre las empresas entrantes. Es decir, el Regulador lo que pretende es impedir que el incumbente limite la competencia en el mercado. Al respecto se señala lo siguiente:

La regulación asimétrica tiene fundamento legal en el artículo Transitorio Décimo Tercero de la Ley de Hidrocarburos, el cual otorga a la Comisión Reguladora de Energía (“CRE”) la facultad de aplicar a PEMEX los principios de regulación asimétrica, con el objeto de limitar su poder dominante, en tanto se logra mayor participación de los agentes económicos necesarios para el desarrollo de los mercados.

De esta manera la regulación asimétrica tiene carácter preventivo al evitar que PEMEX ejerza poder de mercado en perjuicio de empresas y usuario finales, mediante un régimen de regulación temporal basado en principios de transparencia, proporcionalidad y

equidad¹⁴.

Precisamente, los ejemplos que da el Regulador hacen referencia a de acceso, donde la empresa incumbente brinda un servicio esencial a la empresa entrante y a su vez, la empresa incumbente compite con la entrante en el mercado final (por ejemplo, Movistar y Claro). En ese caso, resulta evidente que el Regulador debe establecer una regulación asimétrica con la finalidad de permitir que la empresa entrante compita con la empresa incumbente. En efecto, lo que un Regulador en telecomunicaciones pretende cuando aplica regulación asimétrica es:

- *Medida que pretende equilibrar las fuerzas de competencia de las empresas rivales en el mercado de la telefonía móvil, es decir,*
- *Suavizar los efectos de red que juegan en favor de la empresa con mayor cuota de mercado.*
- *También busca acelerar la entrada al mercado de nuevas empresas*

Extraído de “Agentes Preponderantes y Regulación Asimétrica en el Sector de Telecomunicaciones” Dra. Judith Mariscal Avilés. Telecom CIDE¹⁵.

Por lo tanto, las medidas de regulación asimétrica tienen por finalidad regular el acceso de la empresa entrante con la finalidad de fomentar la competencia en igualdad de condiciones, para que la incumbente no ejerza su posición dominante en perjuicio de las empresas y los usuarios finales.

64. En el caso particular de TPY NR y TPY ENAPU se trata de dos empresas donde a la empresa entrante se la ha fijado Tarifas (TPY NR) y a la incumbente (TPY ENAPU) se le ha dejado precios libres, es decir, se trata de una “regulación asimétrica”. En un mismo mercado, el Regulador ha establecido dos formas diferentes de resolver los precios: tarifas para COPAM y precios para ENAPU.
65. Sin embargo, este esquema de regulación asimétrico no favorece la competencia, por el contrario, la restringe y no favorece al usuario final porque se le impide la posibilidad de contar con una mayor oferta de servicio portuarios y de mejor calidad, al fijar tarifas para COPAM que está muy por encima de su disponibilidad a pagar. Por lo tanto, la “asimetría de regulación” está favoreciendo la concentración del mercado de carga fraccionada en favor de TPY ENAPU y en la carga contenedora está limitando que COPAM pueda competir con los terminales ubicados en el eje de Pucallpa.
66. Por lo tanto, el argumento que esgrime el Regulador, que señala que la asimetría regulatoria que ha implementado se encontraría justificada en las “grandes diferencias que existen entre ambas infraestructuras “y en el hecho que COPAM es un terminal portuario cofinanciado, no tiene sustento en la teoría de regulación económica, ni en el comportamiento de mercado, ni en las ventas de TPY NR.

¹⁴ [Desregulando a Pemex: ¿La CRE revirtió la Regulación Asimétrica? - Energía Hoy \(energiahoy.com\)](http://energiahoy.com)

¹⁵ https://www.senado.gob.mx/comisiones/radio_tv_cine/docs/foro_telecom/Mesa2_JMA-CIDE.pdf

67. De igual forma, en la carga de contenedores, a pesar del equipamiento, COPAM no tiene ventaja sobre ENAPU porque con las nuevas evidencias recabadas es claro que ENAPU puede recurrir a terceros para brindar el servicio. Adicionalmente, en comparación con los terminales de Pucallpa, más precisamente con respecto a LPO Pucallpa, no existe ninguna diferencia.
68. Con respecto a la falta de sustento de COPAM para la asimetría regulatoria, nos remitimos a los informes que se presentaron, particularmente en la sección IV (Impacto de la Asimetría Regulatoria) del informe del 03 de septiembre de 2020 en la cual se elaboran indicadores que miden el impacto que tiene la regulación asimétrica en el nivel de ocupabilidad de los almacenes de COPAM, donde se muestra que como resultado de esta asimetría (tarifa por encima de la disponibilidad a pagar de los usuarios para COPAM y precios para ENAPU), los almacenes de COPAM están con un bajo nivel de ocupabilidad.

