

Lima, 02 de julio de 2021

Carta N° 0364-2021-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:

Que, con fecha 11 de junio de 2021, hemos sido notificados con el Oficio N°0075-2021-SCD-OSITRAN, mediante el cual nos remiten la Resolución N°0025-2021-CD-OSITRAN emitida por el Consejo Directivo de OSITRAN, a través del cual se resuelve desestimar la solicitud de desregulación tarifaria presentada por COPAM respecto de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (TPY-NR).

Que, en aplicación de lo previsto en el artículo 43 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°0075-2021-SCD-OSITRAN, presentamos ante Ustedes un recurso de reconsideración contra la Resolución N°0025-2021-CD-OSITRAN emitida por el Consejo Directivo de OSITRAN, en el extremo que resuelve desestimar nuestra solicitud de desregulación tarifaria, solicitando que ésta sea reformulada por los nuevos argumentos y medios probatorios que exponemos a continuación:

1. SOBRE LOS NUEVOS ARGUMENTOS Y MEDIOS PROBATORIOS. –

CON RESPECTO A LA HIPOTESIS DE OSITRAN QUE NO EXISTEN FUENTES ALTERNATIVAS DE APROVISIONAMIENTO

OSITRAN sin ningún sustento estadístico concluye en el punto 116 de su informe titulado “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” (02 de junio de 2021), lo siguiente:

116. 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.

Sobre el particular, consideramos que, al no utilizar información estadística en un análisis de mercado, la conclusión termina siendo parcializada y sesgada. En otras palabras, continúa siendo una hipótesis de trabajo.

En este contexto, se solicitó información a TPY-ENAPU en el marco de la Ley de Transparencia de Información. A partir de esta información, se pudo establecer que la hipótesis y conclusiones del Regulador no se ajustan al comportamiento histórico del mercado del servicio en cuestión. En efecto, la información estadística muestra claramente la posición dominante de ENAPU en el período 2018-2019.

Pero lo más importante, es que TPY-ENAPU si es una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis. En efecto, en los años 2018 y 2019, por TPY-ENAPU se movilizó chatarra, fierro y postes de concreto, es decir, lo que OSITRAN denomina “carga pesada” (Ver Cuadro N°1).

Cuadro N°1: Participación de Mercado en el Servicio en Cuestión

	Unidad	2018	2019
Almacen ENAPU		109	266
Chatarra	TM	75	110
Días de Almacen		28	24
Fierros	TM	34	110
Días de Almacen		96	31
Postes de Concreto	TM		46
Días de Almacen			10
Almacen NTPY-NR		31	153
Participación de Mercado			
ENAPU		78%	63%
NTPY -NR		22%	37%

Fuente: ENAPU, NTPY-NR.

De esta forma, el referido cuadro muestra que la hipótesis planteada por OSITRAN de que no existen fuentes alternativas porque TPY-ENAPU no tiene el equipamiento necesario ES INCORRECTO. La evidencia estadística muestra que ENAPU en los años 2018 y 2019, donde ya tenía el convenio con Backus, si almacenaba chatarra, fierro y postes de concreto. En otras palabras, como muestra la evidencia estadística:

- **ENAPU está en capacidad de atender las “cargas pesadas”, tal y como lo muestra la información estadística de TPY-ENAPU, lo cual, invalida lo que OSITRAN concluye en su informe**
- **Los usuarios del servicio de almacenamiento sin techo pueden utilizar TPY- ENAPU o NTPY-NR.**

- La mayor participación de mercado de ENAPU en el referido servicio según la información histórica, estaría mostrando que esta empresa tiene posición dominante en el referido servicio, mientras que NTPY-NR no la tiene.
- La mayor participación de mercado de ENAPU es absolutamente consistente con el nivel de ocupación de los almacenes sin techo que tienen NTPY-NR. Como se señaló durante este procedimiento, NTPY-NR sólo utiliza el 5% de su área de almacenamiento, debido a los niveles tarifarios que fueron fijados por el Regulador.

