



PROPUESTA

**PROPUESTA: DESESTIMACIÓN DE LA SOLICITUD DE DESREGULACIÓN TARIFARIA
PRESENTADA POR LA EMPRESA CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.,
RESPECTO DEL SERVICIO DE ALMACENAMIENTO DEL CUARTO DÍA EN ADELANTE
PARA CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN DESCUBIERTO BRINDADO EN EL
NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, 22 de marzo de 2021

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ANTECEDENTES	5
II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	7
II.1. Marco normativo	7
II.2. Marco contractual.....	8
II.3. Sobre la solicitud de desregulación presentada por Copam	9
III. PROPUESTA DEL CONCESIONARIO	11
III.1. Definición del mercado relevante.....	11
III.2. Condiciones de competencia	12
IV. PROPUESTA DEL REGULADOR	15
IV.1. Consideraciones previas.....	15
IV.2. Usuarios del NTPY-NR	15
IV.3. Posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento	16
V. CONCLUSIONES	24
VI. RECOMENDACIÓN	25
ANEXO	26

GLOSARIO DE ACRÓNIMOS

APN	Autoridad Portuaria Nacional
Copam	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Enapu	Empresa Nacional de Puertos S.A.
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
NTPY-NR	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma
Ositrán	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
Petroperú	Petroperú S.A.
REGO	Reglamento General del Ositrán
REOP	Reglamento de Operaciones
RETA	Reglamento General de Tarifas del Ositrán
TPY-Enapu	Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por Enapu
TPY-Petroperú	Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento contiene la propuesta del Ositrán respecto de su evaluación del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, Copam o el Concesionario) en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (NTPY-NR).

1. Los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR en su mayoría almacenan carga pesada (como estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros), la cual no puede ser movilizada mediante el Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, TPY-Enapu) debido a que este último terminal portuario no cuenta ni con la infraestructura ni con el equipamiento portuario requeridos para tal fin, no siendo posible que los usuarios del NTPY-NR puedan estar interesados en demandar dicho servicio de almacenamiento en el TPY-Enapu.
2. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando pudieran estar interesados en buscar otro proveedor de dicho servicio, los usuarios del NTPY-NR no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu porque:
 - El almacén techado del TPY-Enapu se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto S.A.C. para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente; y
 - Las zonas de almacenamiento al descubierto (zonas A y B) del TPY-Enapu son:
 - áreas relativamente pequeñas en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR (incluso reduciéndose aún más su área efectiva disponible para almacenamiento puesto que por dichas zonas A y B se observa circulación de los camiones que entran y salen del TPY-Enapu), y
 - muestran elevadas tasas de ocupación (del 70 a 80%), encontrándose ocupadas en su totalidad por las empresas San Juan S.A. y Joseph S.A.C. para el almacenar cajas con botellas vacías de cerveza y motokar en unidades y motos lineales en cajas, respectivamente.
3. Además, los usuarios del NTPY-NR tampoco podrían emplear como fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio al Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. porque este terminal no está orientado a movilizar carga fraccionada (sino a hidrocarburos) no siendo posible almacenar dicha carga fraccionada y porque dicho terminal de Petroperú es privado, es decir, no atiende al público en general, entre los cuales se encuentran los usuarios del NTPY-NR.
4. Por otro lado, tampoco se han identificado almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria) en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos. Al respecto, es importante mencionar que, en su solicitud de desregulación tarifaria, el Concesionario no señaló que exista algún almacén extraportuario que pudiera ejercer presión competitiva sobre el NTPY-NR.
5. En tal sentido, considerando que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado en el cual el Concesionario brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el NTPY-NR.
6. Por lo tanto, se propone desestimar la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR y, en consecuencia, mantener el régimen de regulación tarifaria.

I. ANTECEDENTES

7. 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 Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), en calidad de Concedente, y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., en calidad de Concesionario (en adelante, Copam o el Concesionario).
8. Por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de octubre de 2017,¹ el Ositrán determinó, entre otros, las tarifas del servicio especial de almacenamiento del cuarto día en adelante para distintos tipos de carga. Asimismo, a través de la mencionada resolución se dispuso que, en línea con lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas fijadas podían ser revisadas a partir del 15 de diciembre de 2021, considerando que la explotación de la Concesión inició el día 15 de diciembre de 2016.
9. Mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, recibida el 04 de septiembre de 2020, el Concesionario solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial “Almacenamiento del cuarto día en adelante” del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR). Asimismo, adjuntó a su solicitud la propuesta de desregulación denominada “Propuesta para la Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-COPAM”.
10. Por medio del Oficio N° 00069-2020-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de septiembre de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Concesionario subsanar determinadas omisiones advertidas en su solicitud de desregulación tarifaria, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 62 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA),² el cual regula el contenido mínimo que deben cumplir las solicitudes de desregulación tarifaria. Para tal efecto, se concedió a Copam un plazo máximo de cinco (5) días hábiles.
11. El 17 de septiembre de 2020, mediante Carta N° 0583-2020-GG-COPAM, el Concesionario presentó información para subsanar las observaciones formuladas a través del Oficio N°00069-2020-GRE-OSITRAN mencionado anteriormente. Asimismo, Copam presentó el Informe Complementario a la “Propuesta para Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”.
12. El 4 de noviembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN,³ el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
13. El 15 de enero de 2021, mediante Oficio N° 007-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Copam información sobre los clientes que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto durante los años 2018, 2019 y 2020.
14. El 19 de enero de 2021, mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM, el Concesionario remitió la información solicitada por intermedio del Oficio N° 007-2021-GRE-OSITRAN.

¹ Publicada en el diario oficial El Peruano el 16 de octubre de 2017.

² Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias.

³ Notificada a Copam el 9 de noviembre de 2020 mediante Oficio N° 00160-2020-SCD-OSITRAN y al MTC en esa misma fecha por intermedio del Oficio N° 00161-2020-SCD-OSITRAN.

15. El 28 de enero de 2021, mediante Oficio N° 017-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) información sobre las áreas de almacenamiento en el Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, TPY-Enapu).
16. El 2 de febrero de 2021, a través del Memorando N° 024-2021-GRE-OSITRAN, al amparo de lo establecido en el artículo 56 del RETA y con anterioridad al vencimiento del plazo de sesenta (60) Días, se solicitó a la Gerencia General del Ositrán una prórroga excepcional por un período máximo de treinta (30) Días adicionales para presentar la propuesta tarifaria correspondiente al presente procedimiento.
17. El 3 de febrero de 2021, mediante Memorando N° 034-2021-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán concedió la prórroga excepcional solicitada por intermedio del Memorando N° 024-2021-GRE-OSITRAN.
18. El 3 de febrero de 2021, mediante Oficio N° 0142-2021-APN-GG, la APN remitió la información solicitada por intermedio del Oficio N° 017-2021-GRE-OSITRAN.
19. El 10 de febrero de 2021, mediante Oficios N° 034, 035 y 036-2021-GRE- OSITRAN, se solicitó a GPR Solutions S.A.C., Operador Logístico Siempre Flor de Romero E.I.R.L. y Agencia Fluvial Carolina E.I.R.L., respectivamente llenar un cuestionario sobre su demanda de servicios en el NTPY-NR y el TPY-ENAPU.
20. El 25 de febrero de 2021, por intermedio de comunicación electrónica, GPR Solutions S.A.C. brindó respuesta al Oficio N° 034-2021-GRE- OSITRAN.
21. El 26 de febrero de 2021, por intermedio de un Escrito S/N, la Agencia Fluvial Carolina E.I.R.L. brindó respuesta al Oficio N° 036-2021-GRE- OSITRAN.
22. El 9 de marzo de 2021, mediante Oficio N° 038-2021-GRE- OSITRAN, se solicitó a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, Enapu) información sobre las áreas de almacenamiento en el TPY-Enapu.
23. El 16 de marzo de 2021, mediante Carta N° 092-2021 ENAPUSA/TPY/AD, Enapu brindó información sobre las áreas de almacenamiento del TPY-Enapu.
24. El 17 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, se requirió a Enapu información adicional sobre el TPY-Enapu.
25. El 17 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, el administrador del TPY-Enapu remitió la información adicional solicitada ese mismo día.
26. El 18 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, se enviaron consultas a Enapu sobre la información adicional del TPY-Enapu, remitida anteriormente.
27. El 19 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, el administrador del TPY-Enapu atendió las consultas remitidas el día anterior.