Otras consideraciones

69. El Regulador en su informe señala lo siguiente:

De lo anterior se evidencia que, el razonamiento empleado por este Regulador en su Resolución de Consejo Directivo N°019-2019-CD-OSITRAN fue aplicado para los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular, no para los servicios a la carga, entre los cuales se encuentra el servicio de almacenamiento.

79. *Cabe señalar que, como se ha demostrado, el argumento de la “carga base” o en palabras de COPAM el “volumen de carga de contenedores atractivo” que fue empleado por este Regulador para analizar las condiciones de competencia de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular en el TPM no aplica para el caso del servicio de almacenamiento en el TPY-NR puesto que para quienes demandan este último servicio de almacenamiento (los dueños o consignatarios de la carga) les resulta indistinto si el puerto cuenta o no con un “volumen de carga de contenedores atractivo” o en todo caso incluso hasta podría resultarles conveniente acudir a un puerto en el cual se moviliza poca carga para beneficiarse de la disponibilidad de espacios y/o de la rapidez en la prestación de servicios.*
80. Sin embargo, en su análisis de condiciones de competencia del servicio de almacenamiento (que es un servicio a la carga), COPAM está utilizando o en sus propias palabras “parafraseando” un argumento aplicado por este Regulador para analizar las condiciones de competencia de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero (que son servicios a la nave), el cual como se ha demostrado anteriormente, no corresponde ser aplicado en el presente caso toda vez que acá se están evaluando las condiciones de competencia del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en adelante, no del servicio de amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular.
81. Por lo expuesto, queda claro que es incorrecto lo señalado por COPAM respecto a que en su calidad de Concesionario no puede ejercer un poder de negociación

significativo sobre los usuarios del servicio de almacenamiento de contenedores a partir del cuarto día debido a que el TPY-NR no cuenta con un “volumen de carga de contenedores atractivo”.

70. Con respecto al poder de negociación, ya ha quedado demostrado que los Usuarios del Servicio de almacén cubierto están en capacidad de establecer los precios (ver Cuadro N°2 y N°3) por los volúmenes de carga que gestionan, como sucede en el caso del cemento.
71. Similar situación se da en el caso de los contenedores, donde si TPY NR incrementa sus tarifas, entonces, el usuario utilizará la ruta alternativa que es Lima-Pucallpa-Iquitos, que de por sí es la ruta más transitada con destino a Iquitos tal y como quedó demostrado en las secciones anteriores de nuestro escrito. Otra evidencia, ha sido el desplazamiento de Rio Costa y Z Group de TPY NR a Pucallpa ante el ofrecimiento de menores precios por el servicio de almacenamiento de contenedores reefer.
72. Adicionalmente, las que demandan los servicios de almacenamiento bajo techo cubierto y de contenedores son empresas “grandes” o “medianas”. Como se ha observado en el caso de ENAPU se trata de empresas que movilizan más del 30% de la carga y en el caso de los contenedores, como se mostró en el informe del 03 de septiembre de 2020, los clientes de COPAM son operadores logísticos con capacidad de negociar los precios, tal y como quedado demostrado con el desplazamiento de Rio Costa y Z Group de TPY NR.

Es en ese sentido, que se tomó la Resolución del Regulador con respecto a Terminal Portuario Matarani, empresas grandes con poder de negociación de las tarifas porque es evidente que el servicio de almacenamiento no es equiparable con los servicios a la nave.

73. Otra tarifa que muestra el poder de negociación de los usuarios es la tarifa de uso de amarradero de ENAPU, la cual, tiene un valor de S/11 por embarcación y por día para el caso del cemento y de la madera, por ejemplo. Es decir, para ENAPU todas las embarcaciones que ingresan a su terminal son “barcazas o chatas o similares” (Ver Tabla 1).

Tabla N°1

Producto	Tarifa Promedio sin IGV (s/)
Cemento	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2018: 15 por nave ✓ 2019: 11 por nave ✓ 2020: 11 por nave
Madera y triplay	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2018: 11 por nave ✓ 2019: 11 por nave ✓ 2020: 11 por nave

Fuente: ENAPU. Elaboración: Propia.

