Firmado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 12:51:54 -0500

Firmado por: SHEPUT STUCCHI Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 19:59:22 -0500

OSITRAN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, 04 de agosto de 2021

Visado por: ARROYO TOCTO Victor Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 15:50:04 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 15:04:30 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 14:54:57 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 12:49:58 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/08/2021 12:34:24 -0500

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO 4
I. ANTECEDENTES 7
II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 11
II.1. Marco normativo 11
II.2. Marco contractual 12
II.3. Sobre la solicitud de desregulación presentada por Copam 13
III. PROPUESTA DEL CONCESIONARIO 17
III.1. Respecto al servicio de almacenamiento de carga en contenedores 17
III.2. Sobre la incapacidad de Enapu de brindar el servicio de almacén de contenedor 17
III.3. Con respecto a la asimetría regulatoria 17
III.4. Otras consideraciones 18
IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR EL REGULADOR 19
IV.1. Principales características del mercado (oferta y demanda) 19
IV.1.1. Características de la demanda 19
IV.1.2. Características de la oferta 22
IV.2. Análisis de condiciones de competencia 25
IV.2.1. Definición de mercado relevante 25
IV.2.2. Evaluación de condiciones de competencia 29
V. EVALUACIÓN DE LAS GERENCIAS SOBRE LOS COMENTARIOS RECIBIDOS RESPECTO DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR EL REGULADOR 32
VI. CONCLUSIONES 37
VII. RECOMENDACIÓN 37
ANEXOS 38

GLOSARIO DE ACRÓNIMOS

APN	Autoridad Portuaria Nacional
Copam	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Enapu	Empresa Nacional de Puertos S.A.
LPO	Logística Peruana del Oriente 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
REGO	Reglamento General del Ositrán
RETA	Reglamento General de Tarifas del Ositrán
TPY-Enapu	Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por Enapu
TPP-LPO	Terminal Portuario de Pucallpa administrado por LPO
TPP-Transtotal	Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Transtotal
Transtotal	Transtotal Logística Selva S.A.

RESUMEN EJECUTIVO

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 Nº 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.

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.

I. ANTECEDENTES

19. 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).

20. Por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de octubre de 2017,[1] el Ositrán determinó las tarifas del servicio especial "Almacenamiento del cuarto día en adelante" para contenedores (llenos y vacíos), entre otros servicios brindados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR). Asimismo, a través de la mencionada resolución se dispuso que, en línea con lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, dichas 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.

21. 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" para contenedores (llenos y vacíos), entre otros tipos de carga del 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" para contenedores (llenos y vacíos), entre otros tipos de carga.

22. 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.

23. 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".

24. El 4 de noviembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN,[3] sustentada en el Informe Conjunto N° 000135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Consejo Directivo del Ositrán declaró, entre otros, la improcedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial "Almacenamiento del cuarto día en adelante" para contenedores llenos y vacíos brindado por Copam en el NTPY-NR.

25. El 30 de noviembre de 2020, por intermedio de la Carta N° 0743-2020-GG-COPAM, Copam interpuso recurso de reconsideración contra el extremo de la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN que declaró la improcedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial "Almacenamiento del cuarto día en adelante" para contenedores llenos y vacíos brindado en el NTPY-NR.

---

[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.

26. El 8 de enero de 2021, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0001 -2021-CD-OSITRAN,[4] sustentada en el Informe Conjunto Nº 00166-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ) (en adelante, el Informe Conjunto de Inicio), el Consejo Directivo del Ositrán: (i) declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por Copam contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN; y, en consecuencia, aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial "Almacenamiento del cuarto día en adelante" para contenedores llenos y vacíos brindado por Copam en el NTPY-NR; y (ii) confirmó la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN, en el extremo que declaró improcedente la solicitud de inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial "Almacenamiento del cuarto día en adelante" para carga fraccionada en almacén cubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.

27. Por medio del Oficio N° 00064-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 05 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Concesionario información sobre los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) a partir del cuarto día en adelante brindado en el NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020.

28. A través del Oficio N° 00065-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 05 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó a Logística Peruana del Oriente S.A. (LPO) información sobre los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) brindado en el Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Logística Peruana del Oriente S.A. (en adelante, TPP-LPO) durante los años 2018, 2019 y 2020.

29. Por medio del Memorando N° 00067-2021-GRE-OSITRAN de fecha 05 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General del Ositrán- con anterioridad al vencimiento del plazo inicial de sesenta (60) días- una prórroga excepcional por un período máximo de treinta (30) días adicionales, para presentar la propuesta tarifaria del Regulador; ello, considerando que se venía recopilando diversa información a fin de contar con elementos de juicio suficientes para elaborar la mencionada propuesta.

30. A través del Memorando Nº 00112-2021-GG-OSITRAN de fecha 05 de abril de 2021, la Gerencia General del Ositrán aceptó la solicitud de prórroga presentada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos a través del Memorando N° 00067-2021-GRE-OSITRAN.

31. En reunión de fecha 09 de abril de 2021, a solicitud del Regulador, se llevó a cabo una entrevista con LPO a fin de realizar diversas consultas sobre el servicio de almacenamiento de contenedores brindado en el TPP-LPO.

32. Mediante Carta Nº 0195-2021-GG-COPAM recibida el 12 de abril de 2021, el Concesionario solicitó una prórroga de cinco (05) días hábiles adicionales al plazo inicialmente establecido mediante el Oficio N° 00064-2021-GRE-OSITRAN a fin de dar cumplimiento al requerimiento formulado mediante dicho documento.

33. Por medio del Oficio N° 00066-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 12 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó a la Empresa Nacional de Puertos (en adelante, Enapu) remitir información sobre los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) a partir del cuarto día en adelante brindado en el Terminal Portuario de Iquitos a su cargo, durante los años 2018, 2019 y 2020.

34. A través del Oficio N° 00071-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 13 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Terminal Portuario Henry de Pucallpa (en adelante, TPP-Henry), información sobre los usuarios que han

[4] Notificada a Copam el 12 de enero de 2021 mediante Oficio N° 0001-2021-SCD-OSITRAN y al MTC en esa misma fecha por intermedio del Oficio N° 0002-2021-SCD-OSITRAN.

demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) en dicho terminal durante los años 2018, 2019 y 2020.

35. En reunión de fecha 13 de abril, a solicitud del Regulador, se llevó a cabo una entrevista con la Corporación Río Costa EIRL, a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de contenedores en la selva.

36. Por medio del Oficio N° 00072-2021-GRE-OSITRAN notificado el 14 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó a Transtotal Logística Selva S.A. (en adelante, Transtotal), información sobre los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) en el terminal portuario bajo su administración, durante los años 2018, 2019 y 2020.

37. A través del Oficio Nº 00073-2021-GRE-OSITRAN notificado el 14 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos concedió a Copam la ampliación de plazo solicitada mediante Carta Nº 0195-2021-GG-COPAM.

38. Mediante Carta Nº 0217-2021-GG-COPAM recibida el 19 de abril, el Concesionario remitió la información solicitada a través del Oficio N° 00064-2021-GRE-OSITRAN, relacionada con los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) a partir del cuarto día en adelante en el NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020.

39. A través reuniones de fechas 19 y 20 de abril de 2021, a solicitud del Regulador, se llevaron a cabo entrevistas con A&S Operador Logístico EIRL y Zgroup a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de contenedores en la selva.

40. Por medio del Oficio N° 00074-2021-GRE-OSITRAN notificado el 21 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Puerto León Valverde de Pucallpa, información sobre los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) en dicho terminal durante los años 2018, 2019 y 2020.

41. Mediante el Oficio N° 00076-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 21 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó a LPO información estimada sobre el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) en el terminal portuario bajo su administración durante los años 2018, 2019 y 2020, en línea con lo coordinado en la reunión del día 09 de abril de 2021 señalada anteriormente.

42. Con fecha 22 de abril de 2021, se llevó a cabo una entrevista con J y B Logística Integral EIRL a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de contenedores en la selva.

43. Por medio del Oficio N° 00077-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de abril de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó a Transtotal información sobre los usuarios que han demandado el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) en el terminal portuario bajo su administración, durante los años 2018, 2019 y 2020.

44. Con fecha 29 de abril de 2021, a solicitud del Regulador, se llevó a cabo una entrevista con Joseph SAC a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de contenedores en la selva.

45. Por medio de la Carta S/N recibida el 03 de mayo de 2021, Transtotal remitió la información solicitada mediante Oficio N° 00077-2021-GRE-OSITRAN.

46. A través del correo electrónico de fecha 10 de mayo de 2021, LPO remitió la Carta N° 020-2021- LPO indicando que dicho documento atendía el requerimiento de información efectuado por el Regulador mediante el mencionado Oficio N° 00076-2021-GRE-OSITRAN.

47. Los días 10, 11, 13 y 14 de mayo de 2021, a solicitud del Regulador, se llevaron a cabo entrevistas con Servicios Multimodales Hnos. Meza EIRL, LPO, B y V Comercializadora EIRL y Honda, respectivamente, a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de contenedores en la selva.

48. El 9 de junio de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN,[5] entre otros aspectos, el Consejo Directivo del Ositrán: (i) 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, Propuesta del Regulador); y (ii) otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación en el diario oficial "El Peruano" y en el portal institucional del Ositrán, para que los interesados remitan sus comentarios o sugerencias respecto de la mencionada Propuesta del Regulador.

49. El 5 de julio de 2021, en Sesión Extraordinaria N° 26 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán expuso y sustentó la Propuesta del Regulador.

50. Con fecha 5 de julio de 2021, en Sesión Extraordinaria N° 68 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán expuso y sustentó la Propuesta del Regulador.

51. El 7 de julio del 2021, se llevó a cabo la Audiencia Pública correspondiente a la Propuesta del Regulador mencionada anteriormente.

[5] Notificada al Concesionario mediante Oficio N° 0072-2021-SCD-OSITRAN y al MTC por intermedio del Oficio N° 0071-2021-SCD-OSITRAN, ambos del 11 de junio de 2021. La mencionada Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN fue publicada el 13 de junio de 2021 en el diario oficial El Peruano.

II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

II.1. Marco normativo

52. 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.

53. 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.

54. 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.

55. 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.

56. 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.

57. 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.

58. El artículo 11[6] 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 14[7] de dicha

---

6 *"**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."

7 *"**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.

59. 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.

60. Por su parte, el artículo 59 del RETA establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos contará con un plazo contará con un plazo de quince (15) días desde el vencimiento del plazo de presentación de comentarios de los interesados a la Propuesta del Regulador, para presentar a la Gerencia General al informe que sustente las tarifas máximas relativas al procedimiento de fijación, revisión tarifaria o desregulación, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios hechos por los interesados y el proyecto de resolución correspondiente. Asimismo, se prevé que la Gerencia General tendrá un plazo de cinco (5) días para evaluar el referido informe y de ser el caso otorgar su conformidad y someterlo a consideración del Consejo Directivo, contando este último con un plazo máximo de quince (15) días para emitir la correspondiente resolución tarifaria.

