

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0025 -2021-CD-OSITRAN**

Lima, 09 de junio de 2021

VISTOS:

El Informe “Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”, que incluye la matriz de comentarios hechos por los interesados, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de resolución del Consejo Directivo y su correspondiente exposición de motivos; y,

CONSIDERANDO:

Que, 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;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, 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 (LMOR), 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;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite 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;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán 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;

Que, si bien el 25 de enero de 2021 fue publicado 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” (Nuevo RETA), mediante su Disposición

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/06/2021
11:50:33 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/06/2021 11:22:31 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/06/2021 21:38:13 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/06/2021 20:39:07 -0500

Transitoria se estableció que, entre otros, los procedimientos de revisión tarifaria que se encuentren en trámite a la fecha de entrada en vigencia del Nuevo RETA, se regirán por lo establecido en el “Reglamento General de Tarifas” (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;

Que, el artículo 24 del RETA precisa que cuando las Entidades Prestadoras cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimientos para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas diferentes;

Que, artículo 11 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 de dicha 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;

Que, con fecha 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 calidad de Concedente, y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., en calidad de Concesionario (en adelante, Copam o el Concesionario);

Que, la cláusula 14.7 del Contrato de Concesión establece que el Ositrán está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que le confiere el Contrato 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;

Que, mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, recibida el 04 de septiembre de 2020, el Concesionario solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial “Almacenamiento del cuarto día en adelante” del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR);

Que, a través del Oficio N° 00069-2020-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de septiembre de 2020, se solicitó al Concesionario subsanar determinadas omisiones advertidas en su solicitud de desregulación tarifaria, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días hábiles;

Que, 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”;

Que, el 4 de noviembre de 2020, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), 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 Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. Con fecha 9 de noviembre de 2020, la citada Resolución fue notificada al Concesionario y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, de conformidad con el artículo 56 del RETA, mediante el Memorando N° 0063-2021-GRE-OSITRAN de fecha 22 de marzo de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la “Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”, así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 42 y 43 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2021-CD-OSITRAN, de fecha 08 de abril de 2021, se dispuso la publicación en el portal institucional del Ositrán de la “Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”;

Que, asimismo, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán ordenó la publicación de la propuesta de resolución de Consejo Directivo y su exposición de motivos, así como la publicación de la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el diario oficial “El Peruano”. Igualmente, dispuso la publicación de dichos documentos y del Informe “Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”, en el portal web del Ositrán;

Que, adicionalmente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de conformidad con el artículo 44 del RETA;

Que, el 06 de mayo de 2021, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2021-CD-OSITRAN y el artículo 44 del RETA, se llevó a cabo la audiencia pública correspondiente a la Propuesta del Regulador;

Que, mediante el Memorando N° 00108-2021-GRE-OSITRAN, de fecha 02 de junio de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, el Informe “Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”, que incluye la matriz de comentarios hechos por los interesados a la propuesta de revisión del factor de productividad, elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo del Ositrán desestime la solicitud de desregulación tarifaria presentada por el Concesionario respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR, procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos,

constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 736-21-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe “Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Desestimar la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

Artículo 2°.- Notificar la presente resolución a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad Portuaria Nacional.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el diario oficial “El Peruano”, y su difusión en el portal web institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrان). Asimismo, disponer la difusión del Informe “Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma”, y sus anexos, en el portal web institucional del Ositrán.

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT: 2021050743

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

1. Los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR en su mayoría almacenan carga pesada, siendo la más importante la chatarra, que es transportada de manera compactada en paquetes de aproximadamente dos y media, tres e incluso cinco toneladas cada uno.
2. El encargado del transporte fluvial de la chatarra compactada es la empresa Ransa Comercial S.A., quien a su vez utiliza el NTPY-NR como punto de descarga en la ciudad de Yurimaguas, desde la cual dicho producto es llevado vía terrestre rumbo a Chimbote por otra empresa de transporte para posteriormente ser entregado a Siderperú.
3. Cabe señalar que Ransa Comercial S.A. en ninguna circunstancia considera al TPY-Enapu como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, por diversos factores como: la infraestructura y equipamiento con mayor rendimiento y capacidad para el descargue de los productos, diversidad de servicios en el terminal portuario, y mejores condiciones de manipuleo de la carga en el NTPY-NR en comparación con el TPY-Enapu. Por los motivos indicados anteriormente, este usuario no está interesado en emplear el TPY-Enapu para movilizar y, por ende, almacenar la chatarra compactada del cuarto día en adelante.
4. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando pudieran estar interesados en buscar otro proveedor del servicio bajo análisis, los usuarios del NTPY-NR no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu porque:
 - El almacén techado del TPY-Enapu se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto S.A.C. para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente; y
 - Las zonas de almacenamiento al descubierto (zonas A y B) del TPY-Enapu son:
 - áreas relativamente pequeñas en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR (reduciéndose aún más su área efectiva disponible para almacenamiento puesto que por dichas zonas A y B se observa circulación de los camiones que entran y salen del TPY-Enapu), y
 - según información brindada por Enapu, muestran elevadas tasas de ocupación (de 70 a 80%), encontrándose ocupadas en su totalidad por las empresas Cervecería San Juan S.A. y Joseph S.A.C. para el almacenar cajas con botellas vacías de cerveza y mototar en unidades y motos lineales en cajas, respectivamente.
5. Además, los usuarios del NTPY-NR tampoco podrían emplear como fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio al Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. porque este terminal no está orientado a movilizar carga fraccionada (sino hidrocarburos), no siendo posible almacenar la mencionada carga fraccionada al descubierto, y porque dicho terminal es de uso privado, es decir, no atiende al público en general, entre los cuales se encuentran los usuarios del NTPY-NR.
6. Por otro lado, tampoco se han identificado almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria) en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos a partir del cuarto día en adelante. Al respecto, es importante mencionar que, en su solicitud de desregulación tarifaria, el Concesionario

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 23:07:42 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 20:27:27 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:30:45 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:25:47 -0500

Visado por: RUIZ HERNANDEZ
Fiorella FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:19:38 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:15:17 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:13:16 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto
Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:09:40 -0500

tampoco señaló que exista algún almacén extraportuario que pudiera ejercer presión competitiva sobre el NTPY-NR.

7. En tal sentido, en la medida que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado en el cual el Concesionario brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el NTPY-NR.
8. Por lo tanto, en opinión de estas Gerencias, luego de evaluar la información presentada por el Concesionario y los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, corresponde desestimar la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR y, en consecuencia, mantener el actual régimen de regulación tarifaria.



Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021
20:26:59 -0500

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, 02 de junio de 2021

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 23:07:21 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:30:47 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:24:30 -0500

Visado por: RUIZ HERNANDEZ
Fiorella FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:19:34 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:15:08 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:13:13 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto
Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2021 19:09:41 -0500

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ANTECEDENTES	6
II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
II.1. Marco normativo	9
II.2. Marco contractual.....	10
II.3. Sobre la solicitud de desregulación presentada por Copam	10
III. PROPUESTA DEL CONCESIONARIO	14
III.1. Definición del mercado relevante.....	14
III.2. Condiciones de competencia	15
IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR EL REGULADOR.....	18
IV.1. Consideraciones previas.....	18
IV.2. Usuarios del NTPY-NR	18
IV.3. Posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento	19
V. EVALUACIÓN DE LAS GERENCIAS SOBRE LOS COMENTARIOS PRESENTADOS RESPECTO DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA.....	26
VI. CONCLUSIONES	50
VII. RECOMENDACIÓN	51
ANEXO	52

GLOSARIO DE ACRÓNIMOS

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

RESUMEN EJECUTIVO

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

1. Los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR en su mayoría almacenan carga pesada, siendo la más importante la chatarra, que es transportada de manera compactada en paquetes de aproximadamente dos y media, tres e incluso cinco toneladas cada uno.
2. El encargado del transporte fluvial de la chatarra compactada es la empresa Ransa Comercial S.A., quien a su vez utiliza el NTPY-NR como punto de descarga en la ciudad de Yurimaguas, desde la cual dicho producto es llevado vía terrestre rumbo a Chimbote por otra empresa de transporte para posteriormente ser entregado a Siderperú.
3. Cabe señalar que Ransa Comercial S.A. en ninguna circunstancia considera al TPY-Enapu como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, por diversos factores como: la infraestructura y equipamiento con mayor rendimiento y capacidad para el descargue de los productos, diversidad de servicios en el terminal portuario, y mejores condiciones de manipuleo de la carga en el NTPY-NR en comparación con el TPY-Enapu. Por los motivos indicados anteriormente, este usuario no está interesado en emplear el TPY-Enapu para movilizar y, por ende, almacenar la chatarra compactada del cuarto día en adelante.
4. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando pudieran estar interesados en buscar otro proveedor del servicio bajo análisis, los usuarios del NTPY-NR no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu porque:
 - El almacén techado del TPY-Enapu se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto S.A.C. para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente; y
 - Las zonas de almacenamiento al descubierto (zonas A y B) del TPY-Enapu son:
 - áreas relativamente pequeñas en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR (reduciéndose aún más su área efectiva disponible para almacenamiento puesto que por dichas zonas A y B se observa circulación de los camiones que entran y salen del TPY-Enapu), y
 - según información brindada por Enapu, muestran elevadas tasas de ocupación (de 70 a 80%), encontrándose ocupadas en su totalidad por las empresas Cervecería San Juan S.A. y Joseph S.A.C. para el almacenar cajas con botellas vacías de cerveza y mototar en unidades y motos lineales en cajas, respectivamente.
5. Además, los usuarios del NTPY-NR tampoco podrían emplear como fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio al Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. porque este terminal no está orientado a movilizar carga fraccionada (sino hidrocarburos), no siendo posible almacenar la mencionada carga fraccionada al descubierto, y porque dicho terminal es de uso privado, es decir, no atiende al público en general, entre los cuales se encuentran los usuarios del NTPY-NR.
6. Por otro lado, tampoco se han identificado almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria) en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos a partir del cuarto día en adelante. Al respecto, es importante mencionar que, en su solicitud de desregulación tarifaria, el Concesionario

tampoco señaló que exista algún almacén extraportuario que pudiera ejercer presión competitiva sobre el NTPY-NR.

7. En tal sentido, en la medida que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado en el cual el Concesionario brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el NTPY-NR.
8. Por lo tanto, en opinión de estas Gerencias, luego de evaluar la información presentada por el Concesionario y los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, corresponde desestimar la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR y, en consecuencia, mantener el actual régimen de regulación tarifaria.

I. ANTECEDENTES

9. 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).
10. Por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de octubre de 2017,¹ el Ositrán determinó, entre otros, las tarifas del servicio especial de almacenamiento del cuarto día en adelante para distintos tipos de carga. Asimismo, a través de la mencionada resolución se dispuso que, en línea con lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas fijadas podían ser revisadas a partir del 15 de diciembre de 2021, considerando que la explotación de la Concesión inició el día 15 de diciembre de 2016.
11. Mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, recibida el 04 de septiembre de 2020, el Concesionario solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial “Almacenamiento del cuarto día en adelante” del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR). Asimismo, adjuntó a su solicitud la propuesta de desregulación denominada “Propuesta para la Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-COPAM”.
12. 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.
13. 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”.
14. El 4 de noviembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN,³ el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
15. El 15 de enero de 2021, mediante Oficio N° 007-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Copam información sobre los clientes que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto durante los años 2018, 2019 y 2020.
16. El 19 de enero de 2021, mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM, el Concesionario remitió la información solicitada por intermedio del Oficio N° 007-2021-GRE-OSITRAN.

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

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

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

17. El 28 de enero de 2021, mediante Oficio N° 017-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) información sobre las áreas de almacenamiento en el Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, TPY-Enapu).
18. El 2 de febrero de 2021, a través del Memorando N° 024-2021-GRE-OSITRAN, al amparo de lo establecido en el artículo 56 del RETA y con anterioridad al vencimiento del plazo de sesenta (60) Días, se solicitó a la Gerencia General del Ositrán una prórroga excepcional por un período máximo de treinta (30) Días adicionales para presentar la propuesta tarifaria correspondiente al presente procedimiento.
19. El 3 de febrero de 2021, mediante Memorando N° 034-2021-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán concedió la prórroga excepcional solicitada por intermedio del Memorando N° 024-2021-GRE-OSITRAN.
20. El 3 de febrero de 2021, mediante Oficio N° 0142-2021-APN-GG, la APN remitió la información solicitada por intermedio del Oficio N° 017-2021-GRE-OSITRAN.
21. El 10 de febrero de 2021, mediante Oficios N° 034, 035 y 036-2021-GRE- OSITRAN, se solicitó a GPR Solutions S.A.C., Operador Logístico Siempre Flor de Romero E.I.R.L. y Agencia Fluvial Carolina E.I.R.L., respectivamente llenar un cuestionario sobre su demanda de servicios en el NTPY-NR y el TPY-ENAPU.
22. El 25 de febrero de 2021, por intermedio de comunicación electrónica, GPR Solutions S.A.C. brindó respuesta al Oficio N° 034-2021-GRE- OSITRAN.
23. El 26 de febrero de 2021, por intermedio de un Escrito S/N, la Agencia Fluvial Carolina E.I.R.L. brindó respuesta al Oficio N° 036-2021-GRE- OSITRAN.
24. El 9 de marzo de 2021, mediante Oficio N° 038-2021-GRE- OSITRAN, se solicitó a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, Enapu) información sobre las áreas de almacenamiento en el TPY-Enapu.
25. El 16 de marzo de 2021, mediante Carta N° 092-2021 ENAPUSA/TPY/AD, Enapu brindó información sobre las áreas de almacenamiento del TPY-Enapu.
26. El 17 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, se requirió a Enapu información adicional sobre el TPY-Enapu.
27. El 17 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, el administrador del TPY-Enapu remitió la información adicional solicitada ese mismo día.
28. El 18 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, se enviaron consultas a Enapu sobre la información adicional del TPY-Enapu, remitida anteriormente.
29. El 19 de marzo de 2021, mediante comunicación electrónica, el administrador del TPY-Enapu atendió las consultas remitidas el día anterior.
30. El 8 de abril de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN,⁴ el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la "Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma" (en adelante, Propuesta del Regulador).

⁴ Notificada al Concesionario mediante Oficio N° 0047-2021-SCD-OSITRAN y al MTC por intermedio del Oficio N° 0046-2021-SCD-OSITRAN, ambos del 9 de abril de 2021. La Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN fue publicada el 14 de abril de 2021 en el diario oficial El Peruano.

31. El 14 de abril de 2021, por intermedio de la Carta N° 0208-2021-GG-COPAM, el Concesionario presentó sus comentarios sobre la Propuesta del Regulador. En la misma fecha, mediante Carta N° 0209-2021-GG-COPAM, el Concesionario remitió a la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán, copia del cargo de la mencionada Carta N° 0208-2021-GG-COPAM.
32. El 26 de abril de 2021, en Sesión Extraordinaria N° 25 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán expuso y sustentó la Propuesta Tarifaria del Regulador.
33. Con fecha 3 de mayo de 2021, en Sesión Extraordinaria N° 66 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán expuso y sustentó la Propuesta Tarifaria del Regulador.
34. El 6 de mayo de 2021, se llevó a cabo la Audiencia Pública correspondiente a la Propuesta del Regulador.
35. El 12 de mayo de 2021, a través de la Carta N° 0275-2021-GG-COPAM, el Concesionario presentó comentarios adicionales sobre la Propuesta del Regulador. En la misma fecha, a través de la Carta N° 0276-2021-GG-COPAM el Concesionario remitió a la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán, copia del cargo de la mencionada Carta N° 0275-2021-GG-COPAM.
36. Con la finalidad de realizar consultas relacionadas con la movilización de carga fraccionada en la selva, a solicitud de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, se llevaron a cabo reuniones con los siguientes usuarios:
 - a. El 26 de mayo de 2021 con las empresas Truck Diesel Transport S.A.C. y Comercio Internacional Amazónico E.I.R.L.
 - b. El 27 de mayo de 2021 con las empresas Joseph S.A.C. e Ingeniería y Construcción Orval Perú S.R.L. (antes Oriana Contratistas Generales S.R.L.).
 - c. El 28 de mayo de 2021 con la empresa AB - INBEV (del grupo comercial de Cervecería San Juan S.A.).
 - d. El 31 de mayo de 2021 se llevó a cabo una conversación con telefónica con Sider Perú S.A.A. (en adelante, Siderperú).
 - e. El 1 de junio de 2021 se llevó a cabo una reunión con la empresa Ransa Comercial S.A.C.
37. Mediante reunión de fecha 28 de mayo de 2021, a solicitud del Regulador, se llevó a cabo una entrevista con Enapu, a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de carga fraccionada en la selva y el servicio de almacenamiento de la misma carga en el TPY-Enapu.
38. Con fecha 31 de mayo de 2021 se llevó a cabo una conversación telefónica con Copam, a fin de realizar diversas consultas relacionadas con la movilización de carga fraccionada en la selva y el servicio de almacenamiento de la misma carga en el NTPY-NR.