74. Del análisis se desprende que al mercado poco o nada le interesa tener más equipamiento o infraestructura o como argumenta el Regulador disponer de “espacio ocioso”, como ha quedado mostrado lo que le es relevante en la zona de Yurimaguas (y de la Selva) **es el nivel de precios**, los cuales surgen del proceso de negociación entre el demandante del servicio y el ofertante del servicio.
75. Si las empresas dueñas de carga contenerizada y no contenerizada no tuvieran poder de negociación, entonces, ENAPU cobraría los precios que publica en su tarifario sin realizar ningún descuento (situación que hemos visto que no sucede – ver Cuadro N°2 y Cuadro N°3) y COPAM tendría ocupado sus almacenes (situación que tampoco sucede). Por lo tanto, resulta evidente que: (i) los demandantes de los servicios portuarios tienen poder de negociación y (ii) Yurimaguas es un mercado regido por el “precio”, otros factores como la mejor infraestructura y equipamiento son completamente irrelevantes, y la muestra de ello, son los bajísimos niveles de ocupación del almacén de COPAM.
76. Consideramos que sería oportuno que *en el* análisis del Regulador se tomará en cuenta la siguiente pregunta: **¿Por qué si las tarifas de almacenamiento para carga fraccionada cubierta y contenedores fijadas por el Regulador están acordes con la disponibilidad a pagar de la zona, entonces, los niveles de ocupabilidad de los almacenes de COPAM son extremadamente bajos en comparación con ENAPU?**
77. El Regulador señala lo siguiente:
- “[...]”
88. **El hecho que los demás puertos citados por COPAM como experiencia nacional de aplicación de descuentos en la prestación del servicio de almacenamiento sean concesiones autofinanciadas implica que el efecto directo de dichos descuentos es una reducción de los ingresos de los operadores portuarios por la prestación de servicios (independientemente de que debido a dichos descuentos la demanda aumente y termine aumentando su total de ingresos) en tanto que en el caso del TPY-NR, en virtud a lo señalado en su Contrato de Concesión, la aplicación de descuentos no**

implica para COPAM una reducción directa de sus ingresos efectivos obtenidos sino que puede implicar un mayor monto de cofinanciamiento por parte del Estado (ello nuevamente de manera independiente al efecto de dichos descuentos sobre la demanda y los ingresos del operador portuario por la prestación de servicios en el terminal portuario).

[...]"

78. Estamos de acuerdo con el Regulador en el sentido que cada terminal portuario está ubicado en un mercado diferente. Sin embargo, la intención de presentar el análisis comparativo era mostrar que el único terminal portuario que tiene regulado este servicio era TPY NR.
79. Con respecto a lo que se dice sobre el cofinanciamiento, cabe precisar que lo que expresa el Regulador no es exacto. Como se ha mostrado en las simulaciones realizadas en los informes presentados a OSITRAN, el efecto de desregular permitiría una mayor recaudación para el Estado, con lo que se reduciría el monto del cofinanciamiento. En este contexto, consideramos oportuno presentar nuevamente nuestras conclusiones del informe presentado el 16 de septiembre de 2020¹⁶:
- i. **La desregulación tarifaria de los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día (carga fraccionada en almacén cubierto, carga fraccionada en almacén descubierto, almacén de contenedores llenos y vacíos) generará una mayor demanda para el proyecto con el beneficio de aumentar una mayor recaudación de ingresos para TPY NR que derivan en un menor cofinanciamiento por parte del Concedente.** En algunos casos escenarios analizados en el presente informe, existe la probabilidad de que el servicio especial de almacenamiento se transforme en auto sostenible (por ejemplo, carga fraccionada en almacén cubierto) y en otros, si bien esta situación se puede o no dar, sin embargo, lo que si podemos afirmar con certeza es que la desregulación va involucrar un aumento de los ingresos por encima de los que en la actualidad se tienen.
 - ii. **En base al análisis de sensibilidad que se ha realizado para las tarifas de los servicios en cuestión, se observa que TPY NR obtiene mayores beneficios cuando aplica mayores descuentos en el escenario de desregulación. Es decir, nuestro análisis evidencia, que ante las diferencias en precios que existen entre TPY NR y TPY ENAPU, la opción que tiene TPY NR es la de ofertar precios competitivos en un escenario de desregulación con la finalidad de hacer más atractivo el terminal.** Es por esta razón que no es posible que ejerza posición dominante. Por el contrario, los principales beneficiados de la desregulación tarifaria serán los usuarios del terminal portuario porque podrán beneficiarse con un servicio de alta calidad a precios competitivos, tal y como es el servicio ofrecido por TPY NR.
 - iii. **Lo peculiar de este modelo que se ha desarrollado, es que no se están considerando variables como tasa de crecimiento de la carga por efecto de un**

¹⁶ El Regulador no se pronuncia en su Informe Conjunto N°00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) sobre el informe presentado el 16 de septiembre de 2020 por COPAM.

aumento en el PBI y tampoco se está tomando en cuenta, un aumento en el número de días de almacenamiento. El modelo está recogiendo el impacto del efecto precio, es decir, del proceso de desregulación. De esta forma, los escenarios que se están presentando son un escenario base.