CON RESPECTO A LA POSICIÓN DOMINANTE DE COPAM Y REGULACION DEL REFERIDO SERVICIO

La primera pregunta que una agencia reguladora debe realizarse para fijar o establecer una tarifa en un determinado servicio, es si la empresa es un monopolio natural en el servicio en cuestión y si la referida empresa tiene capacidad de abusar de esta posición dominante en el referido mercado relevante. Como se verá a lo largo del texto, ninguna de estas preguntas ha sido absuelta por el Regulador en su informe titulado “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” (02 de junio de 2021).

Al respecto, en el punto 18 del informe N°022- 14- GRE-GAJ-OSITRAN que fue publicado mediante Resolución N°040-2014-CD-OSITRAN, del 05 de setiembre de 2014, el Consejo Directivo de OSITRAN señaló lo siguiente:

V. SITUACIÓN DEL MERCADO DE CARGA CONTENERIZADA EN T.P. CALLAO

A. ASPECTOS CONCEPTUALES

18. La principal razón económica para regular los servicios públicos es la existencia de monopolios naturales. En este contexto, el objetivo del Regulador es evitar que las empresas monopólicas cobren precios excesivos aprovechando el poder de mercado que detentan. Para tal efecto, a través de la regulación de precios, el Regulador busca con la información disponible, replicar las condiciones que se presentarían con un mercado competitivo, con el objeto de disciplinar al monopolista y, de esta forma, maximizar el bienestar de la sociedad a través de un mayor excedente para el consumidor y de beneficios que a la empresa regulada le permitan hacer sostenible la prestación del servicio. De esta forma, a través de la regulación de precios, el Regulador logra una mayor utilización de los bienes o de los servicios producidos que son brindados en condiciones monopólicas⁶.
19. En esta línea argumental, la regulación económica en los puertos tiene como objetivo controlar el poder de mercado con el que los operadores portuarios pudieran contar, incentivando la competencia o regulando los precios de los servicios que ofrece. Al respecto, Sauri (2006⁷) señala que “los objetivos de la regulación son asegurar la competencia entre los diversos operadores del puerto; controlar los monopolios (incluidos los públicos) tanto los existentes como los potenciales; y evitar prácticas anticompetitivas”.

Es decir, el Regulador se ha pronunciado en el sentido que el objetivo del Regulador es **“evitar que las empresas monopólicas cobren precios excesivos aprovechando el**

poder de mercado que detentan”, en otras palabras, el Regulador fija tarifa si es que existe la posibilidad de que exista abuso de la posición dominante. En el informe de OSITRAN del 02 de junio de 2021, en ninguna sección muestran que NTPY-NR tiene capacidad de abusar de su “supuesta posición dominante”. Es decir, en ninguna sección del referido informe se analiza si existe el riesgo o la posibilidad que COPAM pueda incrementar las tarifas drásticamente una vez que el servicio sea desregulado. Cabe precisar que está situación no se podría dar por dos razones: (i) los niveles de competencia que existen con TPY-NR, limitan cualquier incremento en las tarifas y (ii) existe un compromiso explícito NTPY-NR de reducir las tarifas y generar servicios en torno al almacén, con la finalidad de competir con TPY-ENAPU.

Adicionalmente, OSITRAN precisa en el referido informe (05 de septiembre de 2014), que el Regulador dispone de dos instrumentos para reducir el poder de mercado de los puertos (si es que lo tuvieran): fomentar la competencia o fijar tarifas. En este caso particular, por las condiciones de mercado, la opción mejor perfilada es la de FOMENTAR LA COMPETENCIA. Lamentablemente, hasta ahora OSITRAN no sustenta como su política regulatoria que está implementando incentiva la competencia entre NTPY-NR (regulación tarifaria) y TPY-ENAPU (sin regulación tarifaria).