II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

II.1. Marco normativo

39. 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.
40. 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.
41. 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.
42. 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.
43. 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.
44. 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.
45. El artículo 11⁵ 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 14⁶ de dicha

⁵ **“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.”

⁶ **“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.

46. 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.
47. Cabe mencionar que, si bien el pasado 25 de enero de 2021 fue publicada en el diario oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN, mediante la cual se aprobó el nuevo “Reglamento General de Tarifas del Ositrán” (en adelante, Nuevo RETA), mediante su Disposición Transitoria se estableció, entre otros, que los procedimientos de desregulación tarifaria que se encuentren en trámite a la fecha de entrada en vigencia del Nuevo RETA, se regirán por lo establecido en el RETA aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, hasta su conclusión; por lo que el RETA resulta de aplicación al presente procedimiento.

II.2. Marco contractual

48. 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”*.
49. 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”*.
50. 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”*.
51. 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

52. 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.

53. 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.]

54. 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.]

55. 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”.
56. 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.

57. 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 solicitud⁷. 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.
58. 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”.
59. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2020, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR. Dicha resolución fue notificada a Copam el 9 de noviembre de 2020 mediante Oficio N° 00160-2020-SCD-OSITRAN y al MTC en esa misma fecha por intermedio del Oficio N° 00161-2020-SCD-OSITRAN.
60. 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 Informe “Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma”. Dicha propuesta fue remitida a la Gerencia General, a fin de que sea puesta en consideración del Consejo Directivo del Ositrán.
61. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-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 la 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 se 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.

⁷ 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.”

62. En cumplimiento de lo señalado en el artículo 52 del RETA, el 26 de abril 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° 25, a través de la plataforma Microsoft Teams. Asimismo, con fecha 03 de mayo de 2021, se presentó la referida propuesta ante el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, durante la Sesión Extraordinaria Virtual N° 66, a través de la plataforma Microsoft Teams.
63. Además, el 06 de mayo de 2021 se celebró la audiencia pública con el fin de presentar el Informe “Propuesta: Desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A., respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma”, a través de la plataforma Microsoft Teams.
64. El 14 de abril y el 12 de mayo de 2021, se recibieron comentarios por parte de COPAM. Asimismo, en las sesiones del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional y del Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín se recibieron comentarios de los participantes. De similar manera, en la audiencia pública también se recibieron comentarios de los participantes.
65. 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.
66. 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.
67. Considerando que el plazo para la recepción de comentarios venció el 12 de mayo 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 vence el 02 de junio de 2021.
68. En consecuencia, dentro el plazo antes indicado, luego de haberse evaluado los comentarios recibidos a la Propuesta Tarifaria 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 especial de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante, 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 CONCESIONARIO⁸

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

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

[El subrayado es nuestro.]

70. A continuación, se presentará un resumen del sustento presentado por el Concesionario sobre la existencia de condiciones de competencia en los servicios objeto de su solicitud de desregulación tarifaria.⁹

III.1. Definición del mercado relevante

A. Servicio relevante

71. El Concesionario parte de la definición provista por la APN del servicio de almacenamiento, la cual se presenta a continuación:¹⁰

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

[El subrayado es nuestro.]

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

⁸ Esta sección de propuesta del Concesionario ha sido tomada del Informe Conjunto N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) (en adelante, Informe Conjunto de Inicio) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN. Asimismo, la evaluación sobre la propuesta del Concesionario, ha sido realizada por este Regulador en el Informe Conjunto de Inicio, ratificándose dicha evaluación para el presente informe.

⁹ El sustento presentado por el Concesionario se encuentra en la información remitida mediante la Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, complementada por intermedio de la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM.

¹⁰ La información ha sido tomada por Copam de la Página Web de la APN, disponible en: <https://www.apn.gob.pe/site/servicios-portuarios/servicios-basicos/almacenamiento.aspx> (último acceso: 22 de marzo de 2021).

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

75. Asimismo, el Concesionario señala que “la mayor proporción de carga que se moviliza por Yurimaguas corresponde a productos para el abastecimiento a la ciudad de Iquitos (mercadería general, sal, arroz, maíz, azúcar, productos lácteos, madera, cemento, productos perecibles) y también desembarque procedente de Iquitos, que corresponde a carga general (madera, pescado salado, aceite, botellas vacías) y de Pucallpa (cerveza), con destino a la región San Martín, nor oriente y norte de Perú”.
76. Por otro lado, el Concesionario descarta como alternativa a los servicios bajo análisis, a aquel servicio de almacenamiento que se brinda en el Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. (en adelante, TPY-Petroperú), toda vez que dicho terminal no dispone de la infraestructura para brindar el servicio de almacenamiento de carga seca o refrigerada no contenedorizada y contenedorizada. Asimismo, Copam señala que dicho terminal es de uso privado, por lo que no podría ser empleado por los demandantes de los servicios de almacenamiento que se brindan en el NTPY-NR.
77. Finalmente, el Concesionario también descarta como alternativa a los servicios bajo análisis a los que él denomina “embarcaderos informales”,¹¹ toda vez que estos no cuentan con la infraestructura para proveer el servicio de almacenamiento. Asimismo, Copam señala que la mayor parte de los usuarios de estos “embarcaderos informales” descargan o embarcan su mercadería de manera directa, es decir, de la nave al camión o viceversa, por lo tanto, no requieren del servicio de almacenamiento.
78. En suma, a entender del Concesionario, el mercado de servicio relevante estaría determinado por los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para carga fraccionada en almacén descubierto que se brinda en el NTPY-NR y los servicios de almacenamiento para los mismos tipos de carga en el TPY-Enapu.

B. Mercado geográfico

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

III.2. Condiciones de competencia

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

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

[El subrayado es nuestro.]

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

¹¹ La denominación de “embarcaderos informales” también es usada por ProInversión. Información disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753405/ANEXO_13_-_CONSTRUCCION_DEL_NUEVO_TERMINAL_PORTUARIO_DE_YURIMAGUAS_-_LOCALIDAD_NUEVA_REFORMA_II.pdf (último acceso: 22 de marzo de 2021).

82. Del análisis de tarifas y precios, a juicio del Concesionario, no existiría posición de dominio de parte del NTPY-NR, toda vez que según indica no tiene la capacidad de incrementar los precios por encima de un cierto nivel competitivo o precio de referencia de manera rentable. Ello, a partir de lo siguiente:
- Las tarifas de los servicios que brinda el Concesionario se encuentran entre 100% a 300% por encima de los precios del TPY-Enapu.
 - El NTPY-NR no tiene como objetivo incrementar los precios, sino por el contrario, reducirlos para poder competir con el TPY-Enapu.
 - En el servicio en cual Copam es el único ofertante, como es el caso del almacenamiento de carga refrigerada, tampoco incrementaría los precios toda vez que la no utilización del servicio es una muestra de que la tarifa está por encima de la demanda, por lo tanto, se requiere reajustarla hacia abajo, con la finalidad de hacerla atractiva a los potenciales clientes de esa zona.
 - Los precios del TPY-Enapu podrían reflejar la disponibilidad a pagar de los dueños de la carga por el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.
83. De otro lado, Copam afirma que existen barreras estructurales para que el TPY-Enapu brinde los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para carga refrigerada y carga en contenedores. Respecto al primero, según el Concesionario, el TPY-Enapu no cuenta con la infraestructura y equipamiento para brindar dicho servicio. En esa misma línea, para el Concesionario, TPY-Enapu no cuenta con la infraestructura y el equipamiento especializados para descargar/embarcar carga en contenedores, por lo que los usuarios que movilizan este tipo de carga no podrían trasladar su carga por el TPY-Enapu y, por tanto, tampoco demandarían el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.
84. Adicionalmente, el Concesionario señala que la existencia de una supuesta asimetría regulatoria¹² con respecto a la regulación en tarifas que le rige y en la que se enmarca al TPY-Enapu encarece su entrada al mercado del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día y le impide competir en iguales condiciones con dicho terminal. El Concesionario también indica que la alegada “asimetría regulatoria” debe ser remediada de manera inmediata por el Regulador con la finalidad de velar por el respecto y protección de los derechos e intereses de Copam, evitando con ello que, en su opinión, se les siga causando un perjuicio ante la evidente desigualdad de condiciones bajo las cuales señala ven restringida su capacidad de competir con el TPY-Enapu.
85. En cuanto a la concentración de mercado, Copam indica que el 100% de la carga en contenedores se moviliza a través del terminal que administra (NTPY-NR) y que más del 90% de la carga fraccionada se moviliza a través del TPY-Enapu. Dichos grados de concentración, a criterio del Concesionario, se deben a la existencia de la supuesta “asimetría regulatoria”.
86. En el caso específico de contenedores, el Concesionario señala que, si bien es el único proveedor en el mercado de carga en contenedores existe competencia potencial por parte del TPY-Enapu, pues este último se encuentra en capacidad de ofrecer el servicio de almacenamiento para contenedores llenos o vacíos. Asimismo, el Concesionario afirma que él mismo tiene incentivos de aplicar una política agresiva de reducción de precios para atraer más carga y ganar por volumen en el NTPY-NR y, por consiguiente, no ejerce poder de mercado en el servicio de almacenamiento de contenedores.
87. Respecto a los poderes de negociación de los usuarios, el Concesionario afirmó que los demandantes del servicio tienen poder de negociación toda vez que pueden escoger entre demandar el servicio en el NTPY-NR o en el TPY-Enapu. Sobre el particular, Copam menciona que la empresa Cemento Selva S.A. que representó el 80% de las ventas por concepto del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en el 2019 dejó de

¹² El Concesionario afirma que la asimetría regulatoria consiste en que al NTPY-NR se le exige el cumplimiento de una tarifa fija mientras que el TPY-Enapu puede fijar libremente precios.

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

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

IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA ELABORADO POR EL REGULADOR

IV.1. Consideraciones previas

89. Por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
90. La Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN se sustentó en el Informe Conjunto de Inicio, en el cual se concluyó que “(s)e encuentran indicios razonables de la existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual Copam brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, pues existiría una posible fuente alternativa de aprovisionamiento (dada por las zonas de almacenamiento A y B ubicadas en el interior del Terminal Portuario Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A.)”. En virtud de ello, se inició el procedimiento de desregulación tarifaria solicitado por el Concesionario respecto a este servicio.
91. Luego de haberse aprobado el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN y de acuerdo con el procedimiento normado en el RETA, corresponde a este Regulador presentar su propuesta. Por tal motivo, en este documento se presenta la propuesta del Ositrán sobre el régimen tarifario aplicable al servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.
92. Para efectos de la propuesta, este Regulador realizó requerimientos de información a la APN, a Enapu, así como a diversos usuarios del NTPY-NR, siendo que el correspondiente análisis de dicha información se encuentra desarrollado en la presente propuesta. Cabe reiterar que, con posterioridad a la aprobación del inicio del presente procedimiento tarifario, el Concesionario no ha presentado alguna información adicional que deba ser objeto de evaluación por parte del Regulador.¹³
93. A continuación, se presenta, en primer lugar, un análisis sobre los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR; y, en segundo lugar, se evalúan las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para dichos usuarios.

IV.2. Usuarios del NTPY-NR

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

¹³ Se precisa que en el Informe Conjunto de Inicio que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN, se encuentra contenida la evaluación realizada por este Regulador respecto de los argumentos presentados por el Concesionario en su solicitud de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR.

portuario, lo cual implica a su vez que dicho terminal portuario posea la infraestructura y el equipamiento necesarios para movilizar dichas mercancías.

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

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

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

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

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

Fuente: Copam y Enapu.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Como puede apreciarse, el NTPY-NR posee infraestructura y equipamiento que permite atender carga más pesada que el TPY-Enapu. En particular, debe indicarse que el TPY-Enapu no posee la capacidad portante ni el equipamiento adecuado para movilizar carga pesada, por lo que el NTPY-NR sería la única alternativa que tendrían los usuarios para movilizar este tipo de carga en Yurimaguas.
98. Cabe señalar que dicha afirmación resulta consistente con lo indicado por GPR Solutions SAC¹⁴ y Agencia Fluvial Carolina EIRL,¹⁵ usuarios del NTPY-NR, quienes señalan que el TPY-Enapu no cuenta con el equipamiento e instalaciones necesarias para movilizar carga pesada, tales como: estructuras metálicas, maquinarias, equipos y materiales de construcción.
99. En tal sentido, toda vez que el NTPY-NR es la única alternativa que tendrían los usuarios de Copam para embarcar o descargar carga pesada, y al ser el servicio de almacenamiento un servicio complementario al servicio principal de embarque o descarga de mercancías, es posible afirmar que el NTPY-NR es también la única alternativa que tienen los usuarios para almacenar carga pesada a partir del cuarto día en adelante en almacén descubierto.

IV.3. Posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento

100. Sin perjuicio de señalado en la sección previa, en la presente sección se evalúan las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio de

¹⁴ Información enviada a través de comunicación electrónica del 25 de febrero de 2021.

¹⁵ Información enviada mediante Escrito S/N del 26 de febrero de 2021.

almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR.