II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

II.1. Marco normativo

28. 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, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
29. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán 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.
30. De conformidad con el artículo 7 de la Ley de Creación del Ositrán, este tiene como una de sus principales funciones operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas y estableciendo reglas para su aplicación en caso no exista competencia en el mercado; velando por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias en caso exista un contrato de concesión; y, velando por el libre funcionamiento del mercado cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias en los contratos de concesión.
31. Por su parte, el artículo 16 del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, Decreto que aprueba el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REGO), dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual.
32. Adicionalmente, el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución. En ese sentido, el REGO precisa que dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
33. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias, se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Regulador cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte.
34. El artículo 11⁴ del RETA establece que, en los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los cuales no existan condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. Asimismo, el artículo 14⁵ de dicha

⁴ **“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.”

⁵ **“Artículo 14.- Desregulación**

Procedimiento administrativo iniciado de oficio o de parte, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que existan condiciones de competencia, tales que disciplinan el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen.

OSITRAN realizará un monitoreo periódico del comportamiento del mercado que haya sido desregulado, con el objeto de verificar que las condiciones que justificaron su desregulación se mantengan vigentes.”

norma establece que el Ositrán dispondrá la desregulación de los servicios, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que existan condiciones de competencia tales que disciplinen el mercado.

35. Por tanto, de acuerdo con el marco normativo antes citado, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la desregulación tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, siempre y cuando se verifique la existencia de condiciones de competencia tales que disciplinen el mercado. Asimismo, en aquellos casos en que se determine la ausencia de condiciones de competencia, el Ositrán tiene la obligación de implementar o mantener la regulación tarifaria, según corresponda.
36. Por su parte, el artículo 56 del RETA regula la propuesta del Regulador establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos contará con un plazo no mayor de sesenta (60) Días, excepcionalmente prorrogables por un período máximo de treinta (30) Días adicionales, para presentar ante la Gerencia General la propuesta del Regulador, a fin de que esta la eleve, en la oportunidad correspondiente, ante el Consejo Directivo del Ositrán.
37. Finalmente cabe mencionar que, si bien el pasado 25 de enero de 2021 fue publicada en el diario oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN, mediante la cual se aprobó el nuevo “Reglamento General de Tarifas del Ositrán” (en adelante, Nuevo RETA), mediante su Disposición Transitoria se estableció, entre otros, que los procedimientos de desregulación tarifaria que se encuentren en trámite a la fecha de entrada en vigencia del Nuevo RETA, se regirán por lo establecido en el RETA aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, hasta su conclusión; por lo que el RETA resulta de aplicación al presente procedimiento.

II.2. Marco contractual

38. La cláusula 1.26.67 del Contrato de Concesión precisa que las Leyes y Disposiciones Aplicables *“[e]s el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente”*.
39. Adicionalmente, la cláusula 1.26.88 del Contrato de Concesión establece que las disposiciones del Ositrán incluyen los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el REGO, así como los actos administrativos que emita *“...son de observancia y cumplimiento obligatorio para el CONCESIONARIO”*.
40. Por su parte, la cláusula 14.7 del Contrato de Concesión reconoce que el Regulador *“...está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen”*.
41. A partir de las cláusulas contractuales antes mencionadas, se puede concluir lo siguiente:
 - Al Contrato de Concesión le resulta de aplicación, las normas con rango de ley, emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente.
 - Son de observancia obligatoria para el Concesionario, los Reglamentos emitidos por el Regulador, como es el caso del RETA.
 - En el Contrato de Concesión se reconoce expresamente que al Regulador le compete ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente y en dicho contrato.

II.3. Sobre la solicitud de desregulación presentada por Copam

42. El artículo 61 del RETA establece que la Entidad Prestadora podrá solicitar, entre otros, el inicio de un procedimiento de desregulación tarifaria. De acuerdo con lo previsto en dicho artículo, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evaluar la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora y, en caso de detectar observaciones, debe requerir a la misma su respectiva subsanación.
43. Admitida la solicitud, corresponde a la mencionada Gerencia con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica (antes denominada Gerencia de Asesoría Legal), evaluar la procedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria debiendo remitir a la Gerencia General el informe respectivo, para que sea sometido a consideración del Consejo Directivo del Ositrán, a efectos de que se disponga el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria:

“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.]

44. Por su parte, el artículo 62 del RETA establece el contenido mínimo de la solicitud de desregulación tarifaria, el cual se detalla a continuación:

“Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria (...)

En el caso de solicitud de desregulación, 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. **Identificación y descripción del servicio asociado a la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuya tarifa se propone desregular;***
- 4. Infraestructura asociada a la prestación del servicio cuya tarifa se propone desregular;*
- 5. Justificación de la solicitud, incluyendo el Estudio económico que demuestre la existencia de condiciones de competencia que sustentan la propuesta de desregulación tarifaria. En la propuesta podrá considerarse la obsolescencia de los servicios y/o la relación costo-beneficio de la regulación.*
- 6. **Análisis de tráfico y costos de la Entidad Prestadora y expectativas y tendencias de desarrollo del mercado correspondiente. En cada caso deberán incluirse los supuestos, parámetros, bases de datos, proyección del flujo de caja y cualquier otra información utilizada en dichos análisis.***
- 7. Dependiendo de la naturaleza de la propuesta y la metodología aplicada, el OSITRAN podrá solicitar a las Entidades Prestadoras información adicional, en concordancia con su normatividad y los principios administrativos de razonabilidad.”*

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

45. En el presente caso, como se mencionó en la sección de antecedentes del presente informe, mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, recibida el 04 de septiembre de 2020, el Concesionario solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del

servicio especial “Almacenamiento del cuarto día en adelante” brindado en el NTPY-NR. Asimismo, adjuntó a su solicitud su propuesta de desregulación tarifaria denominada “Propuesta para la desregulación tarifaria del servicio especial de almacenamiento del 4to día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-COPAM”.