A lo largo del informe del 02 de junio de 2021 de OSITRAN, en ninguna sección demuestra que en el mercado relevante que ha definido, TPY-NR tiene posición dominante, entendido según Motta como “la capacidad de una empresa para aumentar los precios por encima de su costo marginal”, sólo incorpora el Gráfico N°1 para supuestamente demostrar que COPAM si puede subir sus tarifas sin que pierda demanda y eso demostraría que la hipótesis del Regulador es correcta, es decir, no “tiene fuentes alternativas de aprovisionamiento”, sin embargo, el referido gráfico no muestra lo siguiente:

- (i) La participación de mercado del competidor (TPY-ENAPU). Como el regulador conoce en un duopolio, la definición del poder de mercado varía en función de la participación de mercado de cada uno de los actores, situación diferente sucede si se tratará de un monopolio.

Por lo tanto, el gráfico presentado por OSITRAN, al ser complementado con la participación de mercado de ENAPU y los precios que cobra, queda más que obvio que NTPY-NR no tiene posición dominante y es TPY-ENAPU el que detenta dicha posición.

- (ii) Es decir, el gráfico en cuestión no muestra que si **existen potenciales fuentes de aprovisionamiento, con lo cual, existe la posibilidad de sustitución (demanda elástica)**, por lo tanto, la inferencia a la que llega el Regulador a partir de *Google Map* y dos (2) entrevistas, no es correcta.

El cuadro N°1, así como la evidencia estadística presentada por COPAM a lo largo del proceso, muestran que COPAM no tiene CARGA CAUTIVA en el referido servicio (condición indispensable para ser monopolio natural en un puerto), que es sustituible y que, por consiguiente, no es necesario la regulación.

- (iii) Se trata de una estructura de mercado DUOPOLICA. El marco institucional vigente de OSITRAN sólo permite la regulación tarifaria en MONOPOLIO NATURALES (OSITRAN -2014) y no de DUOPOLIOS para evitar que se generen distorsiones en el mercado como las que hemos planteado en los diferentes escritos que se han presentado al Regulador.

En todo caso, si el Regulador pretende regular DUOPOLIOS, tendría que generar un nuevo marco legal y para ello requeriría desarrollar una nueva teoría de regulación económica.

- (iv) Hasta el momento, OSITRAN no ha mostrado o demostrado que NTPY-NR tiene la categoría de “monopolio natural” en el servicio de almacenamiento descubierto y por ende es necesario fijar tarifas al servicio, tal y como se sostiene OSITRAN (2014).

En este contexto, tampoco ha probado que NTPY-NR tendría incentivos a incrementar drásticamente sus tarifas una vez que sea desreguladas (abusar de su supuesta posición dominante). Por el contrario, en los diferentes estudios que se han presentado al Regulador, la propuesta de NTPY-NR (que es plenamente compartida por los usuarios que desean utilizar el referido servicio) es de reducir el nivel de tarifas con la finalidad de aproximarse a los niveles tarifarios de TPY-ENAPU y así poder competir, no existe forma que NTPY-NR incremente sus tarifas, si es que pretende incrementar su participación de mercado.

CON RESPECTO A LA NO OBLIGACIÓN DE REDUCIR PRECIOS POR PARTE DEL CONCESIONARIO SEGÚN OSITRAN

Con relación a lo que afirma el Regulador, que NTPY-NR no tendría ninguna obligación de reducir las tarifas del referido servicio. Al respecto, **cabe precisar que el compromiso del TPY-NR en reducir las tarifas cuando se dé la desregulación tarifaria** tiene su origen en el nivel de competencia que existe actualmente en la zona que desincentiva el uso de nuestro almacén por las altas tarifas. En otras palabras, la competencia regula nuestros niveles de precios en la zona.

Este compromiso de NTPY-NR está recogido en los siguientes documentos que han sido presentados al Regulador:

- PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO DEL 4TO DÍA EN ADELANTE DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – COPAM (septiembre 03, 2020).
- MODELACIÓN FINANCIERA DE DESREGULACIÓN TARIFARIA PARA EL SERVICIO DE ALMACENAMIENTO DE CARGA FRACCIONADA A PARTIR DEL CUARTO DÍA DE CARGA FRACCIONADA (ALMACEN CUBIERTO Y DESCUBIERTO), CONTENEDORES LLENOS Y CONTENEDORES VACÍOS (septiembre 03, 2020).