101. Al respecto, como se indicó al inicio de este capítulo, la aprobación del inicio del procedimiento de desregulación tarifaria en el NTPY-NR estuvo sustentada en la existencia de una posible fuente alternativa de aprovisionamiento que estaba constituida por las zonas de almacenamiento A y B ubicadas en el interior del TPY-Enapu.
102. Al respecto, de acuerdo con el Reglamento de Operaciones del Terminal Portuario de Yurimaguas - Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, REOP del TPY-Enapu), aprobado por la APN mediante Resolución de Gerencia General N° 278-2017-APN-GG del 30 de mayo de 2017¹⁶ y modificado por Resolución de Gerencia General N° 704-2019-APN-GG del 27 de agosto de 2019,¹⁷ el TPY-Enapu “cuenta con Dos (02) Zonas de almacenamiento, la zona A con un área de 998.00 m² y la zona B con un área de 555 m²”.^{18,19}
103. Según el Plano General de Zonas y Muelles del TPY-Enapu disponible en el Anexo 01 del REOP del TPY-Enapu, las zonas de almacenamiento A y B de dicho terminal portuario son áreas sin techo (en las cuales se lleva a cabo el almacenamiento al descubierto), tal como se puede visualizar a continuación.²⁰

¹⁶ Disponible en la página web de Enapu en el siguiente enlace:
<<https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/REGLAMENTO%20DE%20OPERACIONES%20TPY%20YURIMAGUAS.pdf>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

¹⁷ Disponible en la página web de Enapu en el siguiente enlace:
<<https://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/11/reglamento-de-operaciones-yurimaguas-actualizado-05112019.pdf>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

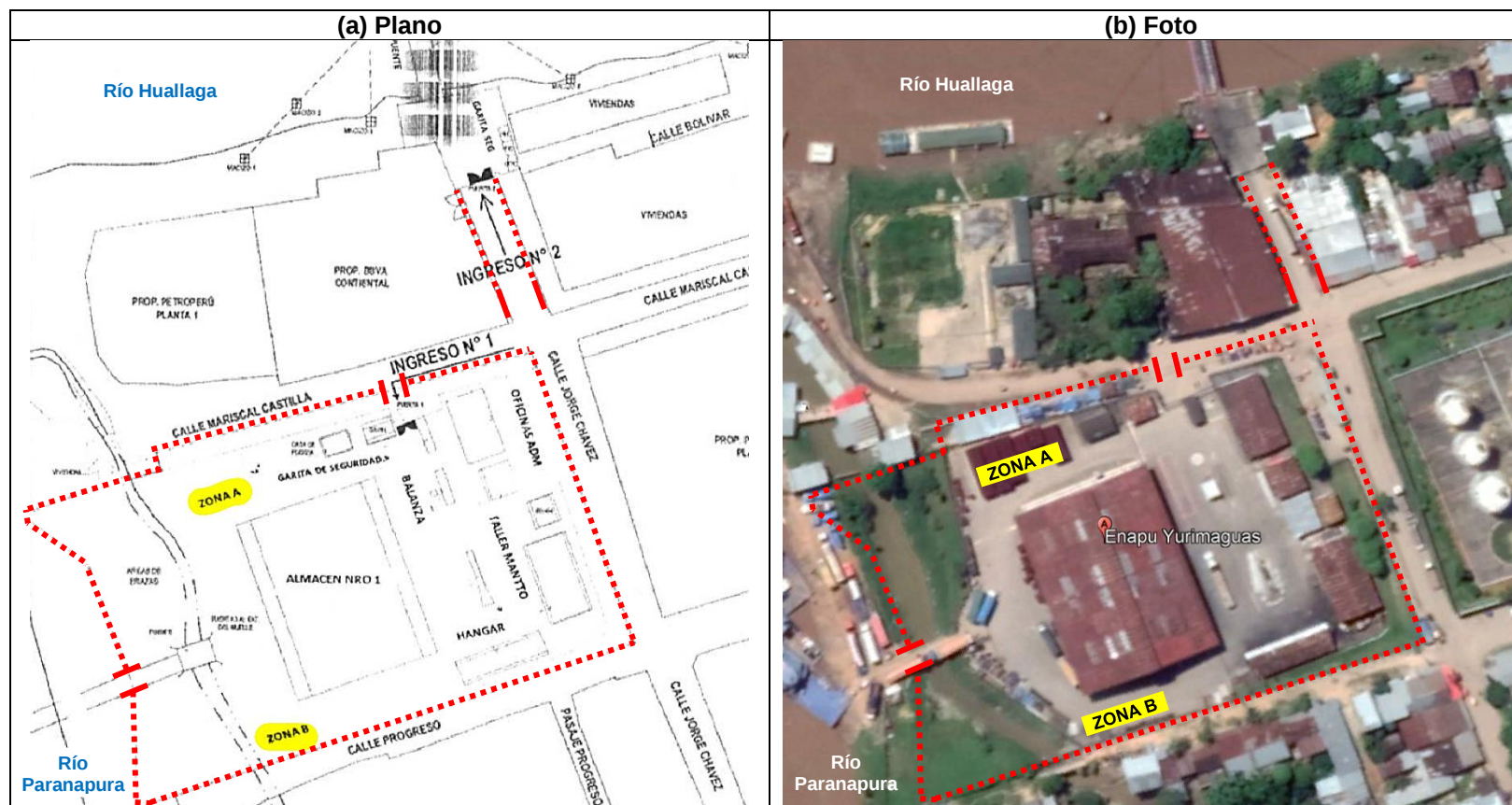
¹⁸ La información también se encuentra disponible en la página web de Enapu:
<https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/> (último acceso: 18 de marzo de 2021)

¹⁹ Según la Memoria Anual 2019 de Enapu (pág. 36), el área de la zona B es de 550 m².

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

²⁰ Cabe señalar que dicha información también se puede observar en la Memoria Anual 2019 de Enapu.

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



Notas:

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

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

104. Como se muestra en el Anexo del presente informe, según el administrador del TPY-Enapu, las tasas de ocupación anual de las Zonas A y B de dicha instalación portuaria se encuentran entre 70 y 80% durante al menos los últimos cuatros años, siendo que:
- La Zona A es ocupada por la Cervecería San Juan S.A. para el almacenamiento de sus cajas con botellas vacías de cerveza, las cuales ocupan el 100 % de dicha zona; y
 - La Zona B es ocupada por Joseph S.A.C., operador logístico de Honda Motors, cuyos productos (motokar en unidades y motos lineales en cajas), ocupan el 100% de esta zona.²¹
105. Al respecto se precisa que el área total de un almacén está compuesta por el espacio útil de almacenamiento y por el área de pasillo y servicio (Cervantes, 2003).²² De acuerdo con Anaya (2011),²³ en todo almacén se distinguen necesariamente las siguientes áreas de trabajo: áreas de almacenaje, áreas de manipulación del producto, áreas de carga y descarga por parte de los vehículos, áreas de servicios internos (oficinas, archivo, zonas para carga de baterías, botiquín, etc.) y áreas de servicios externos (parking de vehículos, puestos de vigilancia, etc.). Cabe señalar que “las áreas de carga y descarga deberán ser lo suficientemente amplias para conseguir un trabajo fluido en los procesos de expedición, evitando la congestión de productos que se traduciría inexorablemente en retrasos en el reparto” (Anaya, 2011).
106. Por tanto, el espacio útil de almacenamiento o de ocupación real es siempre una parte del total del área del almacén o de la ocupación máxima posible; es decir, no toda el área de un almacén es utilizada efectivamente como área de almacenamiento.
107. Bajo ese contexto, en el caso de TPY-Enapu, no toda el área de las zonas de almacenamiento A y B sin techo (998 m² y 555 m², respectivamente) se constituye en espacio útil de almacenamiento o de ocupación real; más aún si, como se observa en el Diagrama N° 2, los camiones que ingresan y salen del TPY-Enapu pasan por las mencionadas zonas de almacenamiento A y B.²⁴

²¹ En la selva peruana, el mototaxi (como se le llama en Lima) es conocido como motokar. Información disponible en: <<https://miproximavisita.blogspot.com/2018/11/Los-medios-de-transporte-en-la-selva-peruana.html>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

²² CERVANTES, I. (2003). *Almacenes e inventarios*. Facultad de Ingeniería UNAM. Universidad Nacional Autónoma de México.

²³ ANAYA, J. (2011). *Almacenes: análisis, diseño y organización*. ESIC Editorial. 2a Edición.

²⁴ Según el REOP del TPY-Enapu, “[e]l Terminal cuenta con dos (02) pistas que facilitan el acceso a las diferentes instalaciones del Terminal Portuario y áreas para el estacionamiento de vehículos de los trabajadores y clientes”.

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



Notas:

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

108. Es decir, el espacio útil de almacenamiento o de ocupación real de las zonas de almacenamiento A y B del TPY-Enapu está por debajo de área total del almacén (998 m² y 555 m², respectivamente) o de la ocupación máxima posible, haciéndose más pequeño aún en comparación con el total del espacio disponible en el NTPY-NR, en donde existen tres áreas de almacenamiento: 7 994 m² (patio para el almacenamiento de contenedores), 6 092 m² (área de almacenamiento techado para carga general) y 600 m² (área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio de mercancías perecibles).²⁵
109. Es decir, las zonas de almacenamiento A y B en el TPY-Enapu son áreas relativamente pequeñas (en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR) y tienen tasas de ocupación relativamente altas, encontrándose actualmente ocupadas en su totalidad

²⁵

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

por las empresas Cervecería San Juan S.A. (desde hace veinte años²⁶) y Joseph S.A.C. (durante los últimos cuatro años²⁷), respectivamente.

110. Por lo tanto, desde el punto de vista de los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR, aun cuando aquellos pudieran estar interesados en buscar otro proveedor de dicho servicio, no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu debido justamente a que las zonas de almacenamiento de este último terminal (las mencionadas zonas A y B) se encuentran ocupadas por las empresas Cervecería San Juan S.A. y Joseph S.A.C., respectivamente.

111. Cabe señalar que además de las mencionadas zonas de almacenamiento A y B, en el TPY-Enapu también existe otra zona de almacenamiento, denominada “Almacén Nro 1”, que es un área techada de 2 676 m² en total.²⁸ Al respecto, en relación con esta área techada de almacenamiento, en el Informe Conjunto de Inicio se señaló que:

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

[...]

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

[...]

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

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

[Se han omitido los pies de página]

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

113. Adicionalmente, como se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, se han evaluado otras posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén

²⁶ Información remitida por Enapu mediante correo electrónico del 19 de marzo de 2021. Cabe señalar que esta es una muestra más de que la relación comercial de largo plazo entre Enapu y Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

²⁷ Información remitida por Enapu mediante correo electrónico del 19 de marzo de 2021.

²⁸ La información también se encuentra disponible en la Memoria Anual 2019 de Enapu (pág. 36) así como en la página web de Enapu: <https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR, no encontrándose que exista alguna fuente alternativa de aprovisionamiento para dichos usuarios.²⁹

114. Así, se evaluó al TPY-Petroperú como una posible alternativa para los usuarios del NTPY-NR y también se investigó si existen almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria)³⁰ en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos, sin embargo, ninguno de ellos puede ser considerado como tal, por los motivos previamente identificados en el Informe Conjunto de Inicio:

“ **TPY-Petroperú**

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

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

Almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas

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

[Se ha omitido el pie de página]

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

²⁹ Como fue indicado en el Informe Conjunto de Inicio, “[n]o se consideran como posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento a los denominados “embarcaderos informales” porque no cuentan con infraestructura para proveer el servicio de almacenamiento. En efecto, los denominados “embarcaderos informales” no representan una alternativa para los usuarios del NTPY-NR que demandan el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para [...] carga fraccionada (en almacén descubierto [...]) porque dichos “embarcaderos informales” no tienen la infraestructura necesaria para llevar a cabo el almacenamiento de mercaderías, tal como señala COPAM en su Carta N° 0546-2020-GG-COPAM [...]. Según lo indicado por el propio Concesionario en la información enviada mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, la mayor parte de los usuarios de los “embarcaderos informales” embarcan o desembarcan su mercadería de manera directa, es decir, de la nave al camión o viceversa”.

³⁰ Se ha buscado en la lista de almacenes autorizados por la Sunat, considerando el código de jurisdicción “271 TARAPOTO” y seleccionando todas las opciones, entre las cuales se encuentran las siguientes categorías: Terminal Fluvial, Depósito Público, Depósito Privado, entre otras. Información disponible en la página web de la Sunat en el siguiente enlace: <<http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informao/tqteralm.htm>> (último acceso: 18 de marzo de 2021).

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

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

V. EVALUACIÓN DE LAS GERENCIAS SOBRE LOS COMENTARIOS PRESENTADOS RESPECTO DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA

119. En esta sección se evalúan los comentarios de Copam, el MTC, A&S Operador Logístico EIRL y los integrantes del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín y del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional (en adelante, CUP de alcance nacional), presentados tanto por escrito como verbalmente en las sesiones del 26 de abril y 3 de mayo de 2021 respectivamente de los mencionados consejos de usuarios así como en la Audiencia Pública del 6 de mayo de 2021.
120. Los comentarios escritos fueron presentados por Copam mediante Cartas N° 0208-2021-GG-COPAM y N° 0276-2021-GG-COPAM, recibidas el 14 de abril y 12 de mayo de 2021 respectivamente.

Comentario y posición de las Gerencias 1

Comentario

121. Mediante Carta N° 0208-2021-GG-COPAM, el Concesionario presentó los siguientes comentarios:
 - a. El Concesionario argumenta que no se consideró ni evaluó la información relacionada con las estadísticas del servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada descubierto remitida a solicitud del Regulador en el marco del presente procedimiento.

Añade que, en su opinión, “esta omisión hace que el proceso de determinación respecto a si procede o no la desregulación no cuente con todos los elementos necesarios para formular una hipótesis válida, sino que por el contrario se están

presentando únicamente elementos que sustentan la hipótesis y recomendación planteada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos al Consejo Directivo de OSITRAN”.

- b. Considerando la supuesta omisión señalada previamente, en su Carta N° 0208-2021-GG-COPAM recibida el 14 de abril de 2021, el Concesionario menciona lo siguiente:

“Cabe indicar que, mostramos nuestra profunda preocupación respecto a la referida omisión puesto que constituye una reincidencia por parte de la administración pues conforme recordarán similar situación se dio en el proceso de desregulación del servicio de almacenamiento bajo techo cubierto, oportunidad donde la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos no se pronunciara y/o incluyera en los considerandos del Informe Conjunto N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ), el modelo económico financiero presentado por nuestra empresa bajo el documento titulado “Propuesta para desregulación tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Copam” de fecha 16 de septiembre de 2020. Como en el presente caso, dicha información fue presentada a raíz de un propio requerimiento de OSITRAN, pero no fue considerada en el informe antes citado, omisión que motivara el recurso de reconsideración que presentáramos ante lo decidido por el Consejo Directivo y la modificación de lo resuelto por dicho colegiado”.

- c. De otro lado, el Concesionario señala una supuesta “(i)noobservancia de lo prescrito por el Artículo 172 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, dispositivo que regula la actuación probatoria señalando que cuando la entidad considere necesario rechazar un medio probatorio, en el presente caso las estadísticas referidas al servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada descubierto, deberá hacerlo de manera motivada”.

Añade Copam que “(e)n el presente caso del análisis del informe presentado al Consejo Directivo no se desprende que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos se haya pronunciado y/o sustentado sobre la pertinencia y elementos adicionales aportados por la información que ustedes mismos nos solicitaran, omisión que no permite presentar al Consejo Directivo de OSITRAN todos los elementos necesarios para adoptar una decisión sobre la solicitud de desregulación formulada por nuestra empresa”.

- d. Además, el Concesionario plantea una supuesta “(a)fectación a los principios reconocidos por los numerales 1.2, 1.3, 1.5, 1.8 y 1.11 del Artículo IV del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, dispositivos que reconocen los preceptos que deben observarse dentro de todo procedimiento administrativo, los mismos que se vulnerarían si persiste la omisión la injustificada de los medios probatorios aportados por nuestra empresa, en específico las estadísticas referidas al servicio especial de almacenamiento descubierto.”

En tal sentido, Copam solicita que nos pronunciemos sobre todos los medios probatorios que ella aportara y que fueran solicitados por el Regulador, de conformidad con lo dispuesto por el RETA y el TUO de la LPAG.

Posición de las Gerencias

122. Con relación al punto a) precedente, es importante indicar que el Concesionario no precisa el documento mediante el cual remitió la información relacionada con las estadísticas del servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto que, a su juicio, no ha sido evaluada por el Regulador.
123. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que durante el presente procedimiento se ha evaluado la siguiente información proporcionada por el Concesionario:

- i. Mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM el Concesionario solicitó el inicio de procedimiento de desregulación tarifaria para un grupo de servicios especiales en el NTPY-NR, en el cual adjuntó el documento “Propuesta para desregulación tarifaria del servicio especial de almacenamiento del 4to día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”.

Al respecto, debe indicar que en dicho documento se presenta, entre otra, información estadística sobre la demanda del servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén cubierto, siendo que de dicha información se desprende que los usuarios demandaron principalmente el almacenamiento de chatarra. Como se aprecia en la Propuesta Tarifaria, a efectos de identificar los principales productos para los cuales se demandó el servicio bajo análisis se utilizó la información proporcionada por el Concesionario a través de la Carta N° 046-2021-GG-COPAM, tal como se cita a continuación:

“76. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario envió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020. De la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros.”

[El subrayado es nuestro.]