61. 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 tarifarios 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

62. 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".*

63. 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"*.

64. 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".*

65. 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

66. 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.

67. 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.]

68. 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.]

69. 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".

70. 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.

71. 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 solicitud[8]. 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.

72. 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".

73. Mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 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.

74. Con fecha 30 de noviembre de 2020, el Concesionario presentó recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN.

75. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario y, en consecuencia, dispuso aprobar el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenedorizada (llenos y vacíos), brindado por el Concesionario.

76. Luego de ello, en aplicación del artículo 56 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboraron el

---

[8] 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."

Informe "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". Dicha propuesta fue remitida a la Gerencia General, a fin de que sea puesta en consideración del Consejo Directivo del Ositrán.

77. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la Propuesta del Regulador. Asimismo, mediante la mencionada resolución, ordenó la publicación de la citada propuesta en el portal institucional del Ositrán; así como también ordenó la publicación del proyecto de resolución, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan las Propuesta del Regulador en el Diario Oficial El Peruano. Además, a través de la citada resolución se otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta del Regulador, y encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la referida propuesta, de conformidad con los artículos 43 y 48 del RETA.

78. En cumplimiento de lo señalado en el artículo 52 del RETA, el 05 de julio de 2021 se llevó acabo la presentación de la Propuesta del Regulador ante el Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín, durante la Sesión Extraordinaria N° 26, a través de la plataforma Microsoft Teams. Asimismo, en la misma fecha, se presentó la referida propuesta ante el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, durante la Sesión Extraordinaria N° 68, a través de la plataforma Microsoft Teams.

79. Además, el 07 de julio de 2021 se celebró la audiencia pública con el fin de presentar el Informe "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", a través de la plataforma Microsoft Teams.

80. Durante la sesión del Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín se recibieron comentarios de los participantes sobre la Propuesta del Regulador.

81. De acuerdo con lo establecido en el artículo 59 del RETA, luego de evaluar los comentarios recibidos sobre la Propuesta del Regulador, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, remitir a la Gerencia General el Informe Final del procedimiento de desregulación tarifaria, a fin de que sea sometido a consideración del Consejo Directivo del Ositrán. Para tal efecto, las citadas Gerencias cuentan con un plazo de quince (15) días hábiles.

82. Asimismo, de acuerdo con el artículo 59 del RETA, el Consejo Directivo cuenta con un plazo máximo de quince (15) días, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento del Informe Final indicado en el párrafo anterior para dar su conformidad u observar dicho informe y emitir la correspondiente resolución. En caso de tener observaciones al informe, el Consejo Directivo lo remite a la Gerencia General y establece el plazo para responder a dichas observaciones.

83. Considerando que el plazo para la recepción de comentarios venció el 12 de julio de 2021, el plazo de quince (15) días hábiles para que las Gerencias de Regulación y de Asesoría Jurídica remitieran el Informe Final a que se refiere el artículo 59 del RETA vencerá el 04 de agosto de 2021.

84. En consecuencia, dentro el plazo antes indicado, luego de haberse evaluado los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 59 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, las Gerencias), emiten el presente Informe Final correspondiente al 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 el Nuevo Terminal Portuario de

Yurimaguas – Nueva Reforma, el cual será remitido a la Gerencia General, a fin de que sea puesto en consideración del Consejo Directivo del Ositrán, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 del RETA.

III. PROPUESTA DEL CONCESIONARIO

85. En su recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2020, el Concesionario solicitó que se reconsidere la decisión adoptada en dicha resolución respecto de la declaratoria de improcedencia del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado en el NTPY-NR.

86. A continuación se presentan de manera resumida los argumentos que sustentan lo solicitado por el Concesionario en su recurso de reconsideración.[9]

III.1. Respecto al servicio de almacenamiento de carga en contenedores

87. Según el Concesionario, en la ruta Lima - Iquitos (viceversa) se pueden utilizar las rutas multimodales Lima – Yurimaguas (vía terrestre) y Yurimaguas- Iquitos (vía fluvial) o Lima – Pucallpa (vía terrestre) y Pucallpa- Iquitos (vía fluvial). En tal sentido, los productos que llegan a la ciudad de Iquitos y proceden de Lima, tienen como alternativas los terminales ubicados en Pucallpa y Yurimaguas.

88. En opinión de Copam, existe sustitución entre el NTPY-NR y el TPP-LPO, lo cual se evidencia en el movimiento de clientes entre ambos terminales y en los contenedores movilizados entre ambos puertos. Respecto a esto último se evidencia una importante participación del TPP-LPO.

89. Respecto al servicio de almacenamiento en cuestión, el Concesionario señala que el TPP-LPO cuenta con el servicio de almacenamiento para carga en contenedores y no contenedorizada, por lo que, sobre el servicio de almacenamiento, también se evidencia que el TPP-LPO sería un sustituto del NTPY-NR. Adicionalmente, Copam indica que el TPP-LPO cuenta con servicios complementarios para el almacenamiento de carga en contenedores *reefer* como suministro de energía, monitoreo de temperatura del contenedor y montaje / desmontaje del *gen set*.

III.2. Sobre la incapacidad de Enapu de brindar el servicio de almacén de contenedor

90. Sobre la incorporación del Terminal Portuario Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, TPY-Enapu) dentro del mercado relevante como potencial competidor, el Concesionario considera que la falta de equipos en dicho terminal para atender contenedores, puede verse remediada por el alquiler de estos a terceras empresas, tal como se realiza para la estiba/desestiba de la carga.

91. Asimismo, en opinión del Concesionario, la presencia en el tarifario de Enapu de un precio por el servicio de almacenamiento de contenedores llenos y vacíos y la existencia de facturación de ingresos por concepto de servicios de “suministro de energía eléctrica para terceros” y “suministro de energía eléctrica para naves” constituirían evidencias de que el TPY-Enapu se encuentra en la capacidad de competir con el NTPY-NR en la prestación del servicio de almacenamiento de contenedores.

III.3. Con respecto a la asimetría regulatoria

92. El Concesionario sostiene que se viene aplicando un esquema de regulación que denomina asimétrica, según la cual a la empresa entrante (NTPY-NR) se le fija una tarifa en tanto que la incumbente (TPY-Enapu) puede establecer precios libremente. Sin embargo, en su opinión, este esquema de regulación no favorecería la competencia pues

[9] Esta sección ha sido tomada del Informe Conjunto Nº 00166-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2021-CD-OSITRAN mediante la cual el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del presente procedimiento de desregulación tarifaria en el NTPY-NR.

genera una barrera legal que impide al NTPY-NR competir en condiciones similares con los terminales ubicados en el eje de Pucallpa.

93. Según Copam, como resultado de la regulación asimétrica, sus niveles tarifarios son mayores en comparación al TPY-Enapu, con lo cual se desincentiva el ingreso de carga contenerizada a los almacenes del NTPY-NR en los volúmenes necesarios para hacer rentable la operación portuaria, lo cual se evidencia en el hecho que los almacenes de Copam están con un bajo nivel de ocupabilidad.

III.4. Otras consideraciones

94. Copam señala que la teoría de modelos de restricción de capacidad (modelo de Bellaflame y Peitz) no se aplicaría al caso en concreto toda vez que, en dicho modelo, el equilibrio se alcanza bajo un escenario de competencia en precios y el mercado del servicio de almacenamiento tiene la característica de que uno de los agentes, que es parte del mercado, no puede variar sus precios, como es el caso de Copam. Por ello considera que si el Regulador persiste en utilizar el referido modelo tendría que modificarlo considerando que una de las empresas tiene los precios fijos (Copam), mientras que la otra tiene los precios libres (Enapu).

95. Otro elemento que a juicio del Concesionario muestra el poder de negociación de los usuarios del terminal es la tarifa de uso de amarradero de Enapu. Esta tiene un valor de S/ 11,0 por embarcación y por día para el caso del cemento y de la madera.

96. Además Copam señala que la variable más importante en este mercado son los precios y no la infraestructura o equipamiento o la disposición de “espacio ocioso”.

97. El Concesionario considera que sería oportuno que el Regulador, dentro de su análisis, respondiera la siguiente pregunta “¿Por qué si las tarifas de almacenamiento para (…) contenedores fijadas por el Regulador están acordes con la disponibilidad a pagar de la zona, entonces, los niveles de ocupabilidad de los almacenes de Copam son extremadamente bajos en comparación con Enapu?”.

98. Finalmente, sobre la base de sus estimaciones del modelo económico financiero, Copam señala que el efecto de desregular permitiría una mayor recaudación para el Estado, con lo que se reduciría el monto del cofinanciamiento. A su juicio, la razón es porque el servicio de almacenamiento es una demanda derivada del Servicio Estándar, por lo tanto, al desregular el servicio de almacenamiento se incentivará a que más empresas demanden los servicios estándar y esto tendría un efecto directo en una reducción del cofinanciamiento.

IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR EL REGULADOR

99. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por Copam en el NTPY-NR (en adelante, el servicio bajo análisis).

100. 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).

101. Bajo ese contexto, en este capítulo se presenta el análisis de condiciones de competencia llevado a cabo por el Regulador: en primer lugar, se muestra un análisis sobre las principales características del mercado, tanto por el lado de la demanda como por el lado de la oferta; y, en segundo lugar, se evalúan las condiciones de competencia del servicio bajo análisis brindado por Copam en el NTPY-NR. Cabe señalar que el periodo de análisis de las condiciones de competencia es el 2018-2020.[10]

IV.1. Principales características del mercado (oferta y demanda)

IV.1.1. Características de la demanda

102. Según la información remitida por el Concesionario mediante Carta Nº 0217-2021-GG-COPAM, los principales usuarios del servicio bajo análisis en el NTPY-NR son Joseph SAC, Inmobiliaria y Constructora Albera EIRL, J y B Logística Integral EIRL y Biddle Inc. SAC, en el caso de contenedores llenos, así como J y B Logística Integral EIRL, Rio Costa Logística Refrigerada EIRL y B y V Comercializadora SRL, en el caso de contenedores vacíos.

103. En efecto, durante el periodo acumulado 2018-2020, los usuarios antes mencionados representaron el 86% de la demanda total del servicio bajo análisis en el caso de contenedores llenos y el 73% de la demanda total en el caso de contenedores vacíos, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

[10] Ello porque el año 2018 es el primer año calendario completo de prestaciones del servicio bajo análisis.