Cabe precisar, que todo documento que es presentado ante OSITRAN tiene el carácter de DECLARACION JURADA, por lo tanto, la falsedad en los textos puede acarrear responsabilidad legal para nuestra representada. En consecuencia, opera la Presunción de veracidad respecto a la información incluida en nuestros escritos presentadas en el presente procedimiento administrativo, ello de conformidad con lo dispuesto por el TUO de la Ley N°27444. **En este contexto, en los diferentes documentos que nuestra representada a sometido a consideración de OSITRAN, explícitamente hemos dicho que vamos a REDUCIR LAS TARIFAS, PRECISAMENTE PORQUE NO TENEMOS POSICIÓN DOMINANTE EN ESTE MERCADO, TAL Y COMO LO MUESTRA EL CUADRO N°1 DEL PRESENTE ESCRITO.**

La reducción en las tarifas y los diferentes esquemas comerciales que podremos implementar a partir de la desregulación, permitirán que más usuarios utilicen nuestro servicio de almacén, lo que reducirá nuestros costos medios, permitiendo que nuestro precio financie el íntegro de los costos del servicio. De esta forma, los Usuarios tendrán un servicio de excelente calidad a un costo menor.

Si bien las tarifas son el producto de un proceso tarifario, sin embargo, con el desempeño de la Concesión queda claro, que la estructura de la tarifa y el nivel tarifario no están acordes con el comportamiento del mercado. Particularmente, en una situación donde OSITRAN hasta ahora no ha justificado porque en un mismo mercado, permite que un terminal portuario sea regulado (NTPY-NR) y el otro no sea regulado (TPY-ENAPU) (Regulación Asimétrica).

Es decir, OSITRAN no explica cómo esta política regulatoria FOMENTA LA COMPETENCIA ENTRE AMBOS TERMINALES (NTPY-NR y TPY-ENAPU) y no constituye una BARRERA LEGAL. Tampoco hasta el momento ha sustentado, como es posible que NTPY-NR ejerza posición dominante y abuse de esta supuesta posición dominante en el mercado, si sus niveles tarifarios fijados por el Regulador están más de 200% por encima que su competidor.

En este contexto, a cualquier usuario le resulta menos costoso contratar el servicio de almacenamiento con ENAPU y alquilar equipamiento de proveedores externos al terminal portuario, si es que lo requieren. La información estadística está mostrando que este ha sido el comportamiento que se ha dado en la zona, por esta razón, ENAPU en el año 2019, movilizó chatarra y postes.

Por último, el Regulador en su análisis de mercado no considera los usuarios que movilizan carga fraccionada por NTPY-NR pero que no utiliza el almacén. En todo caso, un análisis completo involucraría entrevistas a clientes que ingresan al terminal y que no utilizan el servicio de almacenamiento, debido al elevado costo de las tarifas. En ninguna parte del informe y resolución del Regulador se considera esta parte del mercado, por lo cual, su análisis termina siendo sesgado.

CON RESPECTO A LA ELASTICIDAD PRECIO DE LA DEMANDA DEL SERVICIO

El Regulador cita en los puntos 184, 185 y 186 estudios e informes sosteniendo su posición de que la demanda de los servicios portuarios de en NTPY- NR es inelástica y que, por consiguiente, no resulta pertinente evaluar el modelo financiero presentado por NTPY-NR.

Sobre, el particular, la cita que el regulador hace de la OECD, contradice su posición sobre que la demanda es inelástica. Como se observa en la Tabla 3. A4.3¹, los valores de la elasticidad precio están por encima del valor de 2 para el caso de Bremen Ports (4.4), Hamburg (3.1) y Antwerp (4.1), es decir, se trata de una demanda elástica tal y como está planteado en el modelo de financiero presentado por NTPY-NR. E inclusive en los casos de LeHavre y Rotterdam, la elasticidad está por encima de 1, es decir, se trata de una demanda elástica.