- ii. Adicionalmente, mediante Oficio N° 0069-2020-GRE-OSITRAN, se solicitó al Concesionario que subsane determinadas omisiones advertidas en su solicitud de desregulación tarifaria a fin de cumplir con lo dispuesto en el artículo 62 del RETA. Considerando ello, mediante Carta N° 0583-2020-GG-COPAM, el Concesionario envió el Informe Complementario “Propuesta para Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”, así como, entre otros, un modelo económico financiero sobre el almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto.

Al respecto, es importante precisar que la información presentada en la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM fue solicitada por este Regulador a efectos de que COPAM cumpla con los requisitos mínimos de admisibilidad exigidos en el artículo 62 del RETA. Además, debe indicarse que la información antes mencionada sirvió como base para iniciar del presente procedimiento de desregulación tarifaria, tal como se aprecia en los antecedentes del Informe Conjunto N° 0035-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

Sin perjuicio de ello, como se abordará más adelante, el modelo económico presentado por Copam no resulta determinante para la evaluación de las condiciones de competencia, siendo además que dicho modelo se basa en supuestos alejados de la evidencia empírica, que estima valores para la elasticidad precio de la demanda para los servicios portuarios menores a la unidad en contraposición al mencionado modelo que asume valores mayores que la unidad.

- iii. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario remitió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020.

En el marco de la evaluación de la mencionada información sobre los usuarios del NTPY-NR, en la Propuesta del Regulador se señaló que *“de la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros”*.

124. Considerando ello, debe indicarse que, contrariamente a lo señalado por el Concesionario, la información presentada por Copam sí ha sido evaluada por el Regulador en el marco del presente procedimiento, tal como como se ha evidenciado en el párrafo previo. Por tal motivo, en opinión de estas Gerencias, corresponde desestimar el comentario a) precedente presentado por Copam que indica lo contrario.
125. Ahora bien, respecto del punto b) precedente cabe señalar que, como se ha demostrado en la evaluación del punto a) anterior, no ha existido omisión por parte del Regulador respecto a evaluar la información remitida por Copam en el marco del presente procedimiento de desregulación tarifaria.
126. Sin perjuicio de ello, se precisa que el comentario de Copam no está referido al servicio bajo análisis en el presente procedimiento (almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR) sino que atañe al servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén cubierto brindado en el NTPY-NR.
127. En tal sentido, en razón a que el argumento propuesto por el Concesionario no guarda relación con el objeto del presente procedimiento de desregulación, se rechaza el mismo, pues carece de sentido emitir pronunciamiento. Ello de conformidad con lo previsto en el artículo 174 del TUO de la LPAG, que prevé que la administración podrá rechazar motivadamente los medios de prueba propuestos por el administrado cuando no guarden relación con el fondo del asunto.³¹
128. Por lo tanto, no se acepta lo indicado por el Concesionario en el punto b) precedente, puesto que no es un comentario referido al presente procedimiento.
129. Sobre el punto c) precedente, debe indicarse que el artículo 172 del TUO de la LPAG señala expresamente lo siguiente:
- “Artículo 172.- Alegaciones**
172.1 Los administrados pueden en cualquier momento del procedimiento, formular alegaciones, aportar los documentos u otros elementos de juicio, los que serán analizados por la autoridad, al resolver.
(...)”
130. Como se puede observar, el artículo en mención establece el deber de la administración; en este caso del Regulador, de analizar las alegaciones, documentos u otros elementos de juicio que hubieran sido aportados por los administrados durante el procedimiento.
131. Ahora bien, en el caso concreto, el Concesionario sostiene que este Regulador no se ha pronunciado sobre las estadísticas referidas al servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto. No obstante, es preciso indicar que, tal como se ha indicado anteriormente, este Regulador sí evaluó la información estadística presentada por el Concesionario en el marco del presente procedimiento. En particular, para el inicio del presente procedimiento se evaluó la información enviada mediante Cartas N° 546 y 583-2020-GG-COPAM, así como aquella información proporcionada mediante Carta N° 046-2021-GG-COPAM, la cual fue expresamente indicada en la Propuesta del Regulador:

“76. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario envió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020. De la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios

³¹

Artículo 174. Actuación probatoria

174.1 Cuando la administración no tenga por ciertos los hechos alegados por los administrados o la naturaleza del procedimiento lo exija, la entidad dispone la actuación de prueba, siguiendo el criterio de concentración procesal, fijando un período que para el efecto no será menor de tres días ni mayor de quince, contados a partir de su planteamiento. Sólo podrá rechazar motivadamente los medios de prueba propuestos por el administrado, cuando no guarden relación con el fondo del asunto, sean improcedentes o innecesarios.

solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros.”
(...)

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

79. Como puede apreciarse, el NTPY-NR posee infraestructura y equipamiento que permite atender carga más pesada que el TPY-Enapu. En particular, debe indicarse que el TPY-Enapu no posee la capacidad portante ni el equipamiento adecuado para movilizar carga pesada, por lo que el NTPY-NR sería la única alternativa que tendrían los usuarios para movilizar este tipo de carga en Yurimaguas.
(...)

81. En tal sentido, toda vez que el NTPY-NR es la única alternativa que tendrían los usuarios de Copam para embarcar o descargar carga pesada, y al ser el servicio de almacenamiento un servicio complementario al servicio principal de embarque o descarga de mercancías, es posible afirmar que el NTPY-NR es también la única alternativa que tienen los usuarios para almacenar carga pesada a partir del cuarto día en adelante en almacén descubierto.”

[El subrayado es nuestro].

132. Por lo tanto, se desestima el comentario del Concesionario indicado en el punto c) precedente, debido a que la información estadística presentada por el Concesionario en el marco del procedimiento de desregulación sí fue objeto de análisis y pronunciamiento expreso por parte del Regulador en su propuesta, habiéndose dado cumplimiento estricto a lo previsto en el artículo 172 del TUO de la LPAG.

133. Con relación al punto d) precedente, el Concesionario señala que la omisión en la evaluación de los medios probatorios aportados vulneraría el principio de debido procedimiento, principio de impulso de oficio, principio de imparcialidad, principio de buena fe procedimental y principio de verdad material previstos en el TUO de la LPAG. No obstante, no precisa de qué manera o en qué medida dichos principios han sido o serían vulnerados con la decisión del Regulador.

134. Sobre el particular, es preciso indicar el artículo 173 del TUO de la LPAG, señala que corresponde a los administrados aportar pruebas o aducir alegaciones lo cual implica que dicho administrado tiene la carga de la prueba de lo que alega. Sobre el particular, Morón (2019) señala lo siguiente:

“Un supuesto dificultoso es la carga probatoria en materia de revisión de los actos, pues se afirma que, a consecuencia de la presunción de legitimidad, la carga de la prueba incumbe totalmente al interesado que lo ataca. Lo cierto es que antes de sancionar un acto administrativo, se reúnen muchos antecedentes que los particulares necesitarán contradecir, y para eso asumen la carga de la prueba según los principios generales.”³²

[El subrayado es nuestro].

135. En tal sentido, carecen de sustento las alegaciones sobre vulneración de principios formulada por el Concesionario, debido a que las mismas no permiten identificar de manera concreta y precisa alguna supuesta vulneración o incumplimiento atribuido al Regulador que pueda ser objeto de análisis.

³²

MORÓN, J. (2019). *Comentarios de la Ley del Procedimiento Administrativo General*. Tomo II, 14ta Edición. Editorial Gaceta Jurídica Lima, 2019. Pag. 19.

136. Sin perjuicio de lo indicado, es preciso reiterar que este Regulador sí ha evaluado y se ha pronunciado sobre la información presentada por el Concesionario en el marco del presente procedimiento, tal como ha sido demostrado en las respuestas anteriores.
137. Por lo tanto, se desestima el comentario del Concesionario presentado en el punto d) precedente, en razón a que sus alegaciones carecen de sustento.

Comentario y posición de las Gerencias 2

Comentario

138. El Concesionario señala que “(e)l informe presentado por Ositran no cuenta con “información del mercado”, es decir, no dispone de estadística que sustente las hipótesis que plantea en su informe, respecto de que Concesionaria Puerto Amazonas S.A., (COPAM) tiene posición dominante en el servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada. En el informe no se presenta la participación de mercado de TPY Enapu y TPY NR, entonces, sin las participaciones de mercado de Enapu y Copam, ¿Cómo Ositran puede establecer que Copam tiene posición dominante?”.
139. Adiciona Copam que “las tarifas del servicio de almacenamiento descubierto para carga fraccionada en TPY-NR que fueron fijadas por Ositran no están diferenciadas por tipo de producto, en otras palabras, la definición del mercado relevante debe involucrar la carga fraccionada total que es movilizada por TPY Enapu y por TPY NR que utiliza almacén descubierto. En otras palabras, la definición del mercado no puede restringirse a los productos que están utilizando actualmente TPY- NR (que son los que menos volumen aportan al mercado), tal y como está en el informe de Ositran, sino que también debe tomar en cuenta la participación de mercado de TPY Enapu y para ello, el Regulador requiere sustentar su informe con información estadística. Por ejemplo, en el informe de Ositran con estadística debidamente elaborada, debería presentar cuanto (sic) es el nivel de capacidad de utilización del almacén al descubierto de Enapu (el *Google Map* (sic) no es sustento, no prueba nada, tal y como lo presenta Ositran), con respecto al nivel de capacidad utilizada por Copam, considerando que ambos disputan el mismo mercado”.
140. Bajo ese contexto, el Concesionario añade que “el Regulador también debe considerar la carga que potencialmente puede usar este servicio, por ejemplo, la procedente de las regiones de Trujillo o Chiclayo, que eventualmente ingresa a los almacenes de TPY Enapu, pero que no ingresa TPY NR. En el informe de Ositran está (sic) carga actual y potencial es dejada de lado, con lo cual, las conclusiones a las que arriba el Regulador son totalmente sesgadas”.

Posición de las Gerencias

141. El Concesionario consulta sobre cómo se puede establecer que Copam tiene posición dominante sin considerar las participaciones de mercado del NTPY-NR y del TPY-Enapu. Al respecto se señala que la no existencia de condiciones de competencia planteada en la Propuesta del Regulador está asociada a que, aun cuando los usuarios del NTPY-NR pudieran estar interesados en acudir al TPY-Enapu para recibir el servicio bajo análisis, ello no sería posible porque no existe disponibilidad de espacio de almacenamiento al descubierto en el TPY-Enapu puesto que su tasa de ocupación es de 70% a 80% en su zonas al descubierto A y B, tal como informó Enapu en comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021.
142. Sin perjuicio de lo anterior, es importante precisar que la participación o cuota de mercado no es determinante para deducir directamente, a partir de ella, la existencia o no de condiciones de competencia en un mercado relevante. En efecto, como señala Motta (2018), “la cuota de mercado que posee una empresa no es una condición necesaria ni suficiente para demostrar su dominancia”, debiendo por tal motivo analizarse caso por caso, tal como se ha realizado en la Propuesta del Regulador. Es decir, el porcentaje de cuota o participación de mercado no es un requisito necesario y suficiente para determinar

condiciones de competencia. Por lo que corresponde desestimar el comentario del Concesionario respecto a incluir los porcentajes de participación de mercado.

143. De otro lado, cabe señalar que en la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, mediante la cual se fijó la tarifa del servicio bajo análisis, claramente se distinguió entre los mercados relevantes para el “almacenamiento de carga fraccionada en área descubierta del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia” y “almacenamiento de carga fraccionada en área cubierta del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia”, no por tipo de producto, tal como señala el Concesionario.
144. Sin embargo, la definición de mercado relevante de almacenamiento de carga fraccionada distinguiendo entre almacén cubierto y descubierta no implica, como plantea el Concesionario, que el análisis debe considerar la carga fraccionada total puesto que, como fue indicado en el Informe Conjunto de Inicio, existen productos como la cerveza (botellas llenas) y cemento que deben ser almacenados en espacios cubiertos (tal como ocurre actualmente en el TPY-Enapu en cuyo Almacén N° 01 techado se almacena cerveza y cemento de las empresas Cervecería San Juan S.A. y Madec Loreto S.A.C., respectivamente).
145. Adicionalmente, el Concesionario señala que el Regulador debería presentar el nivel de capacidad utilizada del almacén al descubierta del TPY-Enapu, con respecto al nivel de capacidad utilizada en el NTPY-NR, tomando en consideración que ambos disputarían el mismo mercado. En atención a ello es importante reiterar que en la Propuesta del Regulador se señaló que, de acuerdo con información remitida por Enapu, la tasa de ocupación de las zonas al descubierta del TPY-Enapu (zonas A y B) es de 70% a 80%, razón por la cual no es posible para los usuarios del NTPY-NR encontrar un espacio disponible de almacenamiento en el mencionado terminal para el almacenamiento de carga fraccionada a partir del cuarto día en adelante en área al descubierta, ello sin perjuicio del nivel de ocupación de los almacenes al descubierta del NTPY-NR. Es decir, la información sobre la tasa de ocupación de las zonas A y B del TPY-Enapu ha sido obtenida de una fuente oficial que es la propia entidad prestadora que administra el referido terminal portuario, no habiéndose obtenido de fuentes secundarias como *Google Maps*.
146. Sin perjuicio de ello, se precisa que el uso de esta última herramienta informática (*Google Maps*) fue con la finalidad de obtener fotografías satelitales en las cuales se puede observar que las zonas de desplazamiento de los camiones al interior del TPY-Enapu ocurre en las zonas A y B de dicho terminal portuario, por lo cual la zona efectivamente disponible para almacenamiento en esos espacios al descubierta es aún más pequeña.
147. Por otro lado, en relación con el análisis de usuarios del TPY-Enapu se precisa que, de acuerdo con información remitida por Enapu mediante comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021, la cual fue presentada en la Propuesta del Regulador, los clientes del servicio de almacenamiento al descubierta son Cervecería San Juan S.A. (para almacenar en la zona A cajas con botellas vacías de cerveza proveniente de Pucallpa) y Joseph S.A.C. (para almacenar en la zona B motokar en unidades y motos lineales en cajas provenientes de Iquitos), con cuyas cargas se alcanza tasas de ocupación del 70% a 80% en las mencionadas zonas A y B del TPY-Enapu durante al menos los cuatro últimos años. Debido a ello se considera que se ha cubierto la gran mayoría de usuarios del servicio de almacenamiento al descubierta brindado en el TPY-Enapu, razón por la cual los resultados no pueden estar sesgados.
148. En consecuencia, por los motivos expuestos anteriormente, se desestiman los comentarios del Concesionario que han sido presentados en este apartado.

Comentario y posición de las Gerencias 3

Comentario

149. El Concesionario señala lo siguiente con relación a la estructura tarifaria establecida por el Regulador para el servicio bajo análisis:

“Según la estructura tarifaria de TPY NR que fue establecida por el Regulador, TPY NR compite por todo el mercado de almacenamiento descubierto de carga fraccionada. En ninguna parte de la Resolución Tarifaria de OSITRAN se establece que, con la tarifa fijada, TPY NR sólo podrá atender la “demanda residual” del referido producto, como pretendería establecer OSITRAN en este informe. Asimismo, ni en el Contrato de Concesión, ni en las interpretaciones de Contrato o Adendas establecen que TPY NR únicamente puede brindar sus servicios portuarios en el “mercado residual”. De persistir con este error, OSITRAN estaría limitando o restringiendo el acceso al mercado de TPY NR al “mercado residual” y a su vez estaría obligando a que los pocos usuarios que requieran de los servicios de COPAM, paguen una tarifa cinco veces mayor a la que podrían pagar en ENAPU.

¿Cual es el sentido de aplicar una política regulatoria de este tipo? ¿a través de esta política, el regulador considera que está fomentando la competencia? ¿implementando esta política regulatoria, el Regulador está permitiendo que los usuarios disponga (sic) de un mayor número de alternativas para almacenar su carga al descubierto?”.