Cuadro N° 1
NTPY-NR: USO DE ALMACENES PARA CONTENEDORES (LLENOS Y VACÍOS) A PARTIR DEL CUARTO DÍA EN ADELANTE, SEGÚN USUARIO Y TIPO DE CONTENEDOR, 2018-2020

(a) Contenedores llenos
(TEU)

	2018	2019	2020	Acum	%	% acum
Joseph SAC	-	-	28	28	33%	33%
Inmobiliaria y Constructora Albera EIRL	18	-	-	18	21%	53%
J y B Logística Integral EIRL	-	-	16	16	19%	72%
Biddle Inc. SAC	-	12	-	12	14%	86%
Corporación Río Costa EIRL	-	-	6	6	7%	93%
Asfalto y Derivados del Oriente SRL	-	-	2	2	2%	95%
Inversiones en Granos y Pescado Amazónico EIRL	-	2	-	2	2%	98%
Río Costa Logística Refrigerada EIRL	-	-	2	2	2%	100%
Total	**18**	**14**	**54**	**86**	**100%**	

(b) Contenedores vacíos
(TEU)

	2018	2019	2020	Acum	%	% acum
J y B Logística Integral EIRL	-	2	36	38	38%	38%
Río Costa Logística Refrigerada EIRL	-	10	8	18	18%	57%
B y V Comercializadora SRL	-	16		16	16%	73%
Inversiones en Granos y Pescado Amazónico EIRL	-	4	2	6	6%	79%
Tu Preferida EIRL	6			6	6%	85%
Erick Ernesto Quiñonez Rodríguez	-	-	4	4	4%	89%
Corporación Río Costa EIRL	-	-	3	3	3%	92%
Joseph SAC	-	-	2	2	2%	94%
Servicios Multimodales Hnos. Meza EIRL	-	-	2	2	2%	96%
Zgroup SAC	-	-	2	2	2%	98%
Perú Inversiones y Servicios EIRL	2			2	2%	100%
Total	**8**	**32**	**59**	**99**	**100%**	

Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (Carta Nº 0217-2021-GG-COPAM).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Los usuarios del servicio son operadores logísticos que transportan productos por encargo de terceras empresas, quienes requieren movilizar contenedores con carga desde Lima hasta Iquitos, y traerlos de regreso (vacíos) en sentido contrario.[11] Es decir, en el caso de contenedores llenos, el punto de origen es Lima y el punto de destino es Iquitos, y viceversa para los contenedores vacíos.

105. De otro lado, durante el periodo acumulado 2018-2020, los principales productos que se han almacenado del cuarto día en adelante en el NTPY-NR son los accesorios de motos y artefactos (33%), que se transportan en contenedores secos, y los embutidos, lácteos y helados (28%), que se movilizan en contenedores *reefer*, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

[11] Es el caso de productos cuyos puntos de producción se encuentran en Lima y sus centros de consumo en Iquitos.

Cuadro N° 2
NTPY-NR: CONTENEDORES LLENOS ALMACENADOS A PARTIR DEL CUARTO DÍA EN ADELANTE, SEGÚN PRINCIPALES PRODUCTOS, 2018-2020
(TEU)

Principales productos	2018	2019	2020	Acum	%	% acum
Accesorios de motos y artefactos	-	-	28	28	33%	33%
Embutidos / lácteos / helados	-	-	24	24	28%	60%
Generadores	18	-	-	18	21%	81%
Abarrotes / artículos de limpieza	-	12	-	12	14%	95%
Pescado	-	2	-	2	2%	98%
Accesorios varios de planta de asfalto	-	-	2	2	2%	100%
Total	**18**	**14**	**54**	**86**	**100%**	

Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (Carta Nº 0217-2021-GG-COPAM).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. En el caso de los contenedores llenos, el tiempo de permanencia en los almacenes del NTPY-NR se ha venido reduciendo, puesto que en el año 2018 el 83% se quedaba de 9 a más días; en el año 2019, el 57% permanecía hasta 8 días, y en el año 2020, el 44% permanecía hasta 4 días. De otro lado, en el caso de los contenedores vacíos, el tiempo de permanencia en almacén también se ha reducido, puesto que en el año 2018 el 100% registraba de 9 a más días, en tanto que en los años 2019 y 2020 el 75% y 66%, respectivamente, tenía hasta 8 días o menos en los almacenes del NTPY-NR, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3
NTPY-NR: TIEMPO DE PERMANENCIA LOS CONTENEDORES (LLENOS Y VACÍOS) EN ALMACÉN A PARTIR DEL CUARTO DÍA EN ADELANTE, 2018-2020

(a) Contenedores llenos

Año	Días						
	4	5	6	7	8	De 9 a más	Total
2018	0%	17%	0%	0%	0%	83%	100%
2019	14%	29%	0%	0%	57%	0%	100%
2020	44%	11%	7%	15%	11%	11%	100%

(b) Contenedores vacíos

Año	Días						
	4	5	6	7	8	De 9 a más	Total
2018	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
2019	6%	19%	13%	6%	31%	25%	100%
2020	19%	17%	10%	10%	10%	34%	100%

Nota: En cada año, la información muestra el porcentaje de contenedores (TEU) que únicamente han permanecido en el almacén hasta la cantidad de días indicada en el cuadro. Por ejemplo, en el caso de contenedores llenos del año 2020, la información muestra que el 44% de los contenedores almacenados más allá de los tres días incluidos en la tarifa del Servicio Estándar de contenedores permanecieron un día más en el almacén del NTPY-NR.
Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (Carta Nº 0217-2021-GG-COPAM).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, la razón por la cual los usuarios del NTPY-NR demandan el servicio bajo evaluación es por la necesidad de contar con un espacio en el cual el contenedor permanezca hasta que la nave (en el caso de embarque) o el camión (en caso de descarga) recoja el contenedor de la instalación portuaria.[12]

108. Es decir, el almacenamiento de contenedores en este terminal suele requerirse como parte del proceso logístico de transporte de las mercaderías, razón por la cual la demanda del servicio de almacenamiento se deriva de la demanda del servicio de transporte de

[12] Sin embargo, el servicio bajo análisis solo puede ser considerado como demandado cuando exista la necesidad de que el contenedor permanezca almacenado durante más de tres días en el NTPY-NR (independientemente de los motivos de la demanda) porque, de acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, "[l]os servicios estándar a la carga incluyen […] el almacenamiento portuario por tres días".

contenedores (llenos y vacíos). O dicho de otro modo, ambos servicios forman parte de un conjunto de servicios orientados a llevar a cabo el transporte de contenedores por los puertos de la selva.

109. Bajo ese contexto, con la finalidad de analizar la demanda de almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) resulta importante evaluar la demanda del servicio de transporte de contenedores en la selva, siendo de particular importancia identificar los puntos de origen y destino de dichos contenedores.

110. Al respecto, según los usuarios del NTPY-NR y del TPP-LPO[13] entrevistados en el marco de la elaboración del presente documento así como la información publicada por el Banco Central de Reserva del Perú - sucursal Iquitos (en adelante, BCRP-Iquitos),[14] el punto de origen de los contenedores llenos que se movilizan mediante los puertos de la selva es Lima y el punto de destino es Iquitos, y viceversa para los contenedores vacíos. Al respecto, existen dos rutas para transportar contenedores entre Lima e Iquitos. En efecto:

- La primera ruta implica ir mediante transporte terrestre desde Lima hasta Yurimaguas (tramo terrestre), y luego a través de transporte fluvial enrumbarse hacia Iquitos (tramo fluvial). Es decir, el intercambio de modo de transporte terrestre a fluvial ocurre en Yurimaguas, razón por la cual se requiere emplear alguna instalación portuaria en esta última ciudad.

- La segunda ruta implica movilizarse en carretera desde Lima hasta Pucallpa (tramo terrestre) y luego ir por río hasta Iquitos (tramo fluvial). En este caso, el intercambio modal ocurre en Pucallpa, debiendo por ello hacerse uso de alguna instalación portuaria en esta última ciudad.

111. Es importante señalar que la elección de la ruta de transporte de contenedores (Yurimaguas o Pucallpa) dependerá de diversos factores tales como tiempo, costo de transporte, seguridad en las operaciones de embarque y descarga, volúmenes de pérdidas (mermas) de productos, entre otros.

IV.1.2. Características de la oferta

112. Como parte del proceso de transporte de contenedores de Lima hacia Iquitos, los operadores logísticos requieren hacer uso de alguna instalación portuaria en Yurimaguas y Pucallpa para intercambiar el modo de transporte (de terrestre a fluvial).

113. En tal sentido, la oferta disponible para el embarque y descarga de contenedores en Yurimaguas y Pucallpa está compuesta por las siguientes instalaciones portuarias: NTPY-NR en Yurimaguas; y el TPP-LPO y el Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Transtotal Logística Selva S.A. (en adelante, TPP- Transtotal).

114. Cabe señalar que en Pucallpa el terminal portuario más usado para el movimiento de contenedores es el TPP-LPO y, en menor medida y eventualmente, el TPP-Transtotal. En efecto, según Transtotal, dicho terminal no realizó operaciones con contenedores en los

---

[13] Los usuarios del NTPY-NR y del TPP-LPO entrevistados fueron los siguientes (entre paréntesis se indica la fecha de la entrevista):

- Corporación Río Costa EIRL (09/04/2021).
- A&S Operador Logístico (19/04/2021).
- Zgroup SAC (20/04/2021).
- J y B Logística Integral (22/04/2021).
- Joseph SAC (29/04/2021).
- Servicios Multimodales Hnos. Meza EIRL (11/05/2021).
- B y V Comercializadora SRL (14/05/2021).
- Honda del Perú SAC (14/05/2021).