46. Mediante Oficio N° 00069-2020-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de septiembre de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán requirió a Copam subsanar determinadas omisiones observadas en su solicitud de desregulación tarifaria, vinculadas a los requisitos consignados en los numerales 3 y 6 del artículo 61 del RETA. Específicamente, se requirió a Copam que cumpla con: (i) indicar de manera precisa el servicio respecto del cual se encuentra formulando su solicitud de desregulación tarifaria, debiendo identificar los tipos de carga que comprende su solicitud; y, (ii) remitir el análisis de costos, expectativas y tendencias de desarrollo de los mercados correspondientes a los servicios objeto de su solicitud, debiendo incluir, en cada caso, los supuestos, parámetros, bases de datos, proyección del flujo de caja y cualquier otra información utilizada en dicho análisis. Para tal efecto, se le concedió un plazo de cinco (5) días hábiles.
47. Dentro del plazo antes señalado, mediante Carta N° 0583-2020-GG-COPAM recibida el 17 de septiembre de 2020, el Concesionario cumplió con precisar los servicios objeto de su solicitud de desregulación tarifaria, identificando los tipos de carga comprendidos en dicha solicitud⁶. Así, precisó que su solicitud de desregulación comprende específicamente: el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día para carga fraccionada en almacén cubierto, carga fraccionada en almacén descubierto, contenedores llenos y contenedores vacíos.
48. Asimismo, a través de la mencionada carta remitió el análisis de costos, expectativas y tendencias de desarrollo de los mercados correspondientes a los servicios objeto de su solicitud, incluyendo la información utilizada en dicho análisis. Para ello, adjuntó un Informe Complementario denominado “Propuesta para desregulación tarifaria del servicio especial de almacenamiento del 4to día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”.
49. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2020, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR. Dicha resolución fue notificada a Copam el 9 de noviembre de 2020 mediante Oficio N° 00160-2020-SCD-OSITRAN y al MTC en esa misma fecha por intermedio del Oficio N° 00161-2020-SCD-OSITRAN.
50. A partir del inicio del procedimiento de desregulación, se ha procedido a recabar información y demás elementos de juicio que permitan elaborar y sustentar la presente propuesta del Regulador. Cabe señalar que, luego del inicio del procedimiento, ni el Concesionario, ni el MTC han presentado información que requiera ser evaluada por parte del Regulador.

⁶ Informe Complementario a la “Propuesta para Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”:

“a. RESPECTO AL PRIMER REQUERIMIENTO

(...)

13) Por consiguiente, nuestra solicitud de desregulación únicamente estaría centrada en el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día para: carga fraccionada en almacén cubierto, carga fraccionada en almacén descubierto, contenedores llenos y contenedores vacíos.”

III. PROPUESTA DEL CONCESIONARIO⁷

51. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario en su Carta N° 0583-2020-GG-COPAM, su solicitud de desregulación tarifaria comprende específicamente los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para la carga fraccionada (almacén cubierto y descubierto) y carga en contenedores (llenos y vacíos), tal como se muestra a continuación:

“13) Por consiguiente, nuestra solicitud de desregulación únicamente estaría centrada en el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día para: CARGA FRACCIONADA EN ALMACEN CUBIERTO, CARGA FRACCIONADA EN ALMACEN DESCUBIERTO, CONTENEDORES LLENOS Y CONTENEDORES VACÍOS.”

[El subrayado es nuestro.]

52. A continuación, se presentará un resumen del sustento presentado por el Concesionario sobre la existencia de condiciones de competencia en los servicios objeto de su solicitud de desregulación tarifaria.⁸

III.1. Definición del mercado relevante

A. Servicio relevante

53. El Concesionario parte de la definición provista por la APN del servicio de almacenamiento, la cual se presenta a continuación:⁹

“servicio de custodia y conservación de la carga de terceros que permanece en los lugares de depósito autorizados dentro de la zona portuaria, hasta su entrega a los consignatarios o a quienes representen sus derechos. Para el caso de almacenamiento de combustible líquido, éstas serán prestadas mediante naves o artefactos navales diseñados y autorizados para tal fin”

[El subrayado es nuestro.]

54. A partir de ello, Copam indica que está facultado a cobrar por los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día en todos los tipos de carga, en particular, para carga en contenedores y carga fraccionada.
55. En cuanto a los posibles sustitutos de los servicios bajo análisis, a criterio del Concesionario, una alternativa son los servicios de almacenamiento que brinda la Empresa Nacional de Puertos S.A. en el TPY-Enapu para diversos tipos de carga. En particular, Copam afirma que el TPY-Enapu cuenta con la infraestructura necesaria para prestar los servicios bajo análisis. Así, por ejemplo, señala que dicho terminal presenta tres áreas de almacenamiento, Almacén N° 01, Zona A y Zona B, las cuales cuentan con dimensiones de 2 676 m², 998 m² y 550 m², respectivamente. Adicionalmente, Copam señala que dichas zonas de almacenamiento, al igual que el NTPY-NR, cuentan con espacios cubiertos y no cubiertos, pero sin distinción en cuanto a la tarifa.
56. El Concesionario también menciona que el Almacén N° 1 del TPY-Enapu estuvo arrendado en su totalidad a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Madec Loreto

⁷ Esta sección de propuesta del Concesionario ha sido tomada del Informe Conjunto N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) (en adelante, Informe Conjunto de Inicio) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN. Asimismo, la evaluación sobre la propuesta del Concesionario, ha sido realizada por este Regulador en el Informe Conjunto de Inicio, ratificándose dicha evaluación para el presente informe.

⁸ El sustento presentado por el Concesionario se encuentra en la información remitida mediante la Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, complementada por intermedio de la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM.

⁹ La información ha sido tomada por Copam de la Página Web de la APN, disponible en: <https://www.apn.gob.pe/site/servicios-portuarios/servicios-basicos/almacenamiento.aspx> (último acceso: 22 de marzo de 2021).

S.A.C., por tanto, existen espacios de almacén del TPY-Enapu (zonas A y B) que están disponibles para diferentes tipos de carga.

57. Asimismo, el Concesionario señala que “la mayor proporción de carga que se moviliza por Yurimaguas corresponde a productos para el abastecimiento a la ciudad de Iquitos (mercadería general, sal, arroz, maíz, azúcar, productos lácteos, madera, cemento, productos perecibles) y también desembarque procedente de Iquitos, que corresponde a carga general (madera, pescado salado, aceite, botellas vacías) y de Pucallpa (cerveza), con destino a la región San Martín, nor oriente y norte de Perú”.
58. Por otro lado, el Concesionario descarta como alternativa a los servicios bajo análisis, a aquel servicio de almacenamiento que se brinda en el Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. (en adelante, TPY-Petroperú), toda vez que dicho terminal no dispone de la infraestructura para brindar el servicio de almacenamiento de carga seca o refrigerada no contenedorizada y contenedorizada. Asimismo, Copam señala que dicho terminal es de uso privado, por lo que no podría ser empleado por los demandantes de los servicios de almacenamiento que se brindan en el NTPY-NR.
59. Finalmente, el Concesionario también descarta como alternativa a los servicios bajo análisis a los que él denomina “embarcaderos informales”,¹⁰ toda vez que estos no cuentan con la infraestructura para proveer el servicio de almacenamiento. Asimismo, Copam señala que la mayor parte de los usuarios de estos “embarcaderos informales” descargan o embarcan su mercadería de manera directa, es decir, de la nave al camión o viceversa, por lo tanto, no requieren del servicio de almacenamiento.
60. En suma, a entender del Concesionario, el mercado de servicio relevante estaría determinado por los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para carga fraccionada en almacén descubierto que se brinda en el NTPY-NR y los servicios de almacenamiento para los mismos tipos de carga en el TPY-Enapu.