- iv. **Finalmente, y como se observan en las simulaciones realizadas, en todos los escenarios el Proyecto se beneficia de una mayor demanda y por ende el Estado obtiene beneficios de la desregulación tarifaria. Estos beneficios los consigue a través de la mayor recaudación del servicio estándar a la carga, en particular, derivan de un menor cofinanciamiento. En los próximos tres años, los aportes del cofinanciamiento deberían disminuir como consecuencia de la desregulación de la tarifa del servicio de almacenamiento.**

80. La razón es muy sencilla, el servicio de almacenamiento es una demanda derivada de los servicios estándar, **por lo tanto, al desregular el servicio de almacenamiento se incentivará a que más empresas demanden los servicios estándar, esto tendrá un efecto directo en una reducción del cofinanciamiento.**

81. De lo expuesto anteriormente, se concluye lo siguiente:

- El modelo teórico Bellaflame y Paitz (2015) invocado por el Regulador no considera la rigidez de precios de TPY NR. Es decir, TPY NR no puede reaccionar ante variaciones de precios de TPY ENAPU. Por consiguiente, para aplicar este modelo se tendrá que incorporar este supuesto, con lo que se modificarán sus implicancias o conclusiones.
- Existe competencia intermodal entre los ejes de Lima- Yurimaguas- Iquitos y Lima- Pucallpa- Iquitos, en carga que utiliza los servicios de almacenamiento de contenedores y carga fraccionada de exportación de Iquitos, por lo tanto, en el mercado relevante definido por el Regulador existen condiciones de competencia para desregular.
- ENAPU dispone de espacio para almacenar bajo techo (cubierto) carga fraccionada, además del espacio que ya tiene rentado a Cervecería San Juan y Madec Loreto (cemento). En la facturación presentada se muestra que ENAPU facturo por el “servicio de almacenamiento” (cuenta 300) y por “alquiler de almacenamiento” (cuenta 450), por consiguiente, TPY ENAPU si ejerce presión competitiva a TPY NR en el mercado relevante definido por el Regulador.
- Los precios del servicio de almacenamiento de contenedores y carga fraccionada en el mercado de Yurimaguas y Pucallpa son el resultado de la negociación que existe entre los operadores logísticos y los terminales portuarios (o embarcaderos, según sea el caso). Por lo tanto, se trata de empresas que tienen poder de negociación, una muestra de ello, son que los precios de TPY ENAPU están por debajo de los publicados en su tarifario para el servicio de almacén.

De manera similar, en el caso de contenedores, los principales clientes de TPY NR, Río Costa y Z Group, optaron por retirarse de TPY NR para irse a Pucallpa porque le ofrecían mejores precios por los servicios de almacén para contenedores reefer.

- La asimetría regulatoria no puede perjudicar la competencia en el mercado, como sucede en el caso de TPY NR y TPY ENAPU. El Regulador debe incentivar la competencia en "igualdad de condiciones" para que los usuarios tengan más opciones de servicios portuarios de alta calidad. Bajo las actuales condiciones, el esquema regulatorio encarece los servicios de TPY NR.
- La desregulación del servicio de almacenamiento bajo techo incentivará el ingreso de más carga a TPY NR, lo cual, impactará en una mayor recaudación del Concedente por concepto de servicios estándar a la carga y a la nave. De esta forma, el nivel de cofinanciamiento del Estado tenderá a reducirse.
- En este contexto, la política regulatoria para el caso particular del mercado de Yurimaguas debe garantizar que: (i) incentiva la competencia en el mercado del servicio de almacenamiento cubierto y de contenedores (ii) protege el bienestar de los usuarios del servicio (mejorando el excedente del consumidor) y (iii) reduce el nivel de cofinanciamiento del Estado. Con la desregulación de servicio que proponemos, los tres aspectos que mencionamos están plenamente satisfechos.

POR LO EXPUESTO:

Solicitamos respetuosamente al Consejo Directivo de OSITRAN que evalúe el presente recurso de reconsideración en base a los nuevos argumentos y medios probatorios aportados y que reformulando lo resuelto en la Resolución N°0058-2020-CD-OSITRAN, en el extremo de la improcedencia, acuerde aprobar el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

PRIMERO OTROSÍ DECIMOS: Que adjuntamos en calidad de anexos los siguientes:

- Anexo N° 1: Ficha RUC de la empresa concesionaria.
- Anexo N° 2: Copia del documento de identidad del representante legal
- Anexo N° 3: Poderes del representante legal



Ing. Carmen Benítez Hernández
GERENTE GENERAL
CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.