[14] BCRP-Iquitos (2020). *Caracterización del Departamento de Loreto*. Elaborado por Arnulfo Cumbicus y Mario López. Disponible en: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Iquitos/loreto-caracterizacion.pdf> (último acceso: 02 de agosto de 2021).

años 2018 y 2019, siendo que recién movilizó contenedores en el año 2020 (durante el periodo mayo - septiembre), observándose que el 8% de los contenedores vacíos movilizados a través de dicho puerto utilizó el almacén y 28% en el caso de contenedores llenos.[15]

115. En el siguiente cuadro se brinda una descripción del servicio de almacenamiento de contenedores en los terminales portuarios más usados en Yurimaguas y Pucallpa:

Cuadro N° 4
DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES (LLENOS Y VACÍOS) BRINDADO EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE YURIMAGUAS Y PUCALLPA

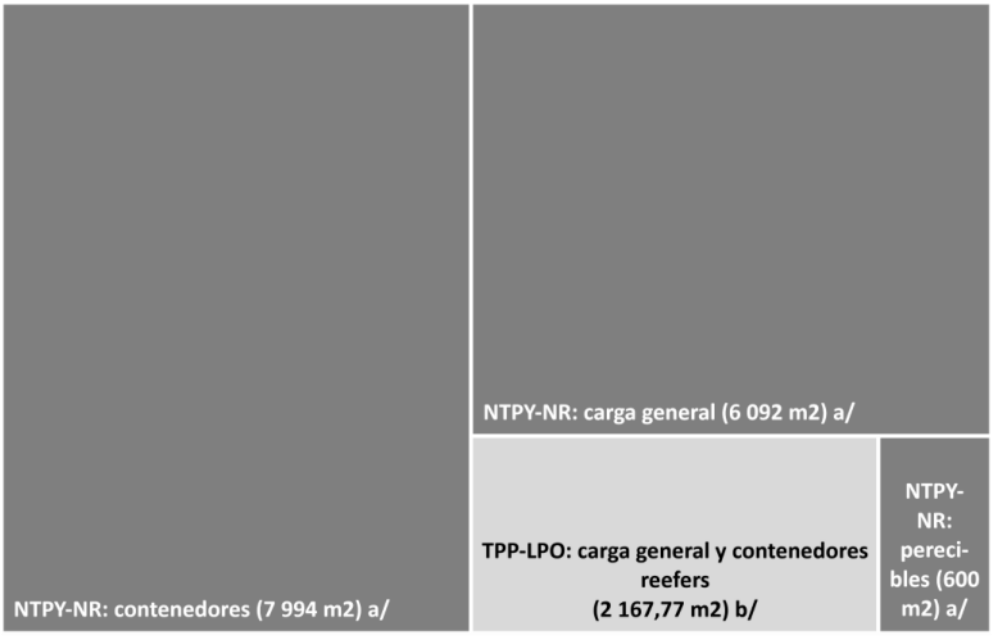
Yurimaguas: NTPY-NR	Pucallpa: TPP-LPO
Permanencia de un contenedor (lleno o vacío) en el patio designado dentro de las instalaciones del NTPY-NR, hasta la entrega al dueño o consignatario de la carga.1/	Servicio de permanencia y custodia que se presta a toda la carga que ingresa al terminal. El servicio se inicia a partir del tercer día de finalizada la descarga de la nave o del ingreso de la carga al terminal. El servicio incluye personal para la supervisión y conservación de la carga así como personal de vigilancia.2/

1/ La descripción se ha tomado del Reglamento de Tarifas y Precios (Ver. 4.1) del NTPY-NR, disponible en: <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2021/02/RETA-Copam-actualizado-v4.1_clean.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).
2/ Información tomada del Procedimiento de Aplicación de Tarifas (Rev. 004) del TPP-LPO, disponible en: <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2021/05/P-LPO-042-Procedimiento-de-Aplicacio%CC%81n-de-Tarifas.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).
Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. y Logística Peruana del Oriente S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. De otro lado, considerando que el servicio bajo análisis es el almacenamiento de contenedores, una característica importante de las instalaciones portuarias previamente identificadas es la capacidad disponible de almacén. Por tal motivo, a continuación se muestra información sobre el tamaño de los almacenes en el NTPY-NR y el TPP-LPO.

[15] Carta S/N de Transtotal Logística Selva S.A. recibida el 3 de mayo de 2021.

Diagrama N° 1
TAMAÑO DE LOS ALMACENES DE CONTENEDORES EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE YURIMAGUAS Y PUCALLPA: NTPY-NR Y TPP-LPO



a/ La información se encuentra disponible en el "Acta de recepción de obras con observaciones" de la Autoridad Portuaria Nacional correspondiente al "Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma: Fase I", de fecha 15 de diciembre de 2016. El almacén de perecibles se refiere al "área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles".
b/ La información se obtuvo del Reglamento de Operaciones (Rev- 01) del TPP-LPO, disponible en: <http://lpologistics.com/wp-content/uploads/2021/05/R-LPO-004-Reglamento-de-Operaciones.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).
Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. y Logística Peruana del Oriente S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Al respecto, la información presentada en el diagrama anterior muestra que el tamaño del almacén de contenedores del NTPY-NR (7 994 m^2) equivale a 3,69 veces el tamaño del almacén de carga general y contenedores *reefer* del TPP-LPO. Cabe adicionar que, según Copam,[16] la tasa de ocupación del almacén de contenedores del NTPY-NR (entendida como el porcentaje ocupado de la capacidad total) fue de 3% aproximadamente durante el año 2020.[17]

118. Si bien el Tarifario del TPP-LPO indica que el costo de almacenamiento de cada contenedor es de S/ 30 por noche a partir del tercer día en adelante, el operador del TPP-LPO no cobra por el uso del almacén para contenedores (llenos y vacíos).[18] En efecto, de acuerdo con LPO, "en caso algún contenedor, por necesidad, deba permanecer en nuestro terminal [TPP-LPO], brindamos el espacio libre de tarifa",[19] siendo que el tiempo de permanencia de los contenedores en almacenamiento en ese terminal portuario oscila entre tres y cuatro días, puesto que existe alta rotación de carga.[20] En esa línea, según

16 Ver Carta N° 0546-2020-GG-COPAM recibida el 4 de septiembre de 2020.

17 Según la información remitida mediante la mencionada Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, "la tasa de ocupación del almacén est(uvo) alrededor del 97%" en el NTPY-NR durante el año 2020, pero dicha "tasa de ocupación del almacén" es definida por Copam como "el porcentaje del almacén que **no** ha sido utilizado por TPY NR". Así un 97% de "tasa de ocupación" en los términos señalados por Copam (no utilización) implica una tasa de ocupación de 3% en los términos señalados en el presente documento (porcentaje ocupado respecto de la capacidad total del almacén).

18 Ver Carta N° 020-2021- LPO del 7 de mayo de 2021.

19 *Ídem*.

20 Información brindada por LPO en entrevista del 11 de mayo de 2021.

LPO, actualmente la tasa de ocupación es del 50%.[21] Por tal motivo es posible afirmar que en el TPP-LPO existe disponibilidad para almacenar nuevos contenedores (llenos y vacíos).

IV.2. Análisis de condiciones de competencia

IV.2.1. Definición de mercado relevante

119. Como se ha indicado anteriormente, el almacenamiento de contenedores (llenos y vacíos) en el NTPY-NR es requerido como parte del proceso logístico de transporte de las mercaderías entre un punto de origen y un punto de destino, razón por la cual la demanda del servicio de almacenamiento se deriva de la demanda del servicio de transporte de contenedores (llenos y vacíos).

120. En virtud de ello, el servicio bajo análisis es brindado en el NTPY-NR 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.

121. 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. En tal sentido, se define el mercado relevante (de producto o de servicio) 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, siendo que entre ese conjunto de servicios se encuentra el embarque o la descarga de contenedores (llenos o vacíos) como servicio principal y el servicio bajo análisis (almacenamiento de contenedores) como servicio complementario.

122. 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 indicado en el párrafo previo.

123. 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) muestra que el punto de origen de los contenedores llenos que se transportan mediante el 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. Es decir, los contenedores llenos que se movilizan mediante el NTPY-NR tienen a Lima como origen (*hinterland*) e Iquitos como destino (*foreland*), y viceversa en el caso de contenedores vacíos.

124. 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.

125. En ambas rutas, primero se lleva a cabo el transporte terrestre de Lima a Yurimaguas o de Lima a Pucallpa, y luego el transporte fluvial desde Yurimaguas o Pucallpa hasta Iquitos. Es decir, Yurimaguas y Pucallpa son los lugares en los cuales ocurre el intercambio de modo de transporte, razón por la cual se requieren usar los terminales portuarios ubicados en esos lugares para el embarque o la descarga de contenedores (llenos y

[21] Información brindada por LPO en comunicación electrónica del 17 de mayo de 2021.

vacíos), así como su eventual almacenamiento (previo al embarque o posterior a la descarga).

126. 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 disponen de áreas de almacenamiento, es decir, TPP-LPO y TPP-Transtotal.[22]

127. Cabe señalar que no se considera como parte de la oferta disponible al Terminal Portuario de Pucallpa administrado por Flor de María Flores de Colomé (en adelante, TPP-Henry) y a Puerto Valverde, ambos ubicados también en Pucallpa, puesto que no están incluidos en el listado de "Terminales Portuarios en el Sistema Portuario Nacional" del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (en adelante, PNDP) de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN).[23] Cabe señalar que dicho listado, de acuerdo con el PNDP, se constituye en "la oferta de los servicios portuarios para movilizar la carga generada por las operaciones del comercio internacional y del tráfico de cabotaje"[24] en el Perú. Los mencionados terminales portuarios/desembarcaderos fueron citados por el Concesionario como evidencia que graficaría el nivel de competencia intermodal que enfrenta la movilización de contenedores en el NTPY-NR, tal como se muestra a continuación.

> *"La mejor muestra del nivel de competencia y sustitución que existe entre las rutas Yurimaguas y Pucallpa es que los transportistas u operadores logísticos son clientes de TPY NR y de LPO Pucallpa e inclusive de otros desembarcaderos. Es decir, arbitran precios entre ambos terminales portuarios.*
>
> *24. En efecto, en este análisis no se está considerando las estadísticas de otros desembarcaderos como los Henrys (Pucallpa) o Puerto Valverde (Pucallpa), porque no están disponibles. Sin embargo, dos hechos grafican el nivel de competencia intermodal que existe en la carga de contenedores, estos son:*
>
> - *En la actualidad Rio Costa dejo de operar en TPY NR para trasladar sus operaciones a los Henrys en Pucallpa porque les ofrecían un mejor precio por el almacenaje de los contenedores reefer.*
> - *Similar situación se da con la empresa Z Group, que movió su operación de TPY NR a Puerto Valverde (Pucallpa) porque le ofrecían descuentos en los costos del reefer. Esta empresa movilizaba alrededor de 10 contenedores reefer mensuales por TPY NR."*
>
> [El subrayado es nuestro.]

128. Sin perjuicio de su no inclusión en el listado del Sistema Portuario Nacional del PNDP, es importante señalar que en Puerto Valverde no se movilizan contenedores (llenos o

---

22 Es importante recordar que, como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio y la Propuesta del Regulador, el TPY-Enapu no ha sido considerado como una fuente alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del servicio bajo análisis porque dicho terminal no cuenta con espacio para poder brindar el servicio de almacenamiento para contenedores. Además, el hecho que en el tarifario de Enapu se mantenga el servicio de almacenamiento para contenedores (llenos y vacíos) se explica porque dicha empresa administra otros terminales que sí tiene la capacidad de movilizar contenedores como lo es el Terminal Portuario de Ilo.

23 El listado de "Terminales Portuarios en el Sistema Portuario Nacional" del PNDP de la APN fue actualizado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0066-2019-APN-DIR del 4 de julio de 2019, disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/695321/N_0066-2019-APN-DIR.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021). A su vez, el mencionado listado se encuentra disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/695332/LISTA_DE_TERMINALES_PORTUARIOS_EN_EL_SPN.pdf> y <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/695333/LISTA_DE_EMBARCACIONES_EN_EL_SPN.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).