B. Mercado geográfico

61. Según el Concesionario, el mercado geográfico estaría conformado por el terminal que administra (es decir, NTPY-NR) y el TPY-Enapu, dejando de lado los otros terminales pues aquel administrado por Petroperú S.A. no dispone de la infraestructura para brindar el servicio de almacenamiento de carga seca, en tanto que los “embarcaderos informales” no cuentan con la infraestructura para proveer el servicio de almacenamiento.

III.2. Condiciones de competencia

62. En relación con este punto, a criterio del Concesionario, existiría competencia interportuaria a partir de la definición del mercado geográfico, tal como lo señala a continuación:

“La competencia inter-portuario puede definirse como un proceso en el cual un usuario de una infraestructura portuario tiene un sustituto económicamente factible para aquella facilidad en otra localidad. Del análisis del mercado geográfico se desprende que existe competencia inter-portuario en entre el TPY NR y el TPY ENAPU para el servicio de almacén de carga contenerizada y no contenerizada seca a partir del cuarto día. En este mercado, a continuación analizamos el comportamiento de los precios y tarifas.”

[El subrayado es nuestro.]

63. Adicionalmente, Copam realiza un análisis de las tarifas y precios, barreras de entrada, concentración de mercado y poder de negociación de los usuarios del NTPY-NR y TPY-Enapu.

¹⁰ La denominación de “embarcaderos informales” también es usada por ProInversión. Información disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753405/ANEXO_13_-_CONSTRUCCION_DEL_NUEVO_TERMINAL_PORTUARIO_DE_YURIMAGUAS_-_LOCALIDAD_NUEVA_REFORMA_II.pdf (último acceso: 22 de marzo de 2021).

64. Del análisis de tarifas y precios, a juicio del Concesionario, no existiría posición de dominio de parte del NTPY-NR, toda vez que según indica no tiene la capacidad de incrementar los precios por encima de un cierto nivel competitivo o precio de referencia de manera rentable. Ello, a partir de lo siguiente:
- Las tarifas de los servicios que brinda el Concesionario se encuentran entre 100% a 300% por encima de los precios del TPY-Enapu.
 - El NTPY-NR no tiene como objetivo incrementar los precios, sino por el contrario, reducirlos para poder competir con el TPY-Enapu.
 - En el servicio en cual Copam es el único ofertante, como es el caso del almacenamiento de carga refrigerada, tampoco incrementaría los precios toda vez que la no utilización del servicio es una muestra de que la tarifa está por encima de la demanda, por lo tanto, se requiere reajustarla hacia abajo, con la finalidad de hacerla atractiva a los potenciales clientes de esa zona.
 - Los precios del TPY-Enapu podrían reflejar la disponibilidad a pagar de los dueños de la carga por el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.
65. De otro lado, Copam afirma que existen barreras estructurales para que el TPY-Enapu brinde los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para carga refrigerada y carga en contenedores. Respecto al primero, según el Concesionario, el TPY-Enapu no cuenta con la infraestructura y equipamiento para brindar dicho servicio. En esa misma línea, para el Concesionario, TPY-Enapu no cuenta con la infraestructura y el equipamiento especializados para descargar/embarcar carga en contenedores, por lo que los usuarios que movilizan este tipo de carga no podrían trasladar su carga por el TPY-Enapu y, por tanto, tampoco demandarían el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.
66. Adicionalmente, el Concesionario señala que la existencia de una supuesta asimetría regulatoria¹¹ con respecto a la regulación en tarifas que le rige y en la que se enmarca al TPY-Enapu encarece su entrada al mercado del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día y le impide competir en iguales condiciones con dicho terminal. El Concesionario también indica que la alegada “asimetría regulatoria” debe ser remediada de manera inmediata por el Regulador con la finalidad de velar por el respeto y protección de los derechos e intereses de Copam, evitando con ello que, en su opinión, se les siga causando un perjuicio ante la evidente desigualdad de condiciones bajo las cuales señala ven restringida su capacidad de competir con el TPY-Enapu.
67. En cuanto a la concentración de mercado, Copam indica que el 100% de la carga en contenedores se moviliza a través del terminal que administra (NTPY-NR) y que más del 90% de la carga fraccionada se moviliza a través del TPY-Enapu. Dichos grados de concentración, a criterio del Concesionario, se deben a la existencia de la supuesta “asimetría regulatoria”.
68. En el caso específico de contenedores, el Concesionario señala que, si bien es el único proveedor en el mercado de carga en contenedores existe competencia potencial por parte del TPY-Enapu, pues este último se encuentra en capacidad de ofrecer el servicio de almacenamiento para contenedores llenos o vacíos. Asimismo, el Concesionario afirma que él mismo tiene incentivos de aplicar una política agresiva de reducción de precios para atraer más carga y ganar por volumen en el NTPY-NR y, por consiguiente, no ejerce poder de mercado en el servicio de almacenamiento de contenedores.
69. Respecto a los poderes de negociación de los usuarios, el Concesionario afirmó que los demandantes del servicio tienen poder de negociación toda vez que pueden escoger entre demandar el servicio en el NTPY-NR o en el TPY-Enapu. Sobre el particular, Copam menciona que la empresa Cemento Selva S.A. que representó el 80% de las ventas por concepto del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en el 2019 dejó de

¹¹ El Concesionario afirma que la asimetría regulatoria consiste en que al NTPY-NR se le exige el cumplimiento de una tarifa fija mientras que el TPY-Enapu puede fijar libremente precios.

demandar dicho servicio al Concesionario y trasladó sus operaciones al TPY-Enapu por resultarle menos oneroso.

70. Asimismo, Copam señala que el poder de negociación de los dueños de la carga se refleja también en que los volúmenes de carga que han utilizado el referido servicio no superan el 5% de la capacidad total de almacenamiento, por tanto, el NTPY-NR siempre tendría incentivos a ofrecer precios competitivos con la finalidad de incrementar la demanda del proyecto y de mejorar el cofinanciamiento del Concedente.

IV. PROPUESTA DEL REGULADOR

IV.1. Consideraciones previas

71. Por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
72. La Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN se sustentó en el Informe Conjunto de Inicio, en el cual se concluyó que “(s)e encuentran indicios razonables de la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual Copam brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, pues existiría una posible fuente alternativa de aprovisionamiento (dada por las zonas de almacenamiento A y B ubicadas en el interior del Terminal Portuario Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A.)”. En virtud de ello, se inició el procedimiento de desregulación tarifaria solicitado por el Concesionario respecto a este servicio.
73. Luego de haberse aprobado el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN y de acuerdo con el procedimiento normado en el RETA, corresponde a este Regulador presentar su propuesta. Por tal motivo, en este documento se presenta la propuesta del Ositrán sobre el régimen tarifario aplicable al servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
74. Para efectos de la propuesta, este Regulador realizó requerimientos de información a la APN, a Enapu, así como a diversos usuarios del NTPY-NR, siendo que el correspondiente análisis de dicha información se encuentra desarrollado en la presente propuesta. Cabe reiterar que, con posterioridad a la aprobación del inicio del presente procedimiento tarifario, el Concesionario no ha presentado alguna información adicional que deba ser objeto de evaluación por parte del Regulador.¹²
75. A continuación se presenta, en primer lugar, un análisis sobre los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR; y, en segundo lugar, se evalúan las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para dichos usuarios.