Posición de las Gerencias

150. Al respecto, según la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN citada anteriormente, la estructura tarifaria del servicio bajo análisis fue determinada en función de la cantidad de días de almacenamiento al descubierto de la carga fraccionada, en tres intervalos: del día 4 al día 8, del día 9 al día 15 y del día 16 en adelante, considerando una unidad de cobro establecida en soles por tonelada/día de almacenamiento.
151. Por su lado, como se indicó anteriormente, el análisis de condiciones de competencia llevado a cabo como paso previo al establecimiento de la mencionada estructura tarifaria distinguió entre los mercados relevantes para el “almacenamiento de carga fraccionada en área descubierta del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia” y “almacenamiento de carga fraccionada en área cubierta del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia” tal como se muestra en la mencionada Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN. Es decir, no se trató como un todo a la carga fraccionada sino que se distinguió entre su almacenamiento en área descubierta y área cubierta.
152. Bajo ese contexto, la estructura tarifaria del servicio bajo análisis pudo haber sido establecida considerando una única tarifa sin necesidad de considerar intervalos de permanencia en almacén, e incluso se pudo haber establecido considerando una menor o mayor cantidad de intervalos, no dependiendo ello de los resultados del análisis de condiciones de competencia. En el caso concreto del mencionado servicio, los tres intervalos de la estructura tarifaria se encuentran “en línea con las prácticas portuarias usuales” respecto al cobro por su prestación, tal como fue explicado en el Informe Tarifario que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, señalada anteriormente.
153. A su vez, los resultados del análisis de condiciones de competencia tampoco dependieron de cómo se iba a establecer la estructura tarifaria del servicio bajo análisis, sino que, como se indica en el citado el Informe Tarifario que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, la conclusión de que no existían condiciones de competencia se explica porque no se encontraron fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis.
154. Por lo explicado anteriormente, queda claro que la estructura tarifaria del servicio bajo análisis no depende ni tampoco explica o es determinante para los resultados del respectivo análisis de condiciones de competencia. De ahí que no corresponde asociar la

estructura tarifaria de un servicio con las condiciones de competencia existentes en el mercado relevante en el cual se brinda dicho servicio.

155. Por tal motivo, se desestima el comentario del Concesionario según el cual existe asociación entre la estructura tarifaria y los resultados del análisis de condiciones de competencia.
156. De otro lado, respecto de los comentarios de Copam sobre la demanda residual es importante precisar que en el Informe Conjunto de Inicio que sirvió de sustento para la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020, mediante la cual se inició el procedimiento de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis, se señala que el tipo de demanda que actualmente tiene el NTPY-NR (sea residual o total) no depende directamente de un pronunciamiento del Regulador, siendo que dicha demanda se explica por las características de los usuarios se servicios portuarios en la zona donde se ubica dicho terminal. En virtud de ello, se desestima el comentario del Concesionario respecto de la demanda residual.
157. Cabe añadir que la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017 mediante la cual se fijó la tarifa del servicio bajo análisis fue emitida en un contexto en el cual el servicio aún no se brindada, razón por la cual no existía demanda aún, y menos podría afirmarse o descartarse la existencia de demandas residuales para el servicio bajo análisis.
158. Por tales razones, se desestiman los comentarios del Concesionario respecto de que existe un error de parte del Regulador que limita o restringe el acceso del NTPY NR al “mercado residual”.
159. Adicionalmente, Copam plantea interrogantes sobre los aspectos regulatorios, consultando sobre el sentido de la aplicación de la decisión regulatoria, si se fomenta la existencia de competencia y si ello permitiría a los usuarios disponer de mayores alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis.
160. Al respecto estas Gerencias señalan lo siguiente sobre las consultas del Concesionario:
 - El sentido de la aplicación de la decisión regulatoria es implementar la desregulación o continuar aplicando el mecanismo de regulación tarifaria en aquellos servicios en los cuales no existen condiciones de competencia.
 - En cuanto al fomento de competencia, justamente por la falta de esta es que la Propuesta del Regulador está orientada a mantener el actual régimen de regulación tarifaria al servicio bajo análisis en el NTPY-NR.
 - Finalmente, debido justamente a la falta de alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR (para el servicio bajo análisis) es que se ha identificado que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual se brinda dicho servicio.
161. En virtud de las respuestas brindadas por estas Gerencias en el párrafo anterior, se dan por atendidas las consultas planteadas por el Concesionario sobre los aspectos regulatorios del servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR.

Comentario y posición de las Gerencias 4

Comentario

162. Según el Concesionario "(e)l Regulador no analiza cuánto de la capacidad del almacén descubierto de Copam es utilizado, como presentamos en setiembre de 2020, la capacidad de nuestro almacén está siendo subutilizado. Sobre el porcentaje de utilización de nuestra capacidad de almacenaje descubierta, el Regulador no se pronuncia. Si COPAM tuviera la posición dominante que dice el Regulador, ¿no sería de esperar que el almacén descubierto, este siendo utilizado en al menos 50%, como sucede en el caso de Enapu?".

Posición de las Gerencias

163. Al respecto, es importante señalar que en la Propuesta del Regulador no se identificó que existan alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR. En particular se indicó que, aun cuando los usuarios de este servicio en el NTPY-NR acudieran al TPY-Enapu no sería posible para dichos usuarios encontrar un espacio de almacenamiento disponible en este último terminal portuario.
164. Cabe señalar que este resultado (la no disponibilidad de espacios de almacenamiento en el TPY-Enapu para carga fraccionada en área descubierta considerando el tipo de carga que almacenan los usuarios del NTPY-NR) es independiente de la cantidad de usuarios del NTPY-NR que acudan al TPY-Enapu, puesto ninguno encontrará espacio disponible.
165. Es decir, no necesariamente debe esperarse que el NTPY-NR tenga una ocupación de al menos 50% como señala el Concesionario para que pueda corroborarse lo planteado en la Propuesta del Regulador, es decir, la no existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio bajo análisis.
166. Asimismo, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, un determinado porcentaje de ocupación del almacén (sea menor o mayor del 50% señalado por el Concesionario) tampoco es condición necesaria o suficiente para que a partir de ello se concluya directamente la existencia o no de condiciones de competencia, debiendo analizarse caso por caso, como se ha realizado en la Propuesta del Regulador.
167. Por lo tanto, se desestima el comentario del Concesionario referido a que debería esperarse una tasa de ocupación de al menos 50% en el almacén del NTPY-NR para que no existan condiciones de competencia.

Comentario y posición de las Gerencias 5

Comentario

168. El Concesionario señala que entre el informe de inicio del procedimiento de desregulación y la Propuesta del Regulador no se han aportado nuevos elementos que sustenten por qué inicialmente se aceptó la desregulación del servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada y posteriormente se desestimó tal solicitud:

"Entre el informe de apertura del proceso de desregulación N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y el informe presentado en la RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 0058-2020-CD-OSITRAN. El Regulador no aporta nuevos elementos que sustenten porque inicialmente aceptó la desregulación del servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada y posteriormente, la desestimo. Entre el informe nuevo y el antiguo, no existe información estadística, financiera o econométrica, que sustente este cambio de criterio. En ninguna parte, se muestra, por ejemplo, que entre el período del inicio del proceso de desregulación y el momento de la desestimación, COPAM tiene posibilidad de incrementar su tarifa por encima de la competencia, sin que esto involucre una pérdida de clientes ¿qué estadísticas nuevas en comparación con el primer informe, el regulador ha utilizado para verificar o validar su hipótesis qué Copam tiene posición dominante en el mercado en cuestión?"

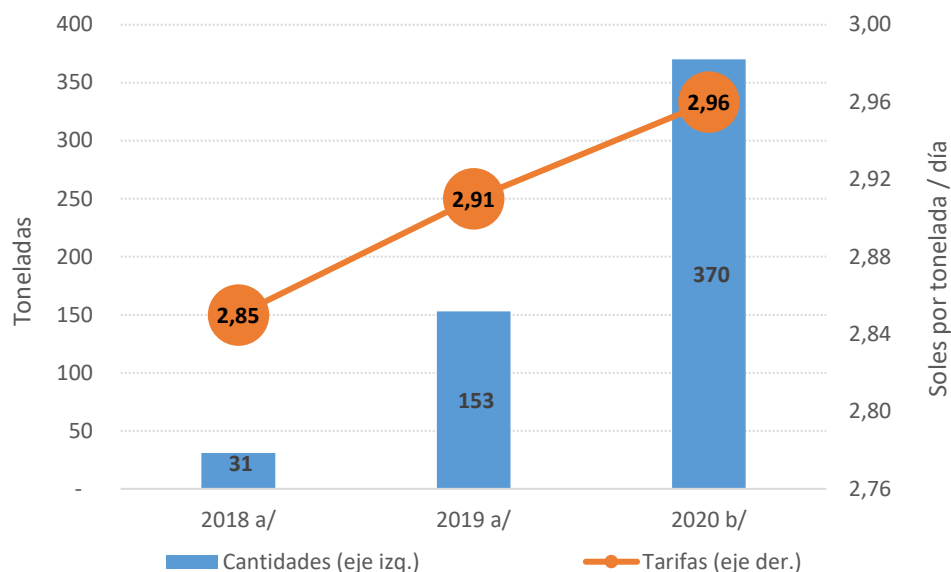
Posición de las Gerencias

169. Al respecto, es importante aclarar, en primer lugar, que la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020, mediante la cual se aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria, fue sustentada en el Informe Conjunto N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), y posteriormente la Propuesta del Regulador fue aprobada por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN del 08 de abril de 2021.
170. En segundo lugar, se debe señalar que el inicio del procedimiento de desregulación del servicio bajo análisis estuvo sustentado en que existían indicios de condiciones de competencia de parte de las zonas A y B (al descubierto) del TPY-Enapu, tal como se argumentó en el mencionado Informe Conjunto de Inicio.
171. En tercer lugar, como se indicó en la Propuesta del Regulador, luego de obtener y evaluar diversa información proporcionada por APN, Enapu y diversos usuarios del NTPY-NR, se llegó a la conclusión de que, aun cuando dichos usuarios estuvieran interesados en usar las mencionadas zonas del TPY-Enapu, no podrían hacerlo porque son áreas relativamente pequeñas (con un tamaño efectivo aún más pequeño) y se encontraban ocupadas, teniendo tasas de ocupación del 70% al 80%, por lo cual no pueden constituirse en fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis. Al respecto, es importante mencionar que la información sobre las tasas de ocupación del TPY-Enapu fue recopilada 17 de marzo de 2021³³ entre el Informe Conjunto de Inicio (aprobado con Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020) y la Propuesta del Regulador (aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN del 08 de abril de 2021).
172. Es decir, la hipótesis de trabajo planteada en el Informe Conjunto de Inicio no ha podido ser corroborada considerando la información diversa recopilada posteriormente en el marco de la elaboración de la Propuesta del Regulador.
173. En cuarto lugar, el Concesionario señala que el Regulador no habría mostrado que, entre el inicio del procedimiento y la aprobación de la Propuesta del Regulador, Copam tiene la posibilidad de incrementar su tarifa por encima de la competencia, sin que esto involucre una pérdida de clientes.
174. Al respecto, es importante señalar que durante el periodo 2018-2020, en el marco anual de la actualización anual por la inflación, las Tarifas del servicio bajo análisis aumentaron 4% en tanto que, en ese mismo periodo, la cantidad brindada de dicho servicio se multiplicó por 11 veces, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

33

La información fue remitida por Enapu mediante comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021.

Gráfico N° 1
EVOLUCIÓN DE TARIFAS Y CANTIDADES DEL SERVICIO DE ALMACENAMIENTO AL
DESCUBIERTO PARA CARGA FRACCIONADA A PARTIR DEL CUARTO DÍA EN
ADELANTE, BRINDADO POR COPAM EN EL NTPY-NR



a/ Información presentada por Copam mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM.

b/ El dato fue remitido por Copam mediante comunicación electrónica del 1 de junio de 2020.

Notas:

- La información sobre las Tarifas fue obtenida de los Tarifarios del NTPY-NR publicados en la página web de Copam, disponibles en: <<https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/TARIFARIOSEE-2018.pdf>>, <<https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/TARIFARIOSEE-2019.pdf>>, y <<https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/TARIFARIOSEE-2020.pdf>> (último acceso: 1 de junio de 2021).
- Las Tarifas se empiezan a aplicar el 1 de enero de cada año.
- En cada año, el importe de la Tarifa es igual independientemente del tiempo de permanencia en el almacén, tal como se muestra en los mencionados tarifarios del NTPY-NR.

Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

175. Es decir, Copam tiene la capacidad para aumentar su tarifa sin que se observe una pérdida de clientes, siendo que por el contrario, la cantidad demandada del servicio bajo análisis ha venido aumentando en un contexto en el cual dichas tarifas han sido incrementadas por parte del Concesionario.
176. Sobre el particular, se precisa que justamente la capacidad de incrementar precios por encima de competencia sin perder clientes como se ha mostrado anteriormente, es una consecuencia de que los usuarios del NTPY-NR no tienen fuentes alternativas de aprovisionamiento para el servicio bajo análisis, razón por la cual se concluye que no existen condiciones de competencia. En consecuencia, debido a la no existencia de condiciones de competencia, se propone continuar aplicando el régimen de regulación tarifaria para el servicio bajo análisis brindado por Copam en el NTPY-NR.
177. Por lo tanto, se desestima el comentario del Concesionario respecto de que no se aportan elementos nuevos que sustenten la Propuesta del Regulador puesto que como se ha indicado anteriormente, dicha propuesta ha considerado información diversa recopilada de APN, Enapu y usuarios del NTPY-NR. Además de ello, junto con dicha propuesta se ha presentado la “Relación de documentos que sustentan la propuesta del Regulador”.³⁴

³⁴

Información disponible en la página web del Regulador:
 <<https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2021/04/relacion-documentos-sustentan-propuesta-ositrان.pdf>> (último acceso: 31 de mayo de 2021).

Comentario y posición de las Gerencias 6

Comentario

178. Según el Concesionario, el Regulador no analiza ni se pronuncia acerca del modelo financiero presentado como parte de su Propuesta de Desregulación, en donde se demostrarían los beneficios de la desregulación del servicio bajo análisis:

“(…) en ninguna parte de los informes elaborados por el Regulador, se analiza ni se pronuncian acerca del Modelo Financiero presentado como parte de la Propuesta de Desregulación en donde se demuestra los beneficios de la desregulación del servicio de almacenamiento al descubierto de carga fraccionada, entre ellos, el impacto sobre la demanda de los servicios estándar, y por consiguiente, la reducción del Cofinanciamiento del Estado al proyecto. Sobre el particular, en el referido informe se establece que las tarifas están en función del costo medio de producción del servicio, sobre el particular el Contrato de Concesión en la Cláusula 1.26.91 del Contrato dice:

Corresponderá al REGULADOR fijar la Tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidos en el Reglamento de Tarifas vigente.

El REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial.

La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.

En aplicación de la referida Cláusula y con buen criterio, el Regulador estableció la tarifa por el servicio como un COSTO MEDIO de carácter PROSPECTIVO, es decir, estableció la tarifa fijando costos y proyectando a futuro un determinado nivel de demanda por el servicio. En otras palabras, el Regulador interpreto que el contrato estaba señalando con el párrafo “La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio”, implicaba que la tarifa sea igual a un costo medio de carácter prospectivo porque la demanda que utilizó para la proyección fue futura.

En este orden de ideas, era de esperarse que con la operación del terminal esta “demanda “prospectiva” se iba a modificar. El problema, como ha sido reseñado reiteradamente en nuestros escritos y lo han señalado las empresas participantes en la Audiencia Pública, es que está demanda por efecto de la competencia cambia continuamente y opta por aquella infraestructura que le ofrece el menor precio. En este escenario es que hemos solicitado que se nos desregule la tarifa, como se observa en las simulaciones que hemos realizado, nuestra intención es mantener la tarifa igual al costo medio prospectivo, pero a través de mecanismos de mercado, tal y como lo hacen nuestros competidores.”