24 Ver la mencionada Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0066-2019-APN-DIR del 4 de julio de 2019.

vacíos).[25] En el caso de TPP-Henry, si bien antes se encontraba en dicho listado,[26] actualmente ya no se encuentra incluido en él.

129. Además en el Plan Maestro del Terminal Portuario de Pucallpa del año 2018, la APN indica lo siguiente respecto del TPP-Henry, "el almacenamiento no es un servicio que brinde el embarcadero, aunque sí lo brindan las naves y los camiones (una forma bastante cara e ineficiente de almacenar). Así, aunque el embarcadero no tiene ninguna área de almacenamiento ni infraestructura para tal efecto, es frecuente ver a muchos camiones y dueños de carga esperando en las inmediaciones del puerto a fin de embarcar o desembarcar cuando sea posible la atención de las naves".[27]

130. Por tales motivos, TPP-Henry y Puerto Valverde no son considerados dentro del ámbito geográfico del mercado relevante en el cual Copam brinda el servicio bajo análisis, en el cual, como se ha indicado antes, solamente se encuentran el NTPY-NR de Yurimaguas y en Pucallpa TPP-LPO y TPP-Transtotal.

131. De otro lado, la tarifa del servicio bajo análisis en el NTPY-NR oscila entre un importe de S/ 19,22 y S/ 32,52 por TEU/día en el caso de contenedores llenos y entre un monto de S/ 13,27 y S/ 24,29 por TEU/día en el caso de contenedores vacíos, tal como se muestra en el siguiente cuadro; en tanto que en el TPP-LPO actualmente no se efectúa cobro alguno por el almacenamiento de contenedores.[28] Es decir, desde el punto de vista de los operadores logísticos, el costo del servicio en el NTPY-NR es mayor que en el TPP-LPO.

132. De igual manera, la tarifa del embarque o descarga de contenedores en el NTPY-NR es mayor que el cobro efectivo que se realiza en el TPP-LPO. En efecto, en el caso de los contenedores llenos de 40 pies, que es el tipo de contenedor más transportado en los puertos de la selva, se tiene que su tarifa de embarque o descarga mediante el NTPY-NR asciende a S/ 349,99 por contenedor (con descuento e IGV), tal como se muestra en el siguiente cuadro; mientras que en el caso del TPP-LPO el cobro efectivo por el embarque o descarga de dicho tipo de contenedores es de S/ 280 por contenedor, en virtud a negociaciones comerciales entre el usuario y el operador portuario.[29]

---

25 Ver Anexo N° 1 en el cual se muestra la comunicación electrónica de Leon E. Valverde Loayza, gerente general de Puerto Valverde, recibida el 27 de abril de 2021.

26 Ver Resolución de Acuerdo de Directorio N° 011-2018-APN/DIR del 14 de febrero de 2018, disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/705363/N_011-2018-APN-DIR.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).

27 Información disponible en: <https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2020/10/Plan-Maestro-Portuario-TP-PUCALLPA.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).

28 Ello a pesar de que, como se indicó anteriormente, según el Tarifario del TPP-LPO, el costo de almacenamiento de cada contenedores es de S/ 30 por noche a partir del tercer día en adelante.

29 Información brindada por A&S Operador Logístico EIRL mediante comunicación telefónica del 17 de mayo de 2021.

Cuadro N° 5
TARIFAS Y PRECIOS DEL SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA Y ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES (LLENOS Y VACÍOS) EN YURIMAGUAS Y PUCALLA: NTPY-NR y TPP-LPO

(a) Embarque o descarga de contenedores
(S/ por contenedor)

Tipos de contenedores			NTPY-NR						TPP-LPO
			Tarifa	IGV	Total	Total con descuento			Tarifa
			sin descuento			5%	10%	15%	
Llenos	20 pies	Secos	259,87	46,78	306,65	291,32	275,99	260,65	400,00
		Reefer							600,00
Vacíos		Secos	100,39	18,07	118,46	112,54	106,61	100,69	200,00
		Reefer							
Llenos	40 pies	Secos	348,94	62,81	411,75	391,16	370,58	349,99	600,00
		Reefer							800,00
Vacíos		Secos	120,37	21,67	142,04	134,94	127,84	120,73	200,00
		Reefer							

(b) Almacenamiento de contenedores
(S/ por TEU/día)

Tipos de contenedores	Tiempo de almacenamiento (días)	NTPY-NR					TPP-LPO
		Tarifa	IGV	Total	Total con descuento		Tarifa
		sin descuento			10%	20%	30%	
Llenos	De 4 a 10	23,27	4,19	27,46	24,71	21,97	19,22	30,00
	De 11 a 15	25,04	4,51	29,55	26,60	23,64	20,69	
	De 16 a más	30,62	5,51	36,13	32,52	28,90	25,29	
Vacíos	De 4 a 8	16,07	2,89	18,96	17,06	15,17	13,27	
	De 9 a 15	17,49	3,15	20,64	18,58	16,51	14,45	
	De 16 a más	22,87	4,12	26,99	24,29	21,59	18,89	

Notas:
- En el NTPY-NR, los descuentos del embarque o descarga de contenedores se aplican desde el 7 de octubre de 2020 y tienen una vigencia de dos años. Se aplican en función al flujo mensual de contenedores: 5% (de 2 a 3 contenedores por mes), 10% (de 4 a 5 contenedores por mes) y 15% (de 6 a más contenedores al mes).
- En el caso del almacenamiento, los descuentos del NTPY-NR se aplican desde el 15 de mayo de 2021 y tienen una vigencia de un año. Los porcentajes de descuento dependen de la cantidad mensual de contenedores: 10% (de 2 a 3 contenedores por mes), 20% (de 4 a 5 contenedores por mes) y 30% (de 6 a más contenedores por mes).
- Según el Procedimiento de Aplicación de Tarifas (Rev. 004) del TPP-LPO, en dicho terminal portuario "(l)as tarifas establecidas, están exoneradas del Impuesto General a las Ventas (IGV)".
- Solamente con el objetivo de hacer comparaciones equivalentes, en el caso del NTPY-NR, los descuentos se aplican sobre las tarifas más IGV.
- Si bien el Tarifario del TPP-LPO indica que el costo de almacenamiento de cada contenedor asciende a S/ 30 por noche a partir del tercer día en adelante, según Carta N° 020-2021- LPO, el operador del TPP-LPO no efectúa cobro alguno debido al uso del almacén por parte de los contenedores (llenos y vacíos).

Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. y Logística Peruana del Oriente S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

133. Cabe señalar que, por lo general, el costo de los servicios portuarios suele ser una proporción relativamente pequeña en comparación con el costo total de transporte de los productos o de la cadena logística. Bajo esa premisa, una variación en el costo de los servicios portuarios no tiene un impacto significativo sobre el costo total de transporte de los productos. En consecuencia, un cambio en el costo de los servicios portuarios, no necesariamente es el factor determinante para la elección del puerto por parte de los usuarios portuarios.

134. Bajo ese contexto, es importante mencionar que el costo del embarque o descarga de contenedores en el NTPY-NR (S/ 411,75 por contenedor lleno seco o *reefer* de 40 pies) representa el 3% del costo total de transporte (estimado en S/ 13 280 por contenedor vía Yurimaguas).[30] De igual manera, el costo del embarque o descarga de contenedores en el TPP-LPO (S/ 800 por contenedor lleno *reefer* de 40 pies según su tarifario) representa el 7% del costo total de transporte (estimado en S/ 10 930 por contenedor vía Pucallpa), y si se considerara el cobro efectivo de S/ 280 por contenedor, el porcentaje se reduciría a 3% del mencionado costo total de transporte vía Pucallpa, similar a la otra ruta (vía Yurimaguas).[31]

135. 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.

IV.2.2. Evaluación de condiciones de competencia

136. Como se indicó anteriormente, 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: vía Yurimaguas y vía Pucallpa.

137. Al respecto, con la finalidad de evaluar ambas rutas, en el siguiente cuadro se presentan las estimaciones respecto del tiempo y los costos de transporte de un contenedor lleno de 40 pies procedente de Lima con destino Iquitos, haciendo uso de los terminales portuarios de las ciudades de Yurimaguas y Pucallpa. Cabe señalar que el contenedor de 40 pies es el más usado para el transporte de mercaderías a través de los puertos de Yurimaguas y Pucallpa.

[30] Las estimaciones del costo total de transporte de un contenedor fueron realizadas por este Regulador y son presentadas en la siguiente sección.

[31] *Ídem*.

Cuadro N° 6
TIEMPO Y COSTO DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES LLENOS DE 40 PIES DE LIMA A IQUITOS, SEGÚN RUTA DE YURIMAGUAS Y PUCALLPA, A MAYO DE 2021

Ruta		Tramo terrestre[1/]	Tramo fluvial (inc. operación portuaria)[2/]	Total[4/]
Yurimaguas (NTPY-NR)	Tiempo[3/4/]	3 días	4 días	7 días
	Costo[3/]	S/ 8 500 por contenedor	S/ 4 780 por contenedor	S/ 13 280 por contenedor
Pucallpa (TPP-LPO)	Tiempo[3/4/]	2 días	7 días[5/]	9 días
	Costo[3/]	S/ 6 150 por contenedor	S/ 4 780 por contenedor	S/ 10 930 por contenedor

1/ Para el caso de los costos del tramo terrestre, se ha considerado el promedio de los costos señalados por Corporación Río Costa EIRL y A&S Operador Logístico (S/ 10 500 y S/ 6 500 para la ruta Yurimaguas; y S/ 6 500 y S/ 5 800 para la ruta Pucallpa).
2/ El tramo fluvial incluye también el tiempo y costos de las operaciones portuarias. Según lo indicado por A&S Operador Logístico, los costos del tramo fluvial (incluyendo operaciones portuarias) son similares en ambas rutas (S/ 4 780 por contenedor vía Yurimaguas o vía Pucallpa) dado que el costo efectivo de la operación portuaria en el NTPY-NR sería mayor que en el TPP-LPO. Por ello, si bien el trayecto Yurimaguas - Iquitos dura menos en comparación con el trayecto Pucallpa - Iquitos, es el mayor costo efectivo de la operación portuaria en el NTPY-NR (en comparación con el TPP-LPO) lo que aumentaría el costo del tramo fluvial (incluyendo operaciones portuarias) mediante la vía Yurimaguas e igualando de ese modo al costo del tramo fluvial (incluyendo operaciones portuarias) por la vía Pucallpa.
3/ La información sobre el tiempo y el costo del transporte terrestre y fluvial para la movilización de contenedores, ha sido obtenida de las entrevistas llevadas a cabo con la Corporación Río Costa E.I.R.L y A&S Operador Logístico.
4/ En este cuadro se consigna la información brindada por Corporación Río Costa EIRL y A&S Operador Logístico, según la cual el tiempo de transporte total (terrestre y fluvial) de Lima a Iquitos es menor vía Yurimaguas (siete días) que vía Pucallpa (nueve días). Cabe señalar que, según el BCRP-Iquitos, el tiempo de transporte total (terrestre y fluvial) vía Yurimaguas (entre 3 y 4 días) también es menor en comparación con la vía Pucallpa (entre 4 y 5 días) pero el número de días de transporte es diferente en cada caso. En efecto, la información del BCRP-Iquitos indica que "(e)n el multimodal se tiene dos alternativas: vía terrestre (Lima-Chiclayo-Yurimaguas) y fluvial (Yurimaguas-Iquitos), viaje que dura aproximadamente 3 a 4 días, dependiendo del caudal de los ríos; o vía terrestre (Lima-Tingo María-Aguaytía-Pucallpa) y fluvial (Pucallpa-Iquitos), el cual dura de 4 a 5 días".
5/ Según el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes 2019 del MTC (en adelante, el PDSLT), el tiempo de transporte oscila entre 4 y 6 días. El PDSLT se encuentra disponible en: <http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/Resoluciones_Viceministeriales/13412.pdf> (último acceso: 30 de julio de 2021).
Fuente: Corporación Río Costa EIRL y A&S Operador Logístico.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. Las estimaciones indican que el tiempo de transporte por Yurimaguas es aproximadamente de siete días en total, en tanto que vía Pucallpa es nueve días. A su vez, el costo estimado de transporte mediante la ruta de Yurimaguas (S/ 13 280 por contenedor)[32] es mayor en 22% en comparación con la ruta de Pucallpa (S/ 10 930 por contenedor).