IV.2. Usuarios del NTPY-NR

76. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario envió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020. De la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros.
77. Al respecto, debe indicarse que el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en adelante, resulta ser un servicio complementario al servicio principal de embarque o desembarque porque los productos que se encuentran en el almacén han sido previamente descargados o serán próximamente embarcados a través del terminal portuario, lo cual implica a su vez que dicho terminal portuario posea la infraestructura y el equipamiento necesarios para movilizar dichas mercancías.

¹² Se precisa que en el Informe Conjunto de Inicio que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN, se encuentra contenida la evaluación realizada por este Regulador respecto de los argumentos presentados por el Concesionario en su solicitud de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR.

78. Ahora bien, a juzgar por los productos para los cuales los usuarios solicitaron el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en adelante en el NTPY-NR, se observa que en su mayoría estos son carga pesada, por lo que se requeriría que esta sea embarcada o descargada mediante un equipamiento que cuente con la capacidad para realizar tal maniobra, así como un muelle que cuente con la capacidad portante para soportar el peso de la carga. A fin de determinar si es posible atender a dicha carga pesada tanto por el NTPY-NR como por el TPY-Enapu, en el siguiente cuadro se muestran las principales características sobre la infraestructura y el equipamiento que poseen ambos terminales portuarios.

Cuadro N° 1
CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL TPY-ENAPU Y DEL NTPY-NR

Entidad Prestadora	Copam ^{1/}	Enapu ^{2/}
Infraestructura	Muelle Fijo: - 120 m (largo) - 47 m (ancho)	Muelle Flotante: - 65,98 m (largo) - 6,10 m (ancho)
Equipamiento principal	01 grúa móvil de celosía con capacidad de levante de 30 ton a 12 m 01 grúa móvil telescópica de 30 ton de capacidad de diseño	01 grúa de 12 ton 01 grúa de 06 ton
Almacenes descubiertos	Patio: 7 994 m ²	Zona A: 998 m ² Zona B: 555 m ²

1/ Información disponible en el Acta de Recepción de Obras suscrita entre la APN y Copam el 15 de diciembre de 2016.

2/ Información disponible en la página web de Enapu: <https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/> (último acceso: 19 de marzo de 2021).

Fuente: Copam y Enapu.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Como puede apreciarse, el NTPY-NR posee infraestructura y equipamiento que permite atender carga más pesada que el TPY-Enapu. En particular, debe indicarse que el TPY-Enapu no posee la capacidad portante ni el equipamiento adecuado para movilizar carga pesada, por lo que el NTPY-NR sería la única alternativa que tendrían los usuarios para movilizar este tipo de carga en Yurimaguas.
80. Cabe señalar que dicha afirmación resulta consistente con lo indicado por GPR Solutions SAC¹³ y Agencia Fluvial Carolina EIRL,¹⁴ usuarios del NTPY-NR, quienes señalan que el TPY-Enapu no cuenta con el equipamiento e instalaciones necesarias para movilizar carga pesada, tales como: estructuras metálicas, maquinarias, equipos y materiales de construcción.
81. En tal sentido, toda vez que el NTPY-NR es la única alternativa que tendrían los usuarios de Copam para embarcar o descargar carga pesada, y al ser el servicio de almacenamiento un servicio complementario al servicio principal de embarque o descarga de mercancías, es posible afirmar que el NTPY-NR es también la única alternativa que tienen los usuarios para almacenar carga pesada a partir del cuarto día en adelante en almacén descubierto.

IV.3. Posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento

82. Sin perjuicio de señalado en la sección previa, en la presente sección se evalúan las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.

¹³ Información enviada a través de comunicación electrónica del 25 de febrero de 2021.

¹⁴ Información enviada mediante Escrito S/N del 26 de febrero de 2021.

83. Al respecto, como se indicó al inicio de este capítulo, la aprobación del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria en el NTPY-NR estuvo sustentada en la existencia de una posible fuente alternativa de aprovisionamiento que estaba constituida por las zonas de almacenamiento A y B ubicadas en el interior del TPY-Enapu.
84. Al respecto, de acuerdo con el Reglamento de Operaciones del Terminal Portuario de Yurimaguas - Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, REOP del TPY-Enapu), aprobado por la APN mediante Resolución de Gerencia General N° 278-2017-APN-GG del 30 de mayo de 2017¹⁵ y modificado por Resolución de Gerencia General N° 704-2019-APN-GG del 27 de agosto de 2019,¹⁶ el TPY-Enapu “cuenta con Dos (02) Zonas de almacenamiento, la zona A con un área de 998.00 m² y la zona B con un área de 555 m²”.^{17,18}
85. Según el Plano General de Zonas y Muelles del TPY-Enapu disponible en el Anexo 01 del REOP del TPY-Enapu, las zonas de almacenamiento A y B de dicho terminal portuario son áreas sin techo (en las cuales se lleva a cabo el almacenamiento al descubierto), tal como se puede visualizar a continuación.¹⁹

¹⁵ Disponible en la página web de Enapu en el siguiente enlace:
<<https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/REGLAMENTO%20DE%20OPERACIONES%20TP%20Y%20URIMAGUAS.pdf>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

¹⁶ Disponible en la página web de Enapu en el siguiente enlace:
<<https://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/11/reglamento-de-operaciones-yurimaguas-actualizado-05112019.pdf>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

