

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Este documento contiene la evaluación de la solicitud 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), considerando en dicha evaluación los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, que fue publicada en el diario oficial El Peruano el 13 de junio de 2021.

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 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 información presentada por Copam evidenciaba que el ámbito geográfico del mercado relevante debe incorporar a la zona de Pucallpa.
2. Posteriormente, luego de analizar diversa información sobre la existencia de posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN del 9 de junio de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la “Propuesta: 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 el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma” (en adelante, la Propuesta del Regulador), la cual fue prepublicada con la finalidad de recibir comentarios de parte de los interesados.
3. El análisis de condiciones de competencia llevado a cabo por el Regulador incluye, en primer lugar, la definición del mercado relevante y en segundo lugar, la evaluación de 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) brindado en el NTPY-NR (en adelante, el servicio bajo análisis).

### Definición del mercado relevante

4. El almacenamiento de contenedores en el NTPY-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 es complementario al Servicio Estándar de embarque o descarga de contenedores (llenos o vacíos), que resulta ser el servicio principal dentro 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 fuentes 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 Lima es el punto de origen de los contenedores llenos que se transportan mediante en NTPY-NR y otros puertos de la selva, y que el punto de destino es Iquitos, en tanto los centros de producción se ubican en Lima y los centros de consumo en Iquitos; y viceversa en el caso de contenedores vacíos, que deben regresar desde Iquitos a Lima para ser cargados nuevamente y reiniciar su ciclo de transporte.

Visado por: SHEPUT STUCCHI  
Humberto Luis FIR 07720411 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 04/08/2021 14:55:04 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis  
Ricardo FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 04/08/2021 12:52:28 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA  
Daisy Melina FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 04/08/2021 12:50:03 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto  
Carlos FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 04/08/2021 12:34:27 -0500

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, el Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Logística Peruana del Oriente S.A. (en adelante, TPP-LPO) y el 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 usar 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. Es importante indicar que de acuerdo con 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, correspondiendo por ende dejar de aplicar el régimen de regulación tarifaria a dicho servicio.

### **Conclusión**

18. Luego de evaluar los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, estas Gerencias consideran que se debe dejar de aplicar el régimen de regulación tarifaria al Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado en el NTPY-NR.