139. Cabe señalar que los resultados presentados en el párrafo previo se encuentran en línea con lo presentado en el Informe Conjunto de Inicio, en el cual se indicó que "existen indicios de que la principal restricción entre ambas zonas geográficas son los costos de transporte

[32] Cabe señalar que con información no actualizada a la fecha de elaboración del presente documento, Morales y Prieto (2018) estimaron que el costo del transporte de carga en la ruta Lima-Yurimaguas-Iquitos ascendía a un importe de S/ 10 294,50 por viaje, el cual no es directamente comparable con el dato presentado en este documento (S/ 13 280 por contenedor) el cual está expresado en soles por contenedor.

MORALES, C. y PRIETO, M. (2018). *Propuesta de mejora en el proceso operativo de distribución multimodal a la ciudad de Iquitos de una empresa de productos de consumo masivo*. Maestría en Operaciones y Logística. Escuela de Postgrado. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Disponible en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623901/Morales_gc.pdf?sequence=13&isAllowed=y> (último acceso: 02 de agosto de 2021).

terrestres. Esto es, transportar los contenedores desde Lima a Yurimaguas es mucho más caro que transportarlos de Lima a Pucallpa. Ahora bien, también es importante señalar que si bien el trayecto fluvial de Pucallpa a Iquitos es mayor que de Yurimaguas a Iquitos este tiempo se vería compensando por el tiempo total de Lima a Iquitos, dado que el tiempo en carretera de Lima a Yurimaguas es mayor que de Lima a Pucallpa".

140. 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.

141. 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.

142. Cabe señalar que, según la información brindada por A&S Operador Logístico EIRL,[33] el TPP-Transtotal es un terminal que no brinda garantía de operaciones seguras y de optimización de tiempos, siendo que no cuenta con grúas que permitan levantar un contenedor de 30 toneladas.[34] Además, según Transtotal, su terminal portuario utiliza como máximo un área de 200 m^2 aproximadamente para el almacenaje de contenedores, la cual regularmente es menor porque dicho terminal no cuenta con muchos clientes que movilicen contenedores y una gran parte de dicha área de almacenamiento se usa para las maniobras de los camiones que entran y salen de la instalación portuaria.[35] Cabe señalar que el área de almacenamiento de contenedores del TPP-Transtotal (200 m^2) equivale al 3% del almacén de contenedores de 7 994 m^2 en el NTPY-NR y al 9% del almacén de carga general y contenedores *reefers* de 2 167,77 m^2 en el TPP-LPO. En virtud de lo anterior, se descarta que Transtotal puede ejercer presión competitiva significativa sobre el NTPY-NR.

143. Es decir, el TPP-LPO es el operador portuario que se constituye como 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.

144. Por lo tanto, 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.

145. En consecuencia, corresponde desregular el Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por Copam en el NTPY-NR y, por ende, dejar de aplicar el régimen de regulación tarifaria a dicho servicio.

---

33 Información brindada por A&S Operador Logístico EIRL en la reunión del 19 de abril de 2021.

34 Según Logisber, una empresa de logística y de representación aduanera internacional, "(l)a capacidad máxima de carga de un contenedor de 40 pies es, generalmente, de unas 29 toneladas (29.000 kg.), aunque, si el transportista lo acepta, puede ir cargado con unas 32 toneladas". Información obtenida de: <https://logisber.com/blog/contenedor-40-pies> (último acceso: 30 de julio de 2021).

35 Información brindada por Transtotal mediante comunicación electrónica del 18 de mayo de 2021.

V. EVALUACIÓN DE LAS GERENCIAS SOBRE LOS COMENTARIOS RECIBIDOS RESPECTO DEL ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR EL REGULADOR

146. En esta sección se presentan los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador y se brinda la opinión de estas Gerencias respecto de cada uno de ellos.[36] Cabe señalar que únicamente se recibieron comentarios de parte de los integrantes del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín en su sesión del 5 de julio de 2021.

Comentario 1

147. En la Sesión Extraordinaria N° 26 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín (en adelante, CRU Loreto - San Martín), llevada a cabo el 5 de julio de 2021, el señor Marco Antonio Cruzalegui Chávez, miembro de dicho consejo, consultó sobre el motivo por el cual, en un primer momento, se denegó la solicitud de desregulación tarifaria de Copam y, posteriormente, tras el recurso de reconsideración, se optó por proponer la atención de lo solicitado por el Concesionario.

Posición de las Gerencias 1

148. Al respecto se precisa que, como se encuentra reseñado en la sección de antecedentes del presente documento, tras la solicitud de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis presentada por el Concesionario, en un primer momento, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán declaró improcedente dicha solicitud porque el TPY-Enapu, que fue propuesto por el Concesionario como una alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis para los usuarios del NTPY-NR, no puede ser considerado como tal por las consideraciones expuestas en el Informe Conjunto N° 000135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustenta la mencionada resolución.

149. Posteriormente, luego de evaluar el recurso de reconsideración presentado por el Concesionario contra la mencionada Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN, se concluyó que existen indicios para considerar que terminales portuarios en Pucallpa, podrían ser una fuente alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR, tal como se sustenta en el Informe Conjunto de Inicio. Por esa razón, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0001 -2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis, cuya propuesta luego fue aprobada por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN.

150. En consecuencia, se da por atendida la consulta efectuada por el señor Cruzalegui en el marco de la sustentación de la propuesta de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis brindado por Copam en el NTPY-NR.

Comentario 2

151. En la sesión del CRU Loreto - San Martín antes mencionada, el señor Cruzalegui consultó si se ha llevado a cabo el análisis para aquellas cargas cuyo destino u origen está incluido en algún punto del tramo que comprende desde Yurimaguas hasta la unión de los ríos Marañón (partiendo desde Yurimaguas por el río Huallaga) y Ucayali (que viene desde Pucallpa) donde se forma el río Amazonas (con rumbo a Iquitos). En opinión del señor Cruzalegui, en ese tramo existe “una especie de monopolio de parte del puerto de Yurimaguas” por lo que se podría enfrentar el riesgo de “incremento sustancial” de los costos portuarios para los usuarios.

[36] En el Anexo N° 2 se presenta la Matriz de comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador.

Posición de las Gerencias 2

152. Para evaluar el comentario del señor Cruzalegui, primero se muestra un mapa en el cual se presentan las rutas fluviales que van desde Yurimaguas y Pucallpa hasta Iquitos:

- Yurimaguas – Iquitos: esta ruta fluvial parte de Yurimaguas mediante el río Huallaga hasta la unión con el río Marañón desde donde se sigue hasta el cruce con el río Amazonas, mediante el cual se llega hasta Iquitos.

- Pucallpa – Iquitos: esta ruta fluvial parte de Pucallpa a través del río Ucayali hasta su cruce con el río Marañón donde este a su vez se une con el río Amazonas, a través del cual finalmente se llega a Iquitos.

Diagrama N° 2
TRAMOS DE LAS RUTAS FLUVIALES
DESDE YURIMAGUAS Y PUCALLPA HASTA
IQUITOS

Notas:
- Las líneas que unen las diferentes localidades son referenciales y solo se han colocado con fines ilustrativos. No siguen exactamente la trayectoria de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, según corresponda.
- La línea sólida (sin puntos) es el tramo para el cual, según el señor Cruzalegui, no existirían condiciones de competencia.
- La línea punteada ha sido colocada únicamente para indicar las ubicaciones de Pucallpa e Iquitos.

Fuente: Google Maps.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

153. Bajo ese contexto, para la ruta fluvial que parte de Yurimaguas siguiendo el río Huallaga primero hasta el cruce con el río Marañón y luego siguiendo este río hasta su cruce con el río Amazonas, el señor Cruzalegui considera que existe una "una especie de monopolio de parte del puerto de Yurimaguas" que podría configurar un riesgo de "incremento sustancial" de los costos portuarios para los usuarios.

154. Al respecto se precisa que el servicio bajo análisis comprende solamente a contenedores, tanto llenos como vacíos que se almacenan en el NTPY-NR, siendo que, como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio y la Propuesta del Regulador, se ha descartado que los usuarios del mencionado terminal portuario consideren al TPY-Enapu como fuente alternativa de aprovisionamiento. Es decir, no se incluye en el análisis a otros tipos de carga ni otros proveedores de servicios portuarios en Yurimaguas.

155. Bajo esa consideración, de acuerdo con la información recopilada para la elaboración de la Propuesta del Regulador, no se ha identificado que los usuarios del servicio bajo análisis tengan necesidad de transportar sus contenedores con punto de origen o destino alguna localidad ubicada en el mencionado tramo que comprende desde Yurimaguas hasta la unión de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas, es decir, no existe demanda del servicio bajo análisis para ese tramo fluvial. Asimismo tampoco existe algún terminal portuario o embarcadero incluido en la actual lista del Sistema Portuario Nacional del PNDP ubicado en ese tramo que brinde el servicio bajo análisis (orientado a contenedores), es decir, no hay oferta portuaria disponible (distinta al NTPY-NR).

156. Por los motivos indicados, tanto de demanda como de oferta, no resulta posible que algún contenedor requiera o, aun necesitándolo, pueda ser movilizado entre el tramo fluvial que comprende desde Yurimaguas hasta la unión de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas. Así, en términos del análisis de condiciones de competencia, para el caso de contenedores, en ese tramo no hay usuarios que paguen una tarifa ni proveedores de servicios portuarios que la cobren. Debido a ello, no es posible efectuar un análisis de competencia en un mercado en el cual no hay ni oferta ni demanda y tampoco concluir que exista un riesgo de aumento de precios (o costos para los usuarios) de los servicios portuarios.