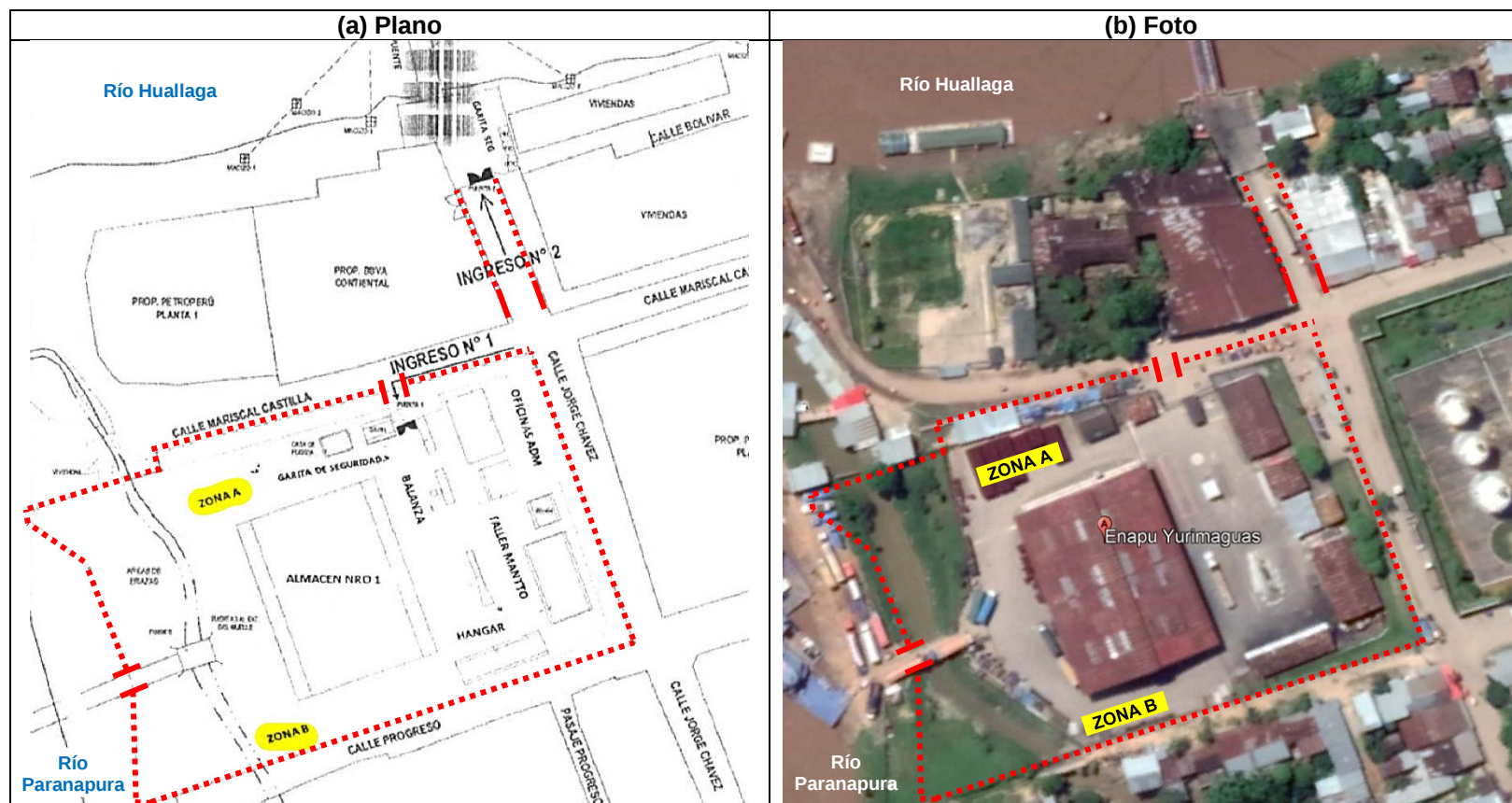
¹⁷ La información también se encuentra disponible en la página web de Enapu:
<https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/> (último acceso: 18 de marzo de 2021)

¹⁸ Según la Memoria Anual 2019 de Enapu (pág. 36), el área de la zona B es de 550 m².

ENAPU (2020). *Memoria Anual 2019*. Empresa Nacional de Puertos S.A. Pág. 37. Disponible en:
<<http://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2020/06/memoria-anual-2019-enapu-s.a..pdf>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

¹⁹ Cabe señalar que dicha información también se puede observar en la Memoria Anual 2019 de Enapu.

Diagrama N° 1
PLANO GENERAL DE ZONAS Y MUELLES DEL TPY-ENAPU



Notas:

- La línea roja punteada corresponde al cerco perimétrico del TPY-Enapu y ha sido agregada únicamente con el objetivo de mejorar la visualización de las respectivas instalaciones portuarias.
- La Zona A es colindante con la Calle Mariscal Castilla (hacia el lado del Río Hualлага) y la Zona B es colindante con la Calle Progreso (hacia el lado de la ciudad de Yurimaguas).
- El plano ha sido tomado del Anexo 01 del Reglamento de Operaciones del TPY-Enapu (pág. 53) aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 278-2017-APN-GG.
- La foto corresponde a mayo de 2019 y es una captura de pantalla de *Google Earth Pro* realizada el 19 de marzo de 2021, la cual ha sido agregada al lado derecho únicamente para facilitar la lectura del plano ubicado en el lado izquierdo.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional y *Google Earth Pro*.

86. Como se muestra en el Anexo del presente informe, según el administrador del TPY-Enapu, las tasas de ocupación anual de las Zonas A y B de dicha instalación portuaria se encuentran entre 70 y 80% durante al menos los últimos cuatro años, siendo que:
- La Zona A es ocupada por la cervecería San Juan S.A. para el almacenamiento de sus cajas con botellas vacías de cerveza, las cuales ocupan el 100 % de dicha zona; y
 - La Zona B es ocupada por Joseph S.A.C., operador logístico de Honda Motors, cuyos productos (motokar en unidades y motos lineales en cajas), ocupan el 100% de esta zona.²⁰
87. Al respecto se precisa que el área total de un almacén está compuesta por el espacio útil de almacenamiento y por el área de pasillo y servicio (Cervantes, 2003).²¹ De acuerdo con Anaya (2011),²² en todo almacén se distinguen necesariamente las siguientes áreas de trabajo: áreas de almacenaje, áreas de manipulación del producto, áreas de carga y descarga por parte de los vehículos, áreas de servicios internos (oficinas, archivo, zonas para carga de baterías, botiquín, etc.) y áreas de servicios externos (parking de vehículos, puestos de vigilancia, etc.). Cabe señalar que “las áreas de carga y descarga deberán ser lo suficientemente amplias para conseguir un trabajo fluido en los procesos de expedición, evitando la congestión de productos que se traduciría inexorablemente en retrasos en el reparto” (Anaya, 2011).
88. Es decir, el espacio útil de almacenamiento o de ocupación real es siempre una parte del total del área del almacén o de la ocupación máxima posible. O dicho de otra manera, no toda el área de un almacén es utilizada efectivamente como área de almacenamiento.
89. Bajo ese contexto, en el caso de TPY-Enapu, no toda el área de las zonas de almacenamiento A y B sin techo (998 m² y 555 m², respectivamente) se constituye en espacio útil de almacenamiento o de ocupación real; más aún si, como se observa en el Diagrama N° 2, los camiones que ingresan y salen del TPY-Enapu pasan por las mencionadas zonas de almacenamiento A y B.²³

²⁰ En la selva peruana, el mototaxi (como se le llama en Lima) es conocido como motokar. Información disponible en: <<https://miproximavisita.blogspot.com/2018/11/Los-medios-de-transporte-en-la-selva-peruana.html>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

²¹ CERVANTES, I. (2003). *Almacenes e inventarios*. Facultad de Ingeniería UNAM. Universidad Nacional Autónoma de México.

²² ANAYA, J. (2011). *Almacenes: análisis, diseño y organización*. ESIC Editorial. 2a Edición.

²³ Según el REOP del TPY-Enapu, “[e]l Terminal cuenta con dos (02) pistas que facilitan el acceso a las diferentes instalaciones del Terminal Portuario y áreas para el estacionamiento de vehículos de los trabajadores y clientes”.

Diagrama N° 2
FOTO DEL TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS ADMINISTRADO POR LA
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.