Posición de las Gerencias

179. Al respecto, se precisa que el referido modelo financiero fue presentado por Copam mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM del 04 de septiembre de 2020, complementada posteriormente mediante la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM del 17 de septiembre de 2020. Asimismo, cabe señalar que en la mencionada Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, el Concesionario señaló que consideraba como supuesto de elasticidad precio de la demanda un valor de -2,00 y posteriormente, en su Carta N° 0583-2020-GG-COPAM, indicó que el valor asumido para la elasticidad precio de demanda puede variar entre -1,50 y -2,00.
180. Además, es importante reiterar que, en el Informe Conjunto de Inicio, el Regulador señaló que “se considera la información presentada por el Concesionario mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM del 04 de septiembre de 2020, complementada posteriormente mediante la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM del 17 de septiembre de 2020”, entre la cual se encontraba el modelo financiero del Concesionario.
181. Sin perjuicio de ello, se precisa que uno de los supuestos más importantes del modelo financiero del Concesionario es que la elasticidad-precio de demanda del servicio bajo análisis oscila entre -1,50 y -2,00, lo cual equivale a asumir que una reducción de 1% en el precio del servicio generaría un incremento en la cantidad demandada de entre 1,5% y 2%, es decir, se asume que la demanda de servicios portuarios es elástica. Como se puede desprender fácilmente, con dichos valores cualquier reducción en el precio genera

un importante y positivo impacto sobre los volúmenes de cantidad demanda y, por tanto, en los ingresos obtenidos por Copam debido a la prestación del servicio bajo análisis.

182. Bajo ese contexto, es importante indicar que el resultado del modelo financiero presentado por el Concesionario no es un elemento que corresponda ser evaluado en el marco de un análisis de condiciones de competencia, siendo que para llevar a cabo este análisis corresponde evaluar si existen o no fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio bajo análisis en el NTPY-NR, lo cual ha sido desarrollado en el marco del Informe Conjunto de Inicio, la Propuesta del Regulador, así como en el presente informe.
183. Sin embargo, independientemente de los resultados de su modelo financiero, el Concesionario no justifica por qué utiliza dicho rango para realizar las simulaciones, lo cual es especialmente relevante considerando que dicho supuesto no va en línea con la evidencia empírica sobre los valores de la elasticidad de los servicios portuarios. En efecto, en contraste con lo que presenta el Concesionario, la evidencia empírica muestra que la elasticidad-precio de los servicios portuarios presenta valores menores que la unidad; es decir, la demanda es inelástica, no elástica como asume Copam sin mayor sustento.
184. Sobre el particular, autores como Trujillo y Nombela (1999)³⁵ señalan que existe una opinión generalizada entre los expertos portuarios de que la elasticidad precio de la demanda de servicios portuarios es pequeña, siendo que dicha premisa es confirmada por Meersman *et al* (2003),³⁶ quienes señalan que los servicios portuarios solo representan un pequeño costo respecto del costo de la cadena logística, en consecuencia, la demanda de servicios portuarios resultará ser inelástica.
185. Adicionalmente a las premisas señaladas en el párrafo anterior, OECD (2016)³⁷ señala que la elasticidad precio de los servicios portuarios calculada para los puertos de Bremen, Hamburgo, Rotterdam, Antwerp y Le Havre se encuentran en un intervalo de entre -0,11 y -0,44.
186. De lo anterior, se desprende que el supuesto que realiza el Concesionario para su modelo financiero (elasticidad-precio entre -1,50 y -2,00) no va en línea con la evidencia empírica. Por lo tanto, sería incorrecto tomar como prueba fehaciente de sus afirmaciones los resultados de dicha modelación financiera y, a partir de ellos, derivar conclusiones válidas aplicables al servicio bajo análisis en el marco del presente procedimiento tarifario.
187. En particular no resulta posible validar las conclusiones del Concesionario respecto de que "(l)a desregulación tarifaria de los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día (... carga fraccionada en almacén descubierto ...) generará una mayor demanda para el proyecto con el beneficio de aumentar una mayor recaudación de ingresos para TPY NR que derivan en un menor cofinanciamiento por parte del Concedente" y que "como se observan en las simulaciones realizadas, en todos los escenarios el Proyecto se beneficia de una mayor demanda y por ende el Estado obtiene beneficios de la desregulación tarifaria. Estos beneficios los consigue a través de la mayor recaudación del servicio estándar a la carga, en particular, derivan de un menor cofinanciamiento. En los próximos tres años, los aportes del cofinanciamiento deberían disminuir como consecuencia de la desregulación tarifa".
188. Sin perjuicio de ello, cabe precisar que el resultado de una eventual desregulación tarifaria es un escenario en el cual el Concesionario tiene libertad para establecer los precios del servicio, ya sea por encima o por debajo de los valores actuales de las tarifas, no siendo

³⁵ TRUJILLO, L. y NOMBELA, G. (1999). *Privatization and Regulation of the Seaport Industry*. Policy Research Working Paper Series 2181, The World Bank.

³⁶ MEERSMAN, H.; VAN De VOORDE, E. y VANELSLANDER, T. (2003). *Port Pricing. Considerations on Economic Principles and Marginal Costs*. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 3(4), pp. 371-386.

³⁷ OECD (2016). *Competition Assessment Reviews: Romania*, OECD Publishing, Paris. Disponible en: https://read.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/oecd-competition-assessment-reviews-romania_9789264257450-en#page207 (último acceso: 31 de mayo de 2021).

vinculante para ello la intención actual del Concesionario referida a mantener dichas tarifas igual que el costo medio prospectivo o reducirlas.

189. Por los motivos anteriormente indicados, se desestiman los comentarios del Concesionario evaluados en este acápite.

Comentario y posición de las Gerencias 7

Comentario

190. Copam argumenta también que el Regulador no habría demostrado que el Concesionario tiene la capacidad de incrementar sus precios sin que ello involucre una reducción en la demanda del servicio bajo análisis:

“(...) en ninguna parte del estudio que presenta OSITRAN, se muestra o demuestra estadística, financiera o económicamente, que COPAM tiene capacidad para incrementar precios, sin que esto involucre una reducción en la demanda del servicio en COPAM. Por el contrario, en los documentos que se han remitido en setiembre del 2020, COPAM ha demostrado:

- *que su capacidad de uso del almacén descubierto para carga fraccionada es menor del 5%, en otras palabras, las tarifas que fueron establecidas por OSITRAN no se corresponden con lo que el mercado está dispuesto a pagar. Como antes dijimos, si COPAM tuviera posición dominante, no sería de esperar que el almacén descubierto este siendo utilizado al menos en 50%?*
- *que por las características de la demanda (elástica) de esta región, lo más conveniente para COPAM, los Usuarios y el Estado es reducir las tarifas. Sobre el particular, el Regulador tampoco se ha pronunciado en este informe. El nivel de utilización del almacén descubierto de COPAM (menos del 5%), corrobora fehacientemente que estamos en un mercado de PRECIO, es decir, la demanda opta por la opción menos costosa.*

En otras palabras, el Regulador no ha explicado en ninguno de sus documentos: ¿por qué si Copam desea reducir las tarifas del servicio de almacen descubierto en más de un 50%, Copam tendría posición dominante en el mercado? ¿en un monopolio natural, el monopolista tendría incentivos a reducir sus tarifas en más de 50%?”.

Posición de las Gerencias

191. Al respecto, cabe señalar que anteriormente se ha mostrado que entre los años 2018 y 2020, Copam ha incrementado la tarifa del servicio bajo análisis y, a pesar de ello, aumentó su cantidad demandada en el NTPY-NR, no observándose pérdida de clientes. Es decir, contrariamente a lo señalado por dicha empresa, Copam tiene la capacidad para aumentar la tarifa del servicio bajo análisis sin que se observe una pérdida de clientes.
192. Además es importante indicar que en la Propuesta del Regulador se señaló que aun cuando los usuarios del NTPY-NR pudieran estar interesados en acudir al TPY-Enapu (por ejemplo, debido a un incremento en los precios cobrados por el Concesionario), no sería posible que puedan recibir el servicio bajo análisis porque este último tiene tasas de ocupación de 70% a 80% en sus zonas al descubierto llamadas A y B, razón por la cual se concluye que no existen condiciones de competencia. Cabe señalar nuevamente que la información sobre la tasa de ocupación ha sido remitida por la propia Enapu; es decir, se ha considerado información proporcionada por la propia entidad prestadora que se alega compite con el Concesionario para demostrar que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR y que en virtud de ello no existen condiciones de competencia.
193. De otro lado, en relación con la afirmación de que las tarifas fijadas para el servicio bajo análisis “no se corresponden con lo que el mercado está dispuesto a pagar”, se precisa que Copam puede solicitar una revisión de tarifas por parte del Regulador en el marco de lo establecido para tal fin en el nuevo Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado

mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 25 de enero de 2021.

194. Sobre el particular, la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión señala que el Concedente y/o el Concesionario podrán solicitar al Regulador la fijación y/o revisión de las tarifas, precisándose que las condiciones y requisitos para la modificación de tarifas serán establecidas en el RETA. Asimismo, de manera complementaria el RETA vigente, prescribe en el inciso iii, del artículo 10 del RETA, lo siguiente: *“es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en el presente reglamento.”*
195. En relación con la afirmación del Concesionario de “que por las características de la demanda (elástica) de esta región, lo más conveniente para Copam, los Usuarios y el Estado es reducir las tarifas”, como se ha demostrado anteriormente, la evidencia empírica muestra por el contrario que los servicios portuarios se caracterizan por presentar una demanda inelástica.
196. Por ello no es posible validar la conclusión según la cual una reducción en el precio ocasionará un incremento más que proporcional en la cantidad demandada del servicio bajo análisis, independientemente de que Copam desee reducir las tarifas del servicio de almacén descubierto en más de un 50%.
197. Por lo tanto, debido a los motivos indicados anteriormente se desestiman los comentarios del Concesionario evaluados en este acápite.

Comentario y posición de las Gerencias 8

Comentario

198. El Concesionario manifiesta lo siguiente con relación a la carga que es almacenada en el NTPY-NR por más de tres días:

“El Regulador en su Informe hace referencia a la “carga pesada” y sustenta que COPAM tiene una infraestructura y equipamiento de mejor calidad y capacidad frente al Puerto de ENAPU-Yurimaguas, por lo tanto, la “carga pesada” no puede ser atendida en el Puerto de ENAPU por lo que esto evidencia la no existencia de condiciones de competencia; sin embargo, el regulador no precisa la importancia de esta carga en el TPY-NR. La “carga pesada” es una carga poco frecuente, tal y como los propios usuarios lo mencionaron en la Audiencia Pública. Esta característica de la poca frecuencia de la carga proyecto, consideramos que no permite hacer una inferencia sobre las condiciones de competencia del mercado actuales y futuras, tal y como el Regulador lo plantea en su informe. Como se dijo antes, el Regulador debe realizar un análisis de todo el mercado relevante con información estadística que sustente debidamente su posición, mientras esto no suceda sólo se tratará de una hipótesis.

En este contexto, consideramos que el regulador, en su papel de “arbitro” no sólo debería considerar los clientes de COPAM (TPY-NR) que no utilizan los servicios del Puerto de ENAPU. Consideramos que para que el Informe del Regulador esté debidamente motivado, es URGENTE que realice el mismo análisis con los clientes que actualmente se encuentran en el Puerto de ENAPU y no utilizan los servicios del TPYNR”.

Adicionalmente, cuando el Regulador utiliza la expresión “carga pesada”, no nos queda claro, si está haciendo referencia a la “carga de proyecto”, la cual, como es conocido por el Regulador, no forma parte de este proceso de desregulación. En todo caso, debemos informar al Regulador, que en el caso de COPAM, la “carga pesada” es denominada “carga de proyecto”, tal y como está establecido en nuestro Reglamento de Operaciones que fue debidamente aprobado por el Regulador. En efecto, en el Anexo 10 del Referido Reglamento se dice:

Carga Proyecto: () Se considera a toda carga que requiere especial estiba, levantamiento, manipulación y/o tratamiento especial por la naturaleza de la carga y/o ha pedido expreso

del usuario; incluyendo sus partes, accesorios y cualquier complemento adicional que sea y forme parte de la operación. Pudiendo consistir en artículos de alto valor o críticos como:

- Equipos para infraestructuras off-shore
- Equipos para plantas
- **Maquinaria pesada**
- Material rodante
- Carga Química
- Entre otros”.

Por tanto, la “carga pesada” a la que hace referencia OSITRAN estaría en la línea de “carga proyecto” según nuestro Reglamento de Operaciones, de ser así, existiría una ERROR MATERIAL, en el proyecto de Resolución, que debería ser subsanado por el Regulador”.

Posición de las Gerencias

199. Como se indicó en la Propuesta del Regulador, según la información proporcionada por el Concesionario en su Carta N° 0046-2021-GG-COPAM, los usuarios demandaron el servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra y fierros. Asimismo, en la Propuesta del Concesionario se señala lo siguiente:

“Almacén Descubierto para Carga Fraccionada

El almacén descubierto tiene un área de alrededor 7,998 M2, asumiendo que la carga pueda apilarse hasta 3M del altura, entonces, el área total sería de 23,994 M3. En este espacio se almacena principalmente chatarra, equipamiento y maquinaria pesada, tubos, entre otros. La tasa de ocupación del almacén esta alrededor del 1%, por consiguiente, como en el anterior caso, el espacio sin usar del área de almacenamiento está cercano al 100%.

Cabe precisar que durante el período 2017-2020, si bien es cierto, que más carga ingresó a almacenamiento en el año 2020, sin embargo, en promedio sólo el 17% de la carga fue almacenada y como se dijo antes aún los volúmenes son poco representativos para el área que se dispone (Cuadro N°13).”

[El subrayado es nuestro.]

200. En esa línea, en la Propuesta del Regulador se indicó que, a juzgar por los referidos productos (chatarra, equipamiento, maquinaria pesada, tubos, fierros, entre otros), estos representan en su mayoría carga pesada. En ese sentido, considerando la infraestructura y equipamiento de los terminales administrados por Copam y Enapu en Yurimaguas, en la Propuesta del Regulador se señaló que la única alternativa para movilizar carga pesada sería el NTPY-NR. Dicha afirmación es consistente con lo indicado por GPR Solutions SAC³⁸ y Agencia Fluvial Carolina EIRL³⁹, usuarios del NTPY-NR, quienes indicaron que el TPY-Enapu no cuenta con el equipamiento e instalaciones necesarias para movilizar carga pesada como estructuras metálicas, maquinarias, equipos y materiales de construcción.⁴⁰
201. Ahora bien, según la Propuesta del Concesionario, el producto principal por el que se demandó el servicio bajo análisis en los años 2018, 2019 y 2020 fue la chatarra, producto que representó el 100%, 92% y el 100% del total de carga fraccionada almacenada a partir del cuarto día en adelante en el almacén descubierto del NTPY-NR, respectivamente.
202. Considerando ello, con fecha 31 de mayo de 2021 se llevó a cabo una reunión con un funcionario de Copam, quien precisó que la chatarra que se moviliza a través del NTPY-NR se compacta en bultos de latas, fierros o electrodomésticos⁴¹. Asimismo, indicó que

³⁸ Información enviada a través de comunicación electrónica del 25 de febrero de 2021.

³⁹ Información enviada mediante Escrito S/N del 26 de febrero de 2021.

⁴⁰ Materiales de construcción embalados o paletizados.

⁴¹ Acta de fecha 31 de mayo de 2021 que contiene los principales temas tratados en la conversación telefónica con el Sr. Álvaro Olórtegui, Analista de Regulación y Finanzas de Copam.

Ransa Comercial S.A. es el principal cliente que solicita el servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante en el referido terminal.