157. En conclusión, por lo indicado anteriormente, no se acepta el comentario efectuado por el señor Cruzalegui respecto a que no existirían condiciones de competencia para contenedores provenientes o con destino alguna localidad ubicada en el tramo fluvial que va de Yurimaguas al cruce de los ríos Huallaga y Marañón y desde ese punto (por el río Marañón) hasta el cruce de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas.

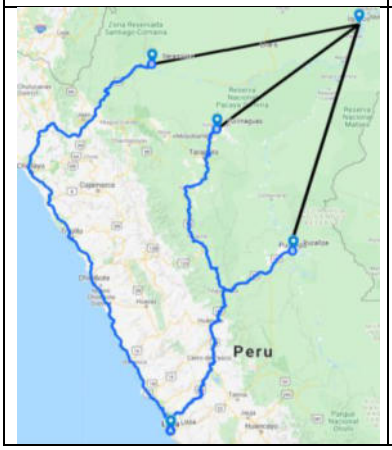
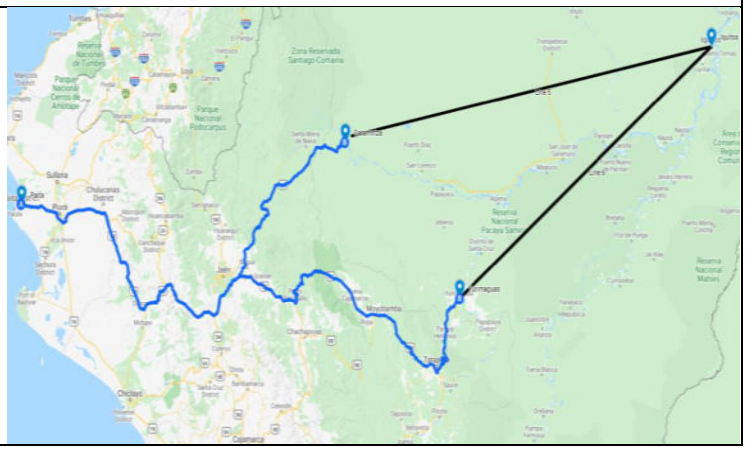
Comentario 3

158. En la referida sesión del CRU Loreto - San Martín, el señor Cruzalegui señaló que actualmente la carga que va de Lima a Iquitos tiene dos alternativas -Yurimaguas y Pucallpa- pero en el futuro también podría considerarse a Saramiriza como como una alternativa adicional, más aún si se trata de carga proveniente de Paita con destino a Iquitos.

Posición de las Gerencias 3

159. Con el objetivo de evaluar el comentario del señor Cruzalegui, a continuación se presentan dos mapas: uno con el caso de carga que se moviliza desde Lima hasta Iquitos y otro con carga que va de Paita a Iquitos.

Diagrama N° 3
POSIBLES RUTAS PARA LA MOVILIZACIÓN DE CARGA DESDE LIMA Y PAITA HASTA IQUITOS

(a) De Lima a Iquitos	(b) De Paita a Iquitos
	

Notas:
- Las líneas que unen las diferentes localidades son referenciales y se han colocado únicamente con fines ilustrativos.
- La línea azul es el tramo terrestre. La línea negra corresponde al tramo fluvial pero no sigue exactamente la trayectoria de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas, según corresponda.

Fuente: Google Maps.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

160. Al respecto, es importante señalar que, como se indicó en la Propuesta del Regulador, el flujo de contenedores va de Lima a Iquitos, teniendo dos rutas alternativas: Lima-Yurimaguas-Iquitos y Lima-Pucallpa-Iquitos. El señor Cruzalegui señala que en el futuro se contará con una tercera ruta alternativa que sería Lima-Saramiriza-Iquitos.

161. En relación con ello, estas Gerencias precisan que la actual lista del Sistema Portuario Nacional del PNDP no contiene alguna instalación portuaria ubicada en Saramiriza que pueda ofertar el servicio de embarque/descarga de contenedores y por ende tampoco su almacenamiento. Cabe señalar que, la mencionada lista del Sistema Portuario Nacional del PNDP, contiene terminales portuarios de Petroperú que se ubican en las localidades de Saramiriza y Datem del Marañon, están orientados a movilizar hidrocarburos y son privados (sin atención para usuarios en general);[37] es decir, no brindan el servicio de embarque/descarga de contenedores como en el NTPY-NR y el TPP-LPO. Por lo indicado antes, actualmente Saramiriza no se puede considerar como una fuente alternativa de provisión del servicio bajo análisis para los usuarios del NTPY-NR, independientemente del punto de origen de la carga y de los desarrollos portuarios futuros.

162. En consecuencia, no se acepta el comentario del señor Cruzalegui respecto de que Saramiriza podría ser considerada como una alternativa al NTPY-NR, siendo que como se ha sustentado a lo largo del presente documento, la única fuente alternativa para los usuarios del servicio bajo análisis es el TPP-LPO.

Comentario 4

163. En la referida sesión del CRU Loreto - San Martín, el señor Rubén Del Águila Panduro, miembro de dicho consejo, indicó que en un futuro aumentará de manera significativa la carga proveniente del Brasil que se moviliza a través de la selva peruana y tiene como con destino Asia. En ese entonces, el señor Del Águila considera que Yurimaguas competirá con Iquitos porque las empresas con embarcaciones de contenedores preferirán

[37] Ver Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0066-2019-APN-DIR del 4 de julio de 2019 y sus anexos.

almacenarlos en Yurimaguas en vez de Iquitos, toda vez que el punto de destino de esos contenedores brasileños es Asia.

Posición de las Gerencias 4

164. Al respecto, cabe señalar que, según la información estadística de la APN,[38] durante el periodo de análisis 2018-2020, la carga en contenedores que se ha movilizado por el NTPY-NR corresponde únicamente a cabotaje, es decir, carga con origen y destino nacional, no internacional. Debido a ello, es posible afirmar que durante los últimos tres años, por ese terminal portuario de Yurimaguas no se ha movilizado alguna carga proveniente o que haya tenido como destino Brasil.

165. Por tal motivo, aun cuando en el futuro se pueda configurar alguna presión competitiva de parte de algún terminal portuario ubicado en Iquitos, a la fecha no se observa la existencia de esa presión competitiva sobre el servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR.

166. En virtud de lo anterior, para el servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR se descarta la existencia en la actualidad de alguna competencia proveniente de algún terminal portuario ubicado en Iquitos.

167. Por lo tanto, no se acepta el comentario del señor Del Águila respecto de que Iquitos podría ser considerada como una alternativa al NTPY-NR, siendo que como se ha sustentado a lo largo del presente documento, la única fuente alternativa en la actualidad para los usuarios del servicio bajo análisis es el TPP-LPO.

[38] La información estadística consultada se encuentra disponible en la web de la APN en el siguiente enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1757289/Movimiento%20de%20carga%20contenedorizada%20mensualizada%20en%20TM%20-%202010%20al%202020.xlsx> (último acceso: 2 de agosto de 2021).

VI. CONCLUSIONES

168. De acuerdo con el análisis desarrollado por estas Gerencias en el presente documento, el cual incluye la evaluación de los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, se concluye lo siguiente respecto las condiciones de competencia del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por Copam en el NTPY-NR:

- El mercado relevante en el cual es brindado el servicio bajo análisis se define como el conjunto de servicios orientados a atender al contenedor en una instalación portuaria fluvial 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.

- Existen condiciones de competencia en el mercado relevante definido previamente porque un grupo significativo de usuarios de este servicio en el NTPY-NR tiene una fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio en el TPP-LPO, mediante el cual pueden movilizar y almacenar sus contenedores como parte de su proceso de transporte de Lima a Iquitos con un costo menor en 22% comparado con la ruta vía Yurimaguas.

169. En consecuencia, 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.

VII. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar la desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) brindado por Copam en el NTPY-NR.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

ANEXOS

ANEXO N° 1
COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA RECIBIDA EL 27 DE ABRIL DE 2021

De: COMERCIALIZADORA ALCA SAC <comalsa100@gmail.com>
Enviado el: martes, 27 de abril de 2021 07:04 p.m.
Para: Fiorella Ruiz Hernandez <fruiz@ositran.gob.pe>
CC: aisa100 <aisa100@hotmail.com>
Asunto: respuesta al oficio N° 00074-2021-GRE-OSITRAN

Buenas tardes Sra. Fiorella Ruiz:

En referencia al oficio en mención, debo indicar que desde que iniciamos operaciones en el Puerto Privado León Valverde de la ciudad de Pucallpa, no se realizan embarque de contenedores ya que nuestra actividad es solo para embarque de carga general y en caso de embarque de Contenedores vacíos o llenos se realizan el en Puerto TransTotal o Puerto Privado LPO ya que cuentan con el servicio de Grúa y ambientes implementados para el almacenamiento de los contenedores. Dicho esto no Adjunto ninguno de los anexos que enviaron ya que como indique que nuestra actividad en nuestro puerto privado es solamente de Carga General. Agradeceria me hagan saber por este medio o al celular 965621570 cualquier duda si es que tienen en referencia a nuestras operaciones. Sin otro particular me quedo a la espera de su pronta respuesta.

Atentamente,
Leon E. Valverde Loayza

[El resaltado de amarillo es nuestro.]