¹ [OECD Competition Assessment Reviews: Romania | READ online \(oecd-ilibrary.org\)](https://www.oecd-ilibrary.org/)

Table 3.A4.3. Price elasticities of 10% change in port dues

Port	Price elasticity
Bremen ports	4.4
Hamburg	3.1
Rotterdam	1.5
Antwerp	4.1
Le Havre	1.1

Source: ATENCO (2001).

De esta forma, el propio Regulador en los documentos que cita en su informe acepta que existen terminales portuarios con elasticidad de precio mayor que 2. En este orden de ideas, es evidente que existen puertos que son más sustituibles que otros, como es el caso de NTPY-NR, el cual, es sustituido por los servicios portuarios que son brindados por TPY-ENAPU. Es decir, enfrentamos una demanda bastante elástica, tal y como sucede con los puertos de Bremen Ports, Hamburg, o Antwerp, que tienen una elasticidad mayor que 2.

Por consiguiente, queda plenamente demostrado que, en nuestro caso particular, NTPY-NR tiene una demanda que es sustituible, prueba de ello, es que TPY-ENAPU se queda con los mayores volúmenes de carga almacenados al descubierto, tal y como sucedió en los años 2018 y 2019, de acuerdo con información estadística proporcionada por el propio ENAPU.

CON RESPECTO AL IMPACTO EN EL BIENESTAR DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA

Con respecto al impacto de la política regulatoria en el bienestar, el Regulador no da ninguna respuesta sobre como su política regulatoria incide en una mejora en el bienestar. En consecuencia, nosotros hemos hecho un análisis comparativo del impacto que tiene la propuesta del Regulador (no desregulación) y nuestra propuesta, desregulación. Para ello, tomamos como punto de partida la teoría de la regulación económica, que considera en la función de bienestar, el excedente del consumidor y el beneficio de la empresa².

Sin embargo, en este caso particular, vamos a incluir en esta función de bienestar al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante Concedente). De esta forma, en términos sencillos nuestra función de bienestar se puede redefinir como la siguiente combinación lineal:

$$W = E + \alpha\Pi + \xi C$$

Donde:

W es el bienestar

E es el excedente del consumidor o usuario del terminal portuario

Π es el beneficio de la empresa regulada o NTPY-NR

C es la recaudación del MTC por concepto de servicios estándar en NTPY-NR

² Ver modelo canónico de Laffont (1994) "The New Economic of Regulation Ten Years after". *Econometría*. Vol 62. N°3. Pp 507-537

En la Tabla N°1 analizamos el impacto de la política regulatoria propuesta por NTPY-NR y por OSITRAN.

Tabla N°1: IMPACTO DE LA DESREGULACIÓN EN EL BIENESTAR		
Agente Económico	NTPY - NR	OSITRAN
Concedente	<p>Mayor Recaudación por Servicios Estándar y menor cofinanciamiento del Estado (ΔC).</p> <p>La reducción de los precios del servicio de almacén atrae a más carga al terminal, lo que redundará en mayores ingresos por Servicios Estándar para el Estado y menor cofinanciamiento.</p>	<p>Menor recaudación por Servicio Estándar y mayor cofinanciamiento (∇C).</p> <p>Las altas tarifas fijadas por OSITRAN para el servicio no incentivan el ingreso de la carga al almacén del terminal por consiguiente menos usuarios optan NTPY-NR. En consecuencia, menor demanda por servicios estándar.</p>
Concesionario	<p>Beneficios mayores iguales a cero por la prestación del Servicio ($\Delta \Pi$).</p> <p>El menor precio se compensa con el mayor volumen de carga que se almacena en el terminal, lo cual reduce los costos medios del servicio. De esta forma, el precio establecido por NTPY-NR financia el íntegro de los costos.</p>	<p>Beneficios menores que cero por la prestación del servicio ($\nabla \Pi$).</p> <p>Los bajos volúmenes de carga hacen que los costos medios se incrementen, por lo tanto, la tarifa vigente fijada por OSITRAN no permite cubrir estos costos.</p>
Bienestar	<p>La Desregulación incrementa el bienestar de todos los actores (ΔW):</p> $\Delta W = \Delta E + \beta \Delta \Pi + \xi \Delta C$	<p>La regulación tarifaria del servicio reduce el bienestar de todos los actores (∇W):</p> $\nabla W = \nabla E + \beta \nabla \Pi + \xi \nabla C$

Cabe precisar, que el impacto de la desregulación del referido servicio en el bienestar está cuantificado en el modelo económico financiero que se presentó en septiembre del año 2020.