203. Con fecha 01 de junio de 2021, se llevó a cabo una reunión con Ransa Comercial S.A.⁴², en la cual sus representantes manifestaron que la chatarra es transportada de manera compactada en paquetes de dos y media, tres e incluso cinco toneladas cada uno, provenientes de Iquitos a Yurimaguas con destino a Chimbote para la empresa Siderperú, la cual utiliza la chatarra como principal insumo para la elaboración de acero⁴³. Asimismo, se indicó que Ransa Comercial S.A. en ninguna circunstancia considera al TPY-Enapu como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, toda vez que el NTPY-NR, a diferencia del TPY-Enapu, cuenta con: (i) mejor infraestructura y equipamiento con mayor rendimiento y capacidad para descargar su carga (chatarra), (ii) diversidad de servicios en el terminal portuario, y (iii) mejores condiciones de manipuleo de la carga.
204. Además, los representantes de Ransa Comercial S.A. señalaron que su demanda del servicio bajo análisis es ocasional (principalmente por problemas logísticos relacionados con el arribo de las naves y/o camiones). En dichos casos, señaló que la demanda del almacén descubierto es de aproximadamente cuatro días.
205. Dado lo anterior, tal como se indicó en la Propuesta del Regulador, es importante reiterar que los usuarios que movilizan chatarra en Yurimaguas tienen como única fuente de aprovisionamiento del servicio bajo análisis el NTPY-NR, toda vez que a través de dicho terminal es posible embarcar y manipular su carga en la medida que, a diferencia que el TPY-Enapu, el terminal administrado por Copam cuenta con los equipos y la infraestructura adecuados para atender dicho tipo de carga.
206. Sin perjuicio de ello, a efectos de brindar mayor evidencia sobre el análisis presentado en la Propuesta del Regulador, se llevaron a cabo entrevistas adicionales con los principales usuarios de carga fraccionada en el TPY-Enapu. Al respecto, debe indicarse que mediante Carta N° 092-2021-ENAPUSA/TPY/AD, Enapu señaló que los clientes que utilizaron sus áreas de almacenamiento durante el periodo 2018-2020 fueron: Joseph S.A.C., Cervecería San Juan S.A., Madec Loreto S.A.C. y Transber S.A.C.
- Con fecha 27 de mayo de 2021 se sostuvo una reunión con el representante de la empresa Joseph S.A.C.⁴⁴, en la cual nos informó que la principal carga fraccionada que moviliza en Yurimaguas son motokars en cajas. En particular, señaló que, debido a las condiciones del muelle del NTPY-NR (muelle fijo), este moviliza su carga mediante el TPY-Enapu. Adicionalmente, con fecha 28 de mayo de 2021, se sostuvo una reunión con un representante de Enapu⁴⁵, quien manifestó que Joseph S.A.C. hace uso del almacén descubierto (Zona B) del terminal y en promedio utiliza dicho almacén de dos a tres días.

Considerando ello, es posible inferir que la empresa Joseph S.A.C. no podría movilizar su carga por el NTPY-NR debido a las características del muelle de dicho terminal. Además, en caso se lograra movilizar esta carga mediante el NTPY-NR, debido a la alta rotación de la carga de dicha empresa, este usuario tampoco

⁴² Acta de fecha 01 de junio de 2021 que contiene los principales temas tratados en la reunión no presencial vía Microsoft Teams, con la Sra. Elizabeth Miluska Castillo Coveñas y el Sr. Juan Carlos Zapata Zapata, Jefa de negocios del sector extractivo y Jefe de proyectos y cotizaciones, respectivamente en Ransa Comercial S.A.

⁴³ Información disponible: <<https://www.siderperu.com.pe/conocenos/proveedores>> y <https://www.siderperu.com.pe/sites/pe_gerdau/files/PDF/MemAn19SIDERPERU1906.pdf> (último acceso: 01 de junio de 2021).

⁴⁴ Acta de fecha 27 de mayo de 2021 que contiene los principales temas tratados en la reunión no presencial vía Microsoft Teams, con el Sr. Rubén Leyva, Gerente General de Joseph S.A.C.

⁴⁵ Acta de fecha 28 de mayo de 2021 que contiene los principales temas tratados en la reunión no presencial vía Microsoft Teams, con el Sr. Bartolomé Tanchiva, Administrador (e) del TPY-Enapu.

representaría un demandante potencial del servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante.

- El 28 de mayo de 2021 se llevó a cabo una reunión con un representante de la empresa Cervecería San Juan S.A., quien señaló que moviliza principalmente productos como cerveza, gaseosa y agua. Debido a las características de dichos productos, señaló que hace uso del almacén techado del TPY-Enapu, sin embargo, precisó que cuando no cuenta con espacio para almacenar su carga, utiliza el almacén descubierto del TPY-Enapu (Zona A) para los envases vacíos de sus productos.

En tal sentido, debe advertirse que la empresa Cervecería San Juan S.A. prefiere utilizar el almacén techado en lugar del almacén descubierto debido a las características de su carga. Por lo tanto, la carga que moviliza esta empresa tampoco será materia de evaluación en el presente procedimiento, puesto que no se encuentra asociada con el almacenamiento en almacén descubierto.

- En la Memoria Anual 2019 del TPY-Enapu, se señala lo siguiente sobre la empresa Madec Loreto S.A.C.⁴⁶:

“El Terminal Portuario de Yurimaguas mantuvo durante el 2019 una mitad de su almacén de carga alquilada a la Cervecería San Juan S.A., y la otra, a la empresa de cemento Madec Loreto S.A.C. Sus zonas de almacenaje A y B han funcionado también para similares propósitos pues almacena cajas con botellas vacías de cerveza, chatarra, cajas de motos, entre otros.”

Cuadro n.º 8 Dimensiones del almacén y zonas de almacenaje del TP de Yurimaguas

Áreas	Dimensiones
Almacén N° 1	2,676 m ²
Zona A	998 m ²
Zona B	550 m ²

Fuente: Enapu S.A.”

Al respecto, se evidencia que la empresa Madec Loreto S.A.C. hace uso del almacén techado de Enapu para el almacenamiento de materiales de construcción (bolsas de cemento principalmente). Por tal motivo, este tipo de carga no será analizada en el presente procedimiento.

Cabe precisar que ocasionalmente esta empresa también moviliza chatarra, siendo que en estos casos almacena la carga en zonas descubiertas. De ello, se infiere que el usuario prefiere almacenar la chatarra en área descubierta, puesto que el área techada ya se encuentra alquilada a la misma empresa para el almacenamiento de materiales de construcción que no pueden estar expuestos a la intemperie. Considerando ello, se advierte que la empresa Madec Loreto S.A.C. no presenta incentivos para movilizar únicamente su carga de chatarra a través del NTPY-NR, en tanto que su carga principal (materiales de construcción) es movilizada mediante el TPY-Enapu, en la cual tiene arrendado un espacio techado para el almacenamiento de esta carga.

⁴⁶

Cabe señalar que, según los registros administrativos de la Sunat, Madec Loreto S.A.C. con RUC 20528338098 es una empresa cuyas actividades económicas están orientadas a la venta al por mayor de materiales de construcción y al transporte de carga por vías de navegación interiores. Asimismo, cuenta con permiso de operación por parte del MTC para prestar el servicio de transporte fluvial en la modalidad de carga en el ámbito nacional y en tráfico irregular, el cual fue otorgado mediante Resolución Directoral N° 043-2015-MTC/13 del 30 de abril de 2015, y renovado mediante Resolución Directoral N° 285-2020-MTC/17.04 del 11 de junio de 2020.

- Mediante comunicación electrónica del 19 de marzo de 2021, la empresa Transber S.A.C.⁴⁷ señaló que los productos que almacena son químicos, lubricantes, tuberías, equipos y materiales de industria petrolera. Asimismo, indicó que utiliza el servicio de almacenaje en zona techada en el NTPY-NR y el TPY-Enapu. Por tal motivo, la carga que moviliza tampoco será analizada en el presente procedimiento.
207. Por lo tanto, es posible afirmar que los usuarios que hacen uso del servicio de almacenamiento de carga en el TPY-Enapu presentan una preferencia por el almacenamiento en zona cubierta o con techo, esto debido a las características de los productos que movilizan. Asimismo, en el caso de aquellos usuarios que utilizan la zona descubierta (como Joseph S.A.C.), se observa que únicamente utilizan dicho almacén por dos o tres días debido a la alta rotación de la carga, por lo que tampoco demandarían el servicio bajo análisis en el NTPY-NR. Adicionalmente, en el caso de Madec Loreto S.A.C., se evidencia que esta empresa no tiene incentivos para movilizar su carga de chatarra por el NTPY-NR, puesto que la principal carga que ella moviliza es atendida en el TPY-Enapu, en donde tiene alquilada un área techada para su almacenaje.
208. En tal sentido, quienes demandarían el servicio bajo análisis son aquellos usuarios que movilicen chatarra; sin embargo, para dichos usuarios (Ransa Comercial S.A.), el NTPY-NR resulta ser la única alternativa de aprovisionamiento puesto que cuenta con la infraestructura y el equipamiento adecuados para atender este tipo de carga. Otros usuarios como Madec Loreto S.A.C. que también movilizan chatarra pero a través del TPY-Enapu, no tienen incentivos para movilizar su carga por el NTPY-NR, puesto que su principal carga (cemento) es almacenada bajo techo en el TPY-Enapu.
209. Por lo tanto, de manera contraria a lo señalado por Copam, considerando la información de los demandantes y potenciales demandantes del servicio bajo análisis, sí es posible afirmar que el NTPY-NR es la única alternativa que tienen los usuarios para movilizar carga fraccionada como la chatarra, y por tanto, de almacenar este tipo carga. Por ello, no se aceptan los comentarios realizados por Copam.
210. De otro lado, debe indicarse que el Anexo 10 del Reglamento de Operaciones del NTPY-NR⁴⁸ señala lo siguiente respecto de la carga proyecto:
- “Carga Proyecto: () Se considera a toda carga que requiere especial estiba, levantamiento, manipulación y/o tratamiento especial por la naturaleza de la carga y/o ha pedido expreso del usuario; incluyendo sus partes, accesorios y cualquier complemento adicional que sea y forme parte de la operación. Pudiendo consistir en artículos de alto valor o críticos como:*
- Equipos para infraestructuras off-shore
 - Equipos para plantas
 - Maquinaria pesada
 - Material rodante
 - Carga Química
 - Entre otros”
211. Al respecto, a la fecha, el Concesionario se encuentra facultado a brindar, entre otros, los servicios de: (i) almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierta a partir del cuarto día en adelante, y (ii) almacenamiento de carga de proyecto. Considerando ello, es importante mencionar que, a solicitud de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM, el Concesionario envió la lista de usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierta a partir del cuarto día en adelante, indicando además la carga que movilizaron dichos usuarios. Como se indicó previamente, los productos para

⁴⁷ Comunicación electrónica del 19 de marzo de 2021 enviado por la Sra. Mariangelly Gonzales Camacho, Asistente Administrativa de Transber S.A.C.

⁴⁸ Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 0323-2020-APN-GG del 01 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/R-E-O-P.pdf> (último acceso 30.05.2021)

los cuales se demandó el referido servicio de almacenamiento fueron: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra y fierros.

212. De la información enviada por el propio Concesionario, queda claro que dichos productos no califican como carga proyecto, pues hicieron uso del servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante, mas no demandaron el servicio de almacenamiento de carga proyecto. Por tanto, es importante aclarar que en la Propuesta del Regulador se señaló que, a juzgar por los productos, estos en su mayoría representarían carga pesada sin llegar a calificarla como carga proyecto.
213. En tal sentido, debe indicarse que no existe un error en la Propuesta del Regulador en cuanto la carga pesada a que se refiere en la Propuesta del Regulador no representa carga proyecto, desestimándose por tal motivo el comentario del Concesionario.

Comentario y posición de las Gerencias 9

Comentario

214. El Concesionario plantea que negar la solicitud de desregulación de las tarifas para almacén descubierto de carga fraccionada implicaría mayores costos para los usuarios del servicio y una menor recaudación para el Estado. Añade que en la Propuesta del Regulador no se evalúa el efecto que puede tener la política regulatoria propuesta, estando este obligado a maximizar el bienestar. En este contexto, Copam cuestiona cuál es el objetivo que persigue la política regulatoria implementada por Ositrán.

“Negar la solicitud de desregulación de las tarifas para almacén descubierto de carga fraccionada implicaría mayores costos para los usuarios del servicio y una menor recaudación para el Estado. Al respecto, en el informe presentado por Ositrán, ¿en ninguna parte se evalúa el efecto que puede tener la política regulatoria propuesta por el Regulador? En todo caso, en la teoría de la regulación económica, el Regulador está obligado a maximizar el bienestar, es decir, el excedente del consumidor más los beneficios que obtiene la empresa regulada, en este caso particular, también se incluiría los beneficio para el Estado porque se trata de una infraestructura cofinanciada. del informe presentado por el Regulador se desprende que no se está maximizando el bienestar porque el usuario va a pagar mayores costos portuarios, Copam y por ende el Concedente van a recaudar menos, por lo tanto, ¿qué persigue la política regulatoria implementada por Ositrán en el caso de TPY NR?”

Posición de las Gerencias

215. Sobre el particular, es importante señalar que los alegados “mayores costos” para los usuarios del servicio bajo análisis parten de la premisa que Copam reduciría el precio del servicio si se dejara sin efecto el actual régimen de regulación tarifaria. Sin embargo, se precisa que dicha empresa no tiene la obligación legal ni contractual de reducir su precio en un escenario de desregulación tarifaria.
216. Cabe señalar que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, se estableció una tarifa de S/ 2,85 por tonelada/día en cualquiera de los rangos de almacenamiento del día 4 al 8, del 9 al 15 y de 16 en adelante. Dicha tarifa fue fijada igual al costo operativo⁴⁹ que fue calculado en S/ 2,85 por tonelada/día y, producto de la actualización anual por inflación, hoy en día asciende a un importe de S/ 3,02⁵⁰. Es decir, si la intención del Concesionario es mantener la tarifa igual al costo medio prospectivo, tal como ha señalado en sus comentarios a la Propuesta del

⁴⁹ Se refiere a la Retribución de Servicio Especial (en adelante, RSE), respecto de la cual la cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión señala que “(e)l REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial”. El valor de la RSE para el año 2021 fue actualizada mediante Oficio N° 00125-2020-GRE-OSITRAN, notificado en copia a Copam el 21 de diciembre de 2020.

⁵⁰ Información disponible en la página web de Copam: <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2021/05/Tarifario-general-may21.pdf> (último acceso: 31 de mayo de 2021).

Regulador, el precio del servicio bajo análisis en un escenario de desregulación tarifaria no se reduciría, razón por la cual no se esperaría un incremento en la demanda, y menos una reducción del cofinanciamiento. Con lo cual, en principio, la decisión de desestimar la solicitud de desregulación tarifaria tampoco tendría efecto, no modificándose por ende el bienestar social.

217. En consecuencia, por los motivos indicados anteriormente, corresponde desestimar el comentario del Concesionario.

Comentario y posición de las Gerencias 10

Comentario

218. Finalmente, en su Carta N° 0275-2021-GG-COPAM, el Concesionario concluye que sería recomendable que el Ositrán profundice el Informe presentado considerando los comentarios antes señalados, así como los realizados en la Audiencia Pública, para que la Resolución del Consejo Directivo se encuentre debidamente motivada.