Notas:

- La línea roja punteada corresponde al cerco perimétrico del TPY-Enapu y ha sido agregada únicamente con el objetivo de mejorar la visualización de las respectivas instalaciones portuarias.
- Las flechas rojas muestran las rutas del desplazamiento de los camiones. Como se observa en la foto tomada de *Google Maps*, las rutas de los camiones cruzan por las Zonas A y B del TPY-Enapu.
- La Zona A es colindante con la Calle Mariscal Castilla (hacia el lado del Río Huallaga) y la Zona B es colindante con la Calle Progreso (hacia el lado de la ciudad de Yurimaguas). Las etiquetas de Zonas A y B (textos resaltados de amarillo) han sido colocadas fuera del cerco perimétrico del TPY-Enapu con el objetivo de mostrar el paso de los camiones por dichas Zonas A y B.
- La foto corresponde a abril de 2020 y es una captura de pantalla de *Google Maps* realizada el 22 de marzo de 2021. Tomada de: *Google Maps*.

90. Es decir, el espacio útil de almacenamiento o de ocupación real de las zonas de almacenamiento A y B del TPY-Enapu está por debajo de área total del almacén (998 m² y 555 m², respectivamente) o de la ocupación máxima posible, haciéndose más pequeño aún en comparación con el total del espacio disponible en el NTPY-NR, en donde existen tres áreas de almacenamiento: 7 994 m² (patio para el almacenamiento de contenedores), 6 092 m² (área de almacenamiento techado para carga general) y 600 m² (área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio de mercancías perecibles).²⁴
91. Es decir, las zonas de almacenamiento A y B en el TPY-Enapu son áreas relativamente pequeñas (en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR) y tienen tasas de ocupación relativamente altas, encontrándose actualmente ocupadas en su totalidad

²⁴

La información se encuentra disponible en el "Acta de recepción de obras con observaciones" de la APN correspondiente al "Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma: Fase I", de fecha 15 de diciembre de 2016.

por las empresas San Juan S.A. (desde hace veinte años²⁵) y Joseph S.A.C. (durante los últimos cuatro años²⁶), respectivamente.

92. Por lo tanto, desde el punto de vista de los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR, aun cuando aquellos pudieran estar interesados en buscar otro proveedor de dicho servicio, no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu debido justamente a que las zonas de almacenamiento de este último terminal (las mencionadas zonas A y B) se encuentran ocupadas por las empresas San Juan S.A. y Joseph S.A.C., respectivamente.
93. Cabe señalar que además de las mencionadas zonas de almacenamiento A y B, en el TPY-Enapu también existe otra zona de almacenamiento, denominada “ALMACEN NRO 1”, que es un área techada de 2 676 m² en total.²⁷ Al respecto, en relación con esta área techada de almacenamiento, en el Informe Conjunto de Inicio se señaló que:

“120. [D]e acuerdo con la información consignada en la Memoria Anual 2019 de ENAPU, durante el año 2019, el TPY-Enapu mantuvo una mitad de su almacén de carga alquilada a la Cervecería San Juan S.A. y la otra, a la empresa de cemento Madec Loreto S.A.C.

[...]

121. [L]a empresa Cervecería San Juan S.A. tiene entre sus accionistas a la empresa Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A. (en adelante, Backus), siendo que ambas empresas a su vez forman parte del grupo económico Anheuser- Busch InBev NV/SA (Backus, 2018). De acuerdo con lo señalado por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual [...] en su informe de evaluación de las condiciones de competencia del TPY-NR elaborado en el año 2015 (Informe N° 069-2015/GEE), la presencia de Backus como un cliente importante del TPY-Enapu se habría iniciado al menos desde finales del año 2005.

[...]

122. Como se observa de lo anterior, la relación comercial entre Backus y Enapu es de largo plazo. [...].

123. [...]Es decir, en el TPY-Enapu no existe disponibilidad de alguna área de almacenamiento que cuente con techo pues el Almacén N° 01 que es el único almacén cubierto dentro de dicho terminal portuario se encuentra alquilado a Cervecería San Juan S.A. y Madec Loreto S.A.C. [...].”

[Se han omitido los pies de página]

94. Así, en el Informe Conjunto de Inicio se concluyó que el TPY-Enapu “no tiene disponible un área techada de almacenamiento para carga fraccionada, en tanto su almacén techado se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto S.A.C. (para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente)”. En virtud de ello, se descarta la mencionada área techada de almacenamiento del TPY-Enapu como una posible alternativa para los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
95. Adicionalmente, como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, se han evaluado otras posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén

²⁵ Información remitida por Enapu mediante correo electrónico del 19 de marzo de 2021. Cabe señalar que esta es una muestra más de que la relación comercial de largo plazo entre Enapu y Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

²⁶ Información remitida por Enapu mediante correo electrónico del 19 de marzo de 2021.

²⁷ La información también se encuentra disponible en la Memoria Anual 2019 de Enapu (pág. 36) así como en la página web de Enapu: <https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR, no encontrándose que exista alguna fuente alternativa de aprovisionamiento para dichos usuarios.²⁸

96. Así, se evaluó al TPY-Petroperú como una posible alternativa para los usuarios del NTPY-NR y también se investigó si existen almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria)²⁹ en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos, sin embargo, ninguno de ellos puede ser considerado como tal, por los motivos previamente identificados en el Informe Conjunto de Inicio:

“ **TPY-Petroperú**

128. *En el caso del TPY-Petroperú se descarta como un posible proveedor alternativo porque como señaló COPAM en su Carta N° 0546-2020-GG-COPAM.*

- *El TPY-Petroperú está orientado a hidrocarburos únicamente, siendo que la carga contenedorizada y fraccionada a la cual está orientada el servicio bajo análisis no puede ser almacenada en el mencionado TPY-Petroperú*
- *El TPY-Petroperú es un terminal privado que no atiende al público en general, razón por la cual los usuarios del TPY-NR no podrían acudir inmediatamente al TPY-Petroperú para sustituir los servicios brindados por COPAM en el mencionado TPY-NR.*

Almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas

129. *Los almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas también pueden ser utilizados por los dueños o consignatarios de la carga para almacenar sus productos, de modo tal que podrían ejercer alguna presión competitiva sobre el TPY-NR*
130. *Sin embargo, no se ha identificado que existan almacenes en la ciudad de Yurimaguas con al menos un tamaño y condiciones relativamente similares a los almacenes ubicados dentro del TPY-NR.*
131. *Cabe señalar que el Concesionario no ha señalado que existan almacenes extraportuarios que pudieran ejercer alguna presión competitiva sobre el TPY-NR.*
132. *Asimismo si bien en la zona podrían existir terrenos disponibles en los cuales se pueden construir almacenes, no se espera que en el corto plazo existan empresas con disposición a invertir en la construcción de almacenes debido principalmente al volumen actual del movimiento de productos por los puertos de Yurimaguas. En tal sentido, dicha situación (la construcción de almacenes fuera del TPY-NR) no representa una alternativa para los usuarios del TPY-NR, al menos en un corto plazo.”*

[Se ha omitido el pie de página]

97. En resumen, aun cuando los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR pudieran estar interesados en considerar al TPY-Enapu como una fuente alternativa de aprovisionamiento, no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu porque el almacén techado de este terminal portuario se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto

²⁸ Como fue indicado en el Informe Conjunto de Inicio, “[n]o se consideran como posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento a los denominados “embarcaderos informales” porque no cuentan con infraestructura para proveer el servicio de almacenamiento. En efecto, los denominados “embarcaderos informales” no representan una alternativa para los usuarios del NTPY-NR que demandan el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para [...] carga fraccionada (en almacén descubierto [...]) porque dichos “embarcaderos informales” no tienen la infraestructura necesaria para llevar a cabo el almacenamiento de mercaderías, tal como señala COPAM en su Carta N° 0546-2020-GG-COPAM [...]. Según lo indicado por el propio Concesionario en la información enviada mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, la mayor parte de los usuarios de los “embarcaderos informales” embarcan o desembarcan su mercadería de manera directa, es decir, de la nave al camión o viceversa”.