A partir de lo analizado previamente, solicitamos que OSITRAN reconsidere su posición de no desregular el servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada, por las siguientes razones:

- i. Ha quedado mostrado en base a estadística histórica, que en TPY-ENAPU se almacenó chatarra, postes y fierros, por lo tanto, este terminal portuario si constituye una alternativa al servicio que oferta NTPY-NR. La afirmación del Regulador, que no existe fuentes alternativas al servicio queda desvirtuada con la información estadística presentada (Ver Cuadro N°1).

- ii. OSITRAN no demuestra que NTPY-NR es un MONOPOLIO NATURAL en el servicio de almacenamiento sin techo de carga fraccionada. Por el contrario, la información estadística histórica muestra que se trata de una estructura duopolica, que está siendo distorsionada por la regulación tarifaria del servicio para el caso de NTPY-NR.

Si el Regulador está optando por aplicar regulación tarifaria sobre duopolios, entonces, el sustento económico y legal que debe emplear es distinto al que utiliza en la actualidad porque el marco regulatorio vigente de OSITRAN está diseñado para regular monopolios naturales.

- iii. En el informe OSITRAN, tampoco demuestra que con la participación de mercado que tiene NTPY-NR está en capacidad de incrementar las tarifas drásticamente, cuando se dé la desregulación tarifaria. Por el contrario, NTPY-NR en sus diferentes documentos que tienen calidad de Declaración Jurada y que han sido presentados a OSITRAN, ha expresado su voluntad de reducir sus tarifas y generar nuevos negocios entorno al almacén con la finalidad de aproximarse a los niveles tarifarios y servicios que ofrece ENAPU.
- iv. OSITRAN ha sostenido que la demanda por los servicios portuarios es inelástica, sin embargo, los mismos documentos (OECD-2016) que cita en su informe dicen lo contrario, es decir, que la elasticidad precio por los servicios portuarios es mayor que 1, tal y como sucede en el caso de NTPY-NR. Por lo tanto, resulta claro, que, dependiendo de la estructura del mercado, la elasticidad en los terminales portuarios puede variar, por consiguiente, no es posible generalizar al respecto, tal y como OSITRAN concluyo en su informe. En este orden de ideas, el supuesto de nuestro modelo está plenamente avalado por el comportamiento que ha tenido el mercado (cuadro N°1) y por la experiencia internacional presentada por el propio OSITRAN, en consecuencia, las conclusiones de nuestro informe financiero son válidas en todos sus extremos, para el caso de almacén descubierto para carga fraccionada.
- v. En su resolución, OSITRAN no demuestra el impacto que tiene su decisión regulatoria en el bienestar. Al respecto, se ha mostrado que la solicitud de NTPY-NR si tiene un efecto positivo en el bienestar, mientras que la regulación tarifaria no lo tiene, opinión que es plenamente compartida por los usuarios del terminal portuario y el Concedente. Mientras que nuestra propuesta incrementa el excedente del consumidor, la recaudación para el Concedente (y reduce el cofinanciamiento) y permite que los precios financien los costos de operación del servicio, la regulación tarifaria tiene todo el efecto contrario. Es decir, reduce el excedente del consumidor, reduce la recaudación para el Concedente (y aumenta el cofinanciamiento) e impide que las tarifas financien los costos por la mínima demanda por el servicio.

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°0025-2021-CD-OSITRAN, en el que resuelve desestimar la solicitud de desregulación tarifaria de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto 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.