

## 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 contenedores (llenos y vacíos) brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, Copam o el Concesionario) en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR).

1. Mediante Informe Conjunto N° 00166-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ) (en adelante, Informe Conjunto de Inicio) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2021-CD-OSITRAN, el Regulador indicó que corresponde iniciar el presente procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado en el NTPY-NR porque la nueva información presentada por Copam evidenciaba que el ámbito geográfico del mercado relevante debería incorporar a la zona de Pucallpa.
2. Además, en el Informe Conjunto de Inicio también se indicó que existirían condiciones de competencia en ese mercado relevante porque los operadores logísticos o transportistas que demandan el servicio de almacenamiento de contenedores (del cuarto día en adelante) en el NTPY-NR en el marco del proceso de transporte de contenedores de Lima a Iquitos, y viceversa (ruta Lima-Yurimaguas-Iquitos), podrían usar una ruta alternativa (ruta Lima-Pucallpa-Iquitos) en la cual pueden atender sus requerimientos de almacenamiento en el Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Logística Peruana del Oriente S.A. (en adelante, TPP-LPO).
3. En tal sentido, considerando la información adicional recopilada luego del inicio del presente procedimiento de desregulación tarifaria, en este documento se presenta la propuesta del Regulador, la cual en primer lugar considera la definición del mercado relevante y luego en segundo lugar se evalúan las condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual se brinda el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos).

### **Definición del mercado relevante**

4. El almacenamiento de contenedores en el NTP-NR es requerido como parte del proceso logístico de transporte de las mercaderías entre un punto de origen (Lima) y un punto de destino (Iquitos), razón por la cual en el presente caso la demanda del servicio de almacenamiento se deriva de la demanda del servicio de transporte de contenedores.
5. En virtud de ello, el servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR se brinda de manera complementaria al Servicio Estándar de embarque o descarga de contenedores (llenos o vacíos), el cual es el servicio principal del conjunto de servicios orientados a atender al contenedor en una instalación portuaria como parte de su proceso de transporte. Por lo indicado anteriormente, el mercado de producto o servicio relevante corresponde ser definido como un conjunto de servicios orientados a atender al contenedor en una instalación portuaria como parte de su proceso de transporte desde un punto de origen a un punto de destino.
6. De otro lado, el ámbito geográfico del mercado relevante debe ser definido considerando los puntos de origen y destino de los contenedores (llenos y vacíos) de modo tal que sea posible identificar la ubicación geográfica de posibles alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante definido en el párrafo previo.
7. Al respecto, la información brindada por los agentes que demandan el servicio de almacenamiento de contenedores y aquella obtenida de fuentes externas (BCRP-Iquitos, 2020) muestran que el punto de origen de los contenedores llenos que se transportan mediante en NTPY-NR y otros puertos de la selva es Lima y el punto de destino es Iquitos porque los centros de producción se ubican en Lima y los centros de consumo en Iquitos; y viceversa en el caso de contenedores vacíos, puesto que deben regresar desde Iquitos a Lima para ser cargados nuevamente y reiniciar su ciclo de transporte.

8. Por tal motivo, la determinación del ámbito geográfico del mercado relevante en el cual se brinda el servicio bajo análisis del NTPY-NR implica evaluar las rutas de transporte que pueden tener los contenedores para llegar a Iquitos desde Lima, y viceversa. Considerando ello, como fue señalado anteriormente, se ha identificado que en efecto existen dos rutas para cubrir esos puntos de origen (Lima) y destino (Iquitos) de contenedores: una ruta es vía Yurimaguas y la otra ruta vía Pucallpa.
9. En atención a lo indicado anteriormente, el ámbito geográfico del mercado relevante debe incluir no solamente al NTPY-NR en Yurimaguas, sino también a los terminales portuarios ubicados en Pucallpa, mediante los cuales se pueden movilizar contenedores y disponer de áreas de almacenamiento; es decir, TPP-LPO y Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Transtotal Logística Selva S.A. (en adelante, TPP-Transtotal).
10. En resumen, el mercado relevante del servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR se define como el conjunto de servicios orientados a atender al contenedor en una instalación portuaria como parte de su proceso de transporte desde un punto de origen a un punto de destino a través de los terminales portuarios ubicados en Yurimaguas y Pucallpa, mediante los cuales se pueden movilizar contenedores y disponer de áreas de almacenamiento; es decir, NTPY-NR, TPP-LPO y TPP-Transtotal, siendo que entre ese conjunto de servicios se encuentra el embarque o descarga de contenedores (llenos o vacíos) como servicio principal y el servicio bajo análisis como servicio complementario.

#### **Evaluación de las condiciones de competencia**

11. Los principales usuarios del servicio bajo análisis son operadores logísticos que transportan productos por encargo de terceras empresas, quienes requieren movilizar carga en contenedores (contenedores llenos) desde Lima hasta Iquitos, y traerlos de regreso en sentido contrario (como contenedores vacíos), considerando dos rutas o ejes multimodales: vía Yurimaguas y vía Pucallpa.
12. Al respecto, la información sobre costo y tiempo de transporte de contenedores en cada una de las rutas multimodales (Yurimaguas y Pucallpa) muestra que el costo estimado de transporte mediante la ruta de Yurimaguas (S/ 13 280 por contenedor) es mayor en 22% en comparación con la ruta de Pucallpa (S/ 10 930 por contenedor).
13. Si un usuario del NTPY-NR cuyo punto de origen de su carga es Lima deja de emplear dicho terminal portuario y en cambio empieza a emplear el TPP-LPO como punto de conexión con Iquitos, podría obtener un menor costo de transporte, reduciéndose de ese modo su costo de provisión del servicio de transporte de contenedores. Cabe señalar que según LPO, la tasa de ocupación del TPP-LPO se encuentra actualmente alrededor de 50%, con lo cual se concluye que dicho terminal tiene capacidad para almacenar nuevos contenedores.
14. Cabe señalar que, según la información brindada por A&S Operador Logístico EIRL, el TPP-Transtotal es un terminal que no brinda garantías de operaciones seguras y de optimización de tiempos, así como un terminal que no tiene buenas grúas que permitan levantar un contenedor de 30 TN, por ejemplo. En virtud de lo anterior, se descarta que Transtotal puede ejercer presión competitiva significativa sobre el NTPY-NR.
15. Por tal motivo, resulta razonable esperar que al menos aquellos operadores logísticos para quienes el costo de transporte representa un factor importante o incluso determinante en la elección del puerto, puedan sustituir al NTPY-NR por el TPP-LPO para atender la demanda de transporte de contenedores de sus clientes, siendo por tanto posible sustituir la cadena logística de transporte de contenedores vía Yurimaguas por la otra ruta vía Pucallpa.
16. Es decir, el TPP-LPO se constituye en una alternativa para los usuarios del NTPY-NR respecto de la provisión del servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) del cuarto día en adelante.

17. En la medida que los usuarios del NTPY-NR en Yurimaguas tienen fuentes alternativas de aprovisionamiento dadas por TPP-LPO en Pucallpa, se identifica la existencia de condiciones de competencia en el mercado en el cual Copam brinda el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) del cuarto día en adelante.

**Conclusión**

18. En consecuencia, este Regulador propone atender la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado en el NTPY-NR; y por ende dejar de aplicar el régimen de regulación tarifaria a dicho servicio.