ANEXO N° 2
MATRIZ DE COMENTARIOS RECIBIDOS A LA PROPUESTA DEL REGULADOR

Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
En la Sesión Extraordinaria N° 26 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín (en adelante, CRU Loreto - San Martín), llevada a cabo el 5 de julio de 2021, el señor Marco Antonio Cruzalegui Chávez, miembro de dicho consejo, consultó sobre el motivo por el cual, en un primer momento, se denegó la solicitud de desregulación tarifaria de Copam y, posteriormente, tras el recurso de reconsideración, se optó por proponer la atención de lo solicitado por el Concesionario.	Al respecto se precisa que, como se encuentra reseñado en la sección de antecedentes del presente documento, tras la solicitud de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis presentada por el Concesionario, en un primer momento, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán declaró improcedente dicha solicitud porque el TPY-Enapu, que fue propuesto por el Concesionario como una alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis para los usuarios del NTPY-NR, no puede ser considerado como tal por las consideraciones expuestas en el Informe Conjunto N° 000135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustenta la mencionada resolución. Posteriormente, luego de evaluar el recurso de reconsideración presentado por el Concesionario contra la mencionada Resolución de Consejo Directivo Nº 0058-2020-CD-OSITRAN, se concluyó que existen indicios para considerar que terminales portuarios en Pucallpa, podrían ser una fuente alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR, tal como se sustenta en el Informe Conjunto de Inicio. Por esa razón, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0001 -2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis, cuya propuesta luego fue aprobada por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN. En consecuencia, se da por atendida la consulta efectuada por el señor Cruzalegui en el marco de la sustentación de la propuesta de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis brindado por Copam en el NTPY-NR.
En la sesión del CRU Loreto - San Martín antes mencionada, el señor Cruzalegui consultó si se ha llevado a cabo el análisis para aquellas cargas cuyo destino u origen está incluido en algún punto del tramo que comprende desde Yurimaguas hasta la unión de los ríos Marañón (partiendo desde Yurimaguas por el río Huallaga) y Ucayali (que viene desde Pucallpa) donde se forma el río Amazonas (con rumbo a Iquitos). En opinión del señor Cruzalegui, en ese tramo existe “una especie de monopolio de parte del puerto de	Para evaluar el comentario del señor Cruzalegui, primero se muestra un mapa en el cual se presentan las rutas fluviales que van desde Yurimaguas y Pucallpa hasta Iquitos: • Yurimaguas – Iquitos: esta ruta fluvial parte de Yurimaguas mediante el río Huallaga hasta la unión con el río Marañón desde donde se sigue hasta el cruce con el río Amazonas, mediante el cual se llega hasta Iquitos. • Pucallpa – Iquitos: esta ruta fluvial parte de Pucallpa a través del río Ucayali hasta su cruce con el río Marañón donde este a su vez se une con el río Amazonas, a través del cual finalmente se llega a Iquitos.

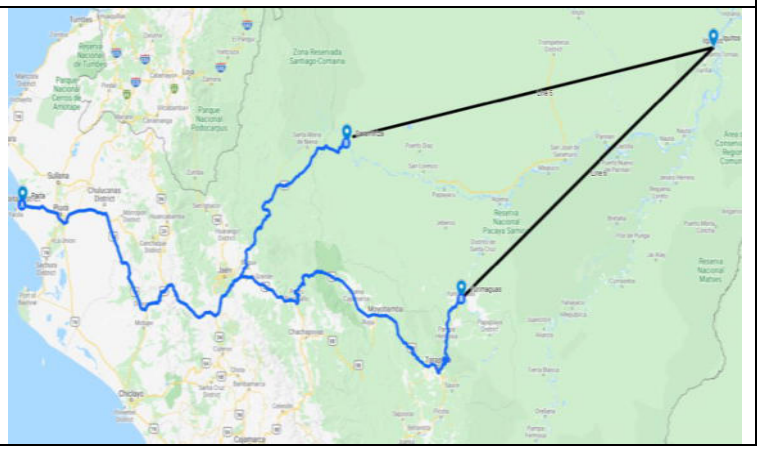
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
Yurimaguas" por lo que se podría enfrentar el riesgo de "incremento sustancial" de los costos portuarios para los usuarios.	**Diagrama N° 4** **TRAMOS DE LAS RUTAS FLUVIALES DESDE YURIMAGUAS Y PUCALLPA HASTA IQUITOS** Notas: - Las líneas que unen las diferentes localidades son referenciales y solo se han colocado con fines ilustrativos. No siguen exactamente la trayectoria de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, según corresponda. - La línea sólida (sin puntos) es el tramo para el cual, según el señor Cruzalegui, no existirían condiciones de competencia. - La línea punteada ha sido colocada únicamente para indicar las ubicaciones de Pucallpa e Iquitos. Fuente: Google Maps. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	Bajo ese contexto, para la ruta fluvial que parte de Yurimaguas siguiendo el río Huallaga primero hasta el cruce con el río Marañón y luego siguiendo este río hasta su cruce con el río Amazonas, el señor Cruzalegui considera que existe una "una especie de monopolio de parte del puerto de Yurimaguas" que podría configurar un riesgo de "incremento sustancial" de los costos portuarios para los usuarios. Al respecto se precisa que el servicio bajo análisis comprende solamente a contenedores, tanto llenos como vacíos que se almacenan en el NTPY-NR, siendo que, como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio y la Propuesta del Regulador, se ha descartado que los usuarios del mencionado terminal portuario consideren al TPY-Enapu como fuente alternativa de aprovisionamiento. Es decir, no se incluye en el análisis a otros tipos de carga ni otros proveedores de servicios portuarios en Yurimaguas. Bajo esa consideración, de acuerdo con la información recopilada para la elaboración de la Propuesta del Regulador, no se ha identificado que los usuarios del servicio bajo análisis tengan necesidad de transportar sus contenedores con punto de origen o destino alguna localidad ubicada en el mencionado tramo que comprende desde Yurimaguas hasta la unión de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas, es decir, no existe demanda del servicio bajo análisis para ese tramo fluvial. Asimismo tampoco existe algún terminal portuario o embarcadero incluido en la actual lista del Sistema Portuario Nacional del PNDP ubicado en ese tramo que brinde el servicio bajo análisis (orientado a contenedores), es decir, no hay oferta portuaria disponible (distinta al NTPY-NR). Por los motivos indicados, tanto de demanda como de oferta, no resulta posible que algún contenedor requiera o, aun necesitándolo, pueda ser movilizado entre el tramo fluvial que comprende desde Yurimaguas hasta la unión de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas. Así, en términos del análisis de condiciones de competencia, para el caso de contenedores, en ese tramo no hay usuarios que paguen una tarifa ni proveedores de servicios portuarios que la cobren. Debido a ello, no es posible efectuar un análisis de competencia en un mercado en el cual no hay ni oferta ni demanda y tampoco concluir que exista un riesgo de aumento de precios (o costos para los usuarios) de los servicios portuarios. En conclusión, por lo indicado anteriormente, no se acepta el comentario efectuado por el señor Cruzalegui respecto a que no existirían condiciones de competencia para contenedores provenientes o con destino alguna localidad ubicada en el tramo fluvial que va de Yurimaguas al

<table>
<tr><th>Comentarios recibidos</th><th>Posición de las Gerencias</th></tr>
<tr><td></td><td>cruce de los ríos Huallaga y Marañón y desde ese punto (por el río Marañón) hasta el cruce de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas.</td></tr>
<tr><td>En la referida sesión del CRU Loreto - San Martín, el señor Cruzalegui señaló que actualmente la carga que va de Lima a Iquitos tiene dos alternativas -Yurimaguas y Pucallpa- pero en el futuro también podría considerarse a Saramiriza como como una alternativa adicional, más aún si se trata de carga proveniente de Paita con destino a Iquitos.</td><td>Con el objetivo de evaluar el comentario del señor Cruzalegui, a continuación se presentan dos mapas: uno con el caso de carga que se moviliza desde Lima hasta Iquitos y otro con carga que va de Paita a Iquitos.

Diagrama N° 5
POSIBLES RUTAS PARA LA MOVILIZACIÓN DE CARGA DESDE LIMA Y PAITA HASTA IQUITOS

(a) De Lima a Iquitos

(b) De Paita a Iquitos
 
Notas:
- Las líneas que unen las diferentes localidades son referenciales y se han colocado únicamente con fines ilustrativos.
- La línea azul es el tramo terrestre. La línea negra corresponde al tramo fluvial pero no sigue exactamente la trayectoria de los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas, según corresponda.
Fuente: Google Maps.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Al respecto, es importante señalar que, como se indicó en la Propuesta del Regulador, el flujo de contenedores va de Lima a Iquitos, teniendo dos rutas alternativas: Lima-Yurimaguas-Iquitos y</td></tr>
</table>

Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	Lima-Pucallpa-Iquitos. El señor Cruzalegui señala que en el futuro se contará con una tercera ruta alternativa que sería Lima-Saramiriza-Iquitos. En relación con ello, estas Gerencias precisan que la actual lista del Sistema Portuario Nacional del PNDP no contiene alguna instalación portuaria ubicada en Saramiriza que pueda ofertar el servicio de embarque/descarga de contenedores y por ende tampoco su almacenamiento. Cabe señalar que, la mencionada lista del Sistema Portuario Nacional del PNDP, contiene terminales portuarios de Petroperú que se ubican en las localidades de Saramiriza y Datem del Marañon, están orientados a movilizar hidrocarburos y son privados (sin atención para usuarios en general);[39] es decir, no brindan el servicio de embarque/descarga de contenedores como en el NTPY-NR y el TPP-LPO. Por lo indicado antes, actualmente Saramiriza no se puede considerar como una fuente alternativa de provisión del servicio bajo análisis para los usuarios del NTPY-NR, independientemente del punto de origen de la carga y de los desarrollos portuarios futuros. En consecuencia, no se acepta el comentario del señor Cruzalegui respecto de que Saramiriza podría ser considerada como una alternativa al NTPY-NR, siendo que como se ha sustentado a lo largo del presente documento, la única fuente alternativa para los usuarios del servicio bajo análisis es el TPP-LPO.
En la referida sesión del CRU Loreto - San Martín, el señor Rubén Del Águila Panduro, miembro de dicho consejo, indicó que en un futuro aumentará de manera significativa la carga proveniente del Brasil que se moviliza a través de la selva peruana y tiene como con destino Asia. En ese entonces, el señor Del Águila considera que Yurimaguas competirá con Iquitos porque las empresas con embarcaciones de contenedores preferirán almacenarlos en Yurimaguas	Al respecto, cabe señalar que, según la información estadística de la APN,[40] durante el periodo de análisis 2018-2020, la carga en contenedores que se ha movilizado por el NTPY-NR corresponde únicamente a cabotaje, es decir, carga con origen y destino nacional, no internacional. Debido a ello, es posible afirmar que durante los últimos tres años, por ese terminal portuario de Yurimaguas no se ha movilizado alguna carga proveniente o que haya tenido como destino Brasil. Por tal motivo, aun cuando en el futuro se pueda configurar alguna presión competitiva de parte de algún terminal portuario ubicado en Iquitos, a la fecha no se observa la existencia de esa presión competitiva sobre el servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR.

[39] Ver Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0066-2019-APN-DIR del 4 de julio de 2019 y sus anexos.

[40] La información estadística consultada se encuentra disponible en la web de la APN en el siguiente enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1757289/Movimiento%20de%20carga%20contenedorizada%20mensualizada%20en%20TM%20-%202010%20al%202020.xlsx> (último acceso: 2 de agosto de 2021).

Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
en vez de Iquitos, toda vez que el punto de destino de esos contenedores brasileños es Asia.	En virtud de lo anterior, para el servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR se descarta la existencia en la actualidad de alguna competencia proveniente de algún terminal portuario ubicado en Iquitos. Por lo tanto, no se acepta el comentario del señor Del Águila respecto de que Iquitos podría ser considerada como una alternativa al NTPY-NR, siendo que como se ha sustentado a lo largo del presente documento, la única fuente alternativa en la actualidad para los usuarios del servicio bajo análisis es el TPP-LPO.