²⁹ Se ha buscado en la lista de almacenes autorizados por la Sunat, considerando el código de jurisdicción “271 TARAPOTO” y seleccionando todas las opciones, entre las cuales se encuentran las siguientes categorías: Terminal Fluvial, Depósito Público, Depósito Privado, entre otras. Información disponible en la página web de la Sunat en el siguiente enlace: <<http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informao/tqteralm.htm>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

S.A.C. (para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente), y las zonas de almacenamiento al descubierto del TPY-Enapu (zonas A y B) muestran elevadas tasas de ocupación (del 70 a 80%), encontrándose ocupadas en su totalidad por las empresas San Juan S.A. y Joseph S.A.C. (para el almacenar cajas con botellas vacías de cerveza y motokar en unidades y motos lineales en cajas, respectivamente).

98. En tal sentido, considerando que los usuarios del NTPY-NR no tienen fuentes alternativas de aprovisionamiento para el servicio bajo análisis, es posible concluir que no existen condiciones de competencia en la provisión de dicho servicio.
99. En la medida que no existen condiciones de competencia en la provisión del servicio brindado en el NTPY-NR, se propone desestimar la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR y, en consecuencia, mantener el régimen de regulación tarifaria.
100. Finalmente, de otro lado, con relación a lo señalado por el Concesionario en su solicitud de desregulación tarifaria, este Regulador se ratifica en lo manifestado en su Informe Conjunto de Inicio, sustento de la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN, respecto a la alegada capacidad ociosa del NTPY-NR, la supuesta no existencia de poder de negociación por parte de Copam, el régimen de regulación tarifaria aplicable en otros puertos a nivel nacional y el presunto trato discriminatorio entre el NTPY-NR y el TPY-Enapu. Cabe precisar que se ratifican todos los extremos señalados en el Informe Conjunto de Inicio, excepto aquella según la cual las Zonas A y B del TPY-Enapu como posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento puesto que, por los motivos indicados anteriormente en el presente informe, dichas zonas de almacenamiento del TPY-Enapu no pueden constituirse en fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio bajo análisis en el NTPY-NR.

V. CONCLUSIONES

101. Los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR en su mayoría almacenan carga pesada (como estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros), la cual no puede ser movilizada mediante el TPY-Enapu debido a que este último terminal portuario no cuenta con la infraestructura ni el equipamiento portuario requeridos para tal fin.
102. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando pudieran estar interesados en buscar otro proveedor de dicho servicio, los usuarios del NTPY-NR no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu porque:
 - El almacén techado del TPY-Enapu se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto S.A.C. para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente; y
 - Las zonas de almacenamiento al descubierto (zonas A y B) del TPY-Enapu son:
 - áreas relativamente pequeñas en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR (incluso reduciéndose aún más su área efectiva disponible para almacenamiento pues puesto que por dichas zonas A y B se observa circulación de los camiones que entran y salen del TPY-Enapu), y
 - muestran elevadas tasas de ocupación (del 70 a 80%), encontrándose ocupadas en su totalidad por las empresas San Juan S.A. y Joseph S.A.C. para el almacenar cajas con botellas vacías de cerveza y motokar en unidades y motos lineales en cajas, respectivamente.
103. Además, los usuarios del NTPY-NR tampoco podrían emplear como fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio al Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. porque este terminal no está orientado a movilizar carga fraccionada (sino a hidrocarburos) no siendo posible almacenar dicha carga fraccionada y porque dicho terminal de Petroperú es privado, es decir, no atiende al público en general, entre los cuales se encuentran los usuarios del NTPY-NR.
104. Por otro lado, tampoco se han identificado almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria) en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos. Al respecto, es importante mencionar que, en su solicitud de desregulación tarifaria, el Concesionario no señaló que exista algún almacén extraportuario que pudiera ejercer presión competitiva sobre el NTPY-NR.
105. En tal sentido, en la medida que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado en el cual el Concesionario brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el NTPY-NR.
106. Por lo tanto, se propone desestimar la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR y, en consecuencia, mantener el régimen de regulación tarifaria.

VI. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar la propuesta que desestima la solicitud de desregulación tarifaria presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

ANEXO
COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA REMITIDA POR EL ADMINISTRADOR DEL TPY-ENAPU
LOS DÍAS 17 Y 19 DE MARZO DE 2021

Comunicación electrónica del 19 de marzo de 2021

De: Gomer Valera Saavedra <gvalera@enapu.com.pe>
Enviado el: viernes, 19 de marzo de 2021 10:01
Para: Roberto Carlos Daga Lázaro
Asunto: RE: Requerimiento de información

Señor. Roberto Carlos Daga Lázaro
OSITRAN
Buenos días.

Referente a la consulta debo manifestarle lo siguiente:

- Las tasas anuales corresponden a los últimos cuatro (04) años en el caso de Joseph y veinte (20) años en el caso de Cervecería San Juan.
- Al mencionar "que la permanencia dentro del terminal es mínima" en el caso de los motokar y motos lineales en caja, se refiere a que es un producto mayormente de tránsito, descargan un día de la motonave y al día siguiente lo embarcan en camiones para trasladarlo a la región San Martín en su mayoría y el resto lo distribuyen o trasladan a su almacén en la ciudad de Yurimaguas.

Saludos:
Gomer Valera Saavedra
ENAPU S.A.
T.P. Yurimaguas

Comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021

De: Gomer Valera Saavedra <gvalera@enapu.com.pe>
Enviado el: miércoles, 17 de marzo de 2021 16:52
Para: Roberto Carlos Daga Lázaro <rdaga@ositran.gob.pe>
Asunto: RE: Requerimiento de información

Señor: Roberto Carlos Daga Lázaro.
OSITRAN
Buenas tardes.

Referente a la información solicitada debo manifestarle lo siguiente:

- La tasa de ocupación anual de las zonas A y B es del 70 a 80 %
- La zona A y B no se encuentran alquiladas
- La zona A es ocupada por la cervecera San Juan S.A. Para el almacenamiento de sus cajas con botellas vacías de cerveza, lo cual ocupan el 100 % de dicha zona. Estas cajas son recolectadas y almacenadas del reparto que realizan en la ciudad y alrededores, para posteriormente ser transportados a la ciudad de Pucallpa vía terrestre.
- La zona B es ocupada por Joseph S.A.C. Operador logístico de Honda Motors, con sus productos Motokar en unidades y motos lineales en cajas, ocupan el 100% de esta zona. dichos productos son embarcados en camiones y transportados en su mayoría a la región San Martín, por lo que su permanencia dentro del terminal es mínima.

Saludos cordiales:
Gomer Valera Saavedra
ENAPU S.A.
T.P. Yurimaguas

[El resaltado de amarillo es nuestro.]