Posición de las Gerencias

219. Al respecto, cabe señalar que en los apartados anteriores se han evaluado los comentarios recibidos sobre la Propuesta del Regulador y se ha brindado las opiniones de las Gerencias respecto a cada uno de ellos.
220. Sin perjuicio de ello, es importante precisar que en la Propuesta del Regulador se sustentó la desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por Copam en la no existencia de condiciones de competencia, de acuerdo con el marco regulatorio vigente.
221. A su vez, la no existencia de condiciones de competencia se explica por lo señalado en dicha propuesta, esto es, que aun cuando los usuarios del NTPY-NR estén interesados en obtener el servicio bajo análisis en la alternativa identificada por el Concesionario (el TPY-Enapu), ello no es posible debido a que las zonas alternativas de almacenamiento al descubierto (las zonas A y B de este último terminal) son espacios pequeños y con altas tasas de ocupación.
222. Cabe señalar que el artículo 6 del TUO de la LPAG, señala que la motivación de las decisiones administrativas debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico y la exposición de las razones que justifican la decisión. En el caso particular, conforme se ha indicado anteriormente, la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN y de manera más específica el informe de sustento desarrolla las razones de manera detallada y precisa las fácticas y jurídicas que justifican la propuesta del Regulador de desestimar la solicitud de desregulación tarifaria del servicio de carga fraccionada descubierto.
223. Por lo tanto, la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN con la cual se aprueba la Propuesta del Regulador se encuentra debidamente motivada, correspondiendo por ello no aceptar el comentario del Concesionario que indica lo contrario.
224. Finalmente, es preciso indicar que adicionalmente para efectos de la decisión del Regulador y de conformidad con lo previsto en el artículo 59 del RETA aplicable, en el presente procedimiento se procede a dar respuesta a cada uno de los comentarios formulados tanto por el Concesionario como por los demás terceros interesados, lo cual garantiza que la decisión del Regulador se encuentra debidamente sustentada.

Comentario y posición de las Gerencias 11**Comentario**

225. En la Audiencia Pública llevada a cabo el 6 de mayo de 2021, el MTC señaló que, como Concedente, la decisión que ha tomado el Regulador le resulta preocupante por el cofinanciamiento, siendo que se necesita buscar incentivos para revertir la problemática de que Copam estaría subutilizando su infraestructura. En tal sentido, el MTC señala que el Regulador debe hacer un análisis más global, considerando que, como Estado, se busca lograr que el NTPY-NR cumpla su función y que optimice su infraestructura.

Posición de las Gerencias

226. Al respecto, cabe señalar que, como ha indicado el Concesionario, su “intención es mantener la tarifa igual al costo medio prospectivo” del servicio bajo análisis en un escenario de desregulación tarifaria. Es decir, si se deja de aplicar el actual régimen de regulación tarifaria, la demanda no se vería afectada pues el precio se mantendría igual a la actual tarifa.
227. A su vez, dado que la demanda no se vería afectada por una decisión del Concesionario (de mantener la tarifa igual que el costo medio en un escenario de desregulación), tampoco se modificaría el actual cofinanciamiento que periódicamente transfiere el Estado a Copam en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión.
228. Además, es importante señalar que en virtud de la solicitud de desregulación tarifaria, le corresponde al Regulador evaluar las condiciones de competencia de modo tal que si existen condiciones de competencia debe desregularse y si no existen debe implementarse o, en este caso, continuar aplicándose el régimen de regulación tarifaria para el servicio bajo análisis.
229. En virtud de lo anterior, en opinión de estas Gerencias, en el marco del presente procedimiento de desregulación tarifaria, no corresponde que el Regulador evalúe el grado de utilización de la infraestructura del NTPY-NR ni la optimización de su uso.

Comentario y posición de las Gerencias 12**Comentario**

230. En la Sesión Extraordinaria N° 66 del CUP de alcance nacional del 3 de mayo de 2021, el señor Roberto De La Tore Aguayo señaló que, si bien está clara la posición del Regulador, no se está solucionando el problema de fondo, que se debe ver desde la perspectiva del usuario; es decir, habría que evaluar cómo el Concesionario puede bajar la tarifa para poder competir con el TPY-Enapu, en beneficio de los usuarios. En tal sentido, el señor De la Tore señaló que quizá la tarifa puede convertirse en una máxima a fin de resolver este problema, dado que al Concesionario no le importaría si tiene menos ingresos pues el Concedente cubre la parte que corresponde, al ser una concesión cofinanciada.
231. Por otro lado, el señor De la Tore consultó sobre si el TPY-Enapu ofrece más días de almacenamiento dentro del llamado Servicio Estándar y el NTPY-NR menos y cómo se podría resolver eso para que Copam sea más competitivo.

Posición de las Gerencias

232. Al respecto, el señor De la Tore plantea que correspondería evaluar cómo el Concesionario puede bajar la tarifa del servicio bajo análisis.
233. En atención a ello se precisa que las tarifas son aquellas que el Regulador estableció mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, las cuales se vienen actualizando anualmente en función a la inflación, siendo que, como se indicó

anteriormente, en caso se considere que las tarifas deben ser revisadas, el Concesionario puede solicitar una revisión de las mismas por parte del Regulador.

234. De otro lado, sobre la posibilidad de convertir las tarifas del NTPY-NR en tarifas máximas, se señala que ello no es posible de implementar por parte de este Regulador, puesto que el actual régimen tarifario se encuentra establecido en el Contrato de Concesión (Sección IX: Régimen económico: tarifas y precio) no es el de tarifas máximas.
235. Asimismo, cabe señalar que la cantidad de días de almacenamiento incluidos en la Tarifa del Servicio Estándar del NTPY-NR (tres) fue establecido en la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión. En el caso del TPY-Enapu, si bien no se cuenta con la figura del Servicio Estándar, la cantidad de días de almacenamiento libre para carga de cabotaje también es de tres días.⁵¹ En tal sentido, la cantidad de días libres de almacenamiento entre ambos terminales (NTPY-NR y TPY-Enapu) no marcaría la diferencia ante un escenario de posible elección entre ellos.
236. En virtud de lo anterior, se dan por atendidas las consultas planteadas por el señor De la Tore en el CUP de alcance nacional.

Comentario y posición de las Gerencias 13

Comentario

237. En la Sesión Extraordinaria N° 25 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín, el señor Marco Antonio Cruzalegui Chávez señaló que, según lo expuesto por el Regulador, era evidente que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio bajo análisis. Sin embargo, también señaló que debería haber una fórmula que permita actualizar los precios determinados desde hace algún tiempo, sin afectar los ingresos del Concesionario y la ejecución de las inversiones y considerando que se necesitan servicios sostenibles en el tiempo, como sucede en el caso del sector de energía eléctrica. Además, añadió que como usuarios les interesa que los precios sean económicos, competitivos y sostenibles en el tiempo, y en ese contexto solicitó que en la audiencia se pueda escuchar a la otra parte.
238. Además, también en la sesión de dicho consejo, el señor Rubén Del Águila Panduro indicó que tiene que haber una causal de la solicitud del Concesionario, porque resulta claro que no hay condiciones de competencia. Además precisó que si se desregula se va a formar un monopolio pues, el análisis indica que no hay áreas libres en otro puerto.

Posición de las Gerencias

239. Al respecto, se precisa que los comentarios de los integrantes del mencionado consejo regional de usuarios fueron atendidos en la misma sesión por parte de los representantes de estas Gerencias, señalándose que el NTPY-NR era una concesión cofinanciada que recibe cofinanciamiento por parte del Estado, lo cual siempre cubre los costos de provisión de los servicios brindados en esa instalación portuaria, y que las tarifas se actualizan anualmente considerando lo establecido en el Contrato de Concesión.
240. Adicionalmente a ello, se precisa que en efecto, como lo solicitó el señor Cruzalegui y en aplicación del RETA, se llevó a cabo la Audiencia Pública el 6 de mayo de 2021, en la cual se recibieron comentarios de parte del Concesionario, los cuales se han evaluado anteriormente en este documento.
241. De otro lado, en relación con el comentario del señor Del Águila, se precisa que los causales de la solicitud del Concesionario están contenidos en los documentos presentados así como en los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, los cuales se han evaluado y atendido en el marco del presente procedimiento.

⁵¹

Información tomada del Tarifario de Enapu, disponible en:
<https://www.enu.com.pe/web/tarifario_completo.php> (último acceso: 31 de mayo de 2021).

VI. CONCLUSIONES

242. Los usuarios del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado por Copam en el NTPY-NR en su mayoría almacenan carga pesada, siendo la más importante la chatarra que es transportada de manera compactada en paquetes de aproximadamente dos y media, tres e incluso cinco toneladas cada uno.
243. El encargado del transporte fluvial de la chatarra compactada es la empresa Ransa Comercial S.A., quien a su vez utiliza el NTPY-NR como punto de descarga en la ciudad de Yurimaguas, desde la cual dicho producto es llevado vía terrestre rumbo a Chimbote por otra empresa de transporte para posteriormente ser entregado a Siderperú.
244. Cabe señalar que Ransa Comercial S.A. en ninguna circunstancia considera al TPY-Enapu como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, por diversos factores como: la infraestructura y equipamiento con mayor rendimiento y capacidad para el descargue de los productos, diversidad de servicios en el terminal portuario, y mejores condiciones de manipuleo de la carga en el NTPY-NR en comparación con el TPY-Enapu. Por los motivos indicados anteriormente, este usuario no está interesado en emplear el TPY-Enapu para movilizar y, por ende, almacenar la chatarra compactada del cuarto día en adelante.
245. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando pudieran estar interesados en buscar otro proveedor del servicio bajo análisis, los usuarios del NTPY-NR no podrían conseguir un espacio disponible para almacenar sus productos en el TPY-Enapu porque:
- El almacén techado del TPY-Enapu se encuentra alquilado a las empresas Cervecería San Juan S.A. y Cemento Madec Loreto S.A.C. para almacenar cajas conteniendo botellas con cerveza y bolsas de cemento, respectivamente; y
 - Las zonas de almacenamiento al descubierto (zonas A y B) del TPY-Enapu son:
 - áreas relativamente pequeñas en comparación con los almacenes disponibles en el NTPY-NR (reduciéndose aún más su área efectiva disponible para almacenamiento puesto que por dichas zonas A y B se observa circulación de los camiones que entran y salen del TPY-Enapu), y
 - según información brindada por Enapu, muestran elevadas tasas de ocupación (del 70 a 80%), encontrándose ocupadas en su totalidad por las empresas Cervecería San Juan S.A. y Joseph S.A.C. para el almacenar cajas con botellas vacías de cerveza y motokar en unidades y motos lineales en cajas, respectivamente.
246. Además, los usuarios del NTPY-NR tampoco podrían emplear como fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio al Terminal Portuario Yurimaguas administrado por Petroperú S.A. porque este terminal no está orientado a movilizar carga fraccionada (sino hidrocarburos) no siendo posible almacenar la mencionada carga fraccionada al descubierto y porque dicho terminal es de uso privado, es decir, no atiende al público en general, entre los cuales se encuentran los usuarios del NTPY-NR.
247. Por otro lado, tampoco se han identificado almacenes localizados en la ciudad de Yurimaguas (fuera de alguna instalación portuaria) en los cuales los usuarios del NTPY-NR pudieran almacenar sus productos a partir del cuarto día en adelante. Al respecto, es importante mencionar que, en su solicitud de desregulación tarifaria, el Concesionario tampoco señaló que exista algún almacén extraportuario que pudiera ejercer presión competitiva sobre el NTPY-NR.
248. En tal sentido, en la medida que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado en el cual el

Concesionario brinda el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto en el NTPY-NR.

249. Por lo tanto, en opinión de estas Gerencias, luego de evaluar la información presentada por el Concesionario, así como los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, corresponde desestimar la solicitud de desregulación presentada por Copam respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR y, en consecuencia, mantener el actual régimen de regulación tarifaria.

VII. RECOMENDACIÓN

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

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

ANEXO N° 1
COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA REMITIDA POR EL ADMINISTRADOR DEL TPY-ENAPU
LOS DÍAS 17 Y 19 DE MARZO DE 2021

Comunicación electrónica del 19 de marzo de 2021

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

Señor. Roberto Carlos Daga Lázaro
OSITRAN
Buenos días.

Referente a la consulta debo manifestarle lo siguiente:

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

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

Comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021

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

Señor: Roberto Carlos Daga Lázaro.
OSITRAN
Buenas tardes.

Referente a la información solicitada debo manifestarle lo siguiente:

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

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

[El resaltado de amarillo es nuestro.]

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

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
Mediante Carta N° 0208-2021-GG-COPAM, el Concesionario presentó los siguientes comentarios: a. El Concesionario argumenta que no se consideró ni evaluó la información relacionada con las estadísticas del servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada descubierto remitida a solicitud del Regulador en el marco del presente procedimiento. Añade que, en su opinión, “esta omisión hace que el proceso de determinación respecto a si procede o no la desregulación no cuente con todos los elementos necesarios para formular una hipótesis válida, sino que por el contrario se están presentando únicamente elementos que sustentan la hipótesis y recomendación planteada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos al Consejo Directivo de OSITRAN”. b. Considerando la supuesta omisión señalada previamente, en su Carta N° 0208-2021-GG-COPAM recibida el 14 de abril de 2021, el Concesionario menciona lo siguiente: <i>“Cabe indicar que, mostramos nuestra profunda preocupación respecto a la referida omisión puesto que constituye una reincidencia por parte de la administración pues conforme recordarán similar situación se</i>	Con relación al punto a) precedente, es importante indicar que el Concesionario no precisa el documento mediante el cual remitió la información relacionada con las estadísticas del servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto que, a su juicio, no ha sido evaluada por el Regulador. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que durante el presente procedimiento se ha evaluado la siguiente información proporcionada por el Concesionario: i. Mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM el Concesionario solicitó el inicio de procedimiento de desregulación tarifaria para un grupo de servicios especiales en el NTPY-NR, en el cual adjuntó el documento “Propuesta para desregulación tarifaria del servicio especial de almacenamiento del 4to día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”. Al respecto, debe indicar que en dicho documento se presenta, entre otra, información estadística sobre la demanda del servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén cubierto, siendo que de dicha información se desprende que los usuarios demandaron principalmente el almacenamiento de chatarra. Como se aprecia en la Propuesta Tarifaria, a efectos de identificar los principales productos para los cuales se demandó el servicio bajo análisis se utilizó la información proporcionada por el Concesionario a través de la Carta N° 046-2021-GG-COPAM, tal como se cita a continuación: <i>“76. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario envió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020. De la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: <u>estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros.</u>”</i> [El subrayado es nuestro.]

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>dio en el proceso de desregulación del servicio de almacenamiento bajo techo cubierto, oportunidad donde la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos no se pronunciara y/o incluyera en los considerandos del Informe Conjunto N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ), el modelo económico financiero presentado por nuestra empresa bajo el documento titulado “Propuesta para desregulación tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Copam” de fecha 16 de septiembre de 2020. Como en el presente caso, dicha información fue presentada a raíz de un propio requerimiento de OSITRAN, pero no fue considerada en el informe antes citado, omisión que motivara el recurso de reconsideración que presentáramos ante lo decidido por el Consejo Directivo y la modificación de lo resuelto por dicho colegiado”.</i> c. De otro lado, el Concesionario señala una supuesta “(i)noobservancia de lo prescrito por el Artículo 172 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, dispositivo que regula la actuación probatoria señalando que cuando la entidad considere necesario rechazar un medio probatorio, en el presente caso las estadísticas referidas al servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada descubierto, deberá hacerlo de manera motivada”.	ii. Adicionalmente, mediante Oficio N° 0069-2020-GRE-OSITRAN, se solicitó al Concesionario que subsane determinadas omisiones advertidas en su solicitud de desregulación tarifaria a fin de cumplir con lo dispuesto en el artículo 62 del RETA. Considerando ello, mediante Carta N° 0583-2020-GG-COPAM, el Concesionario envió el Informe Complementario “Propuesta para Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM”, así como, entre otros, un modelo económico financiero sobre el almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto. Al respecto, es importante precisar que la información presentada en la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM fue solicitada por este Regulador a efectos de que COPAM cumpla con los requisitos mínimos de admisibilidad exigidos en el artículo 62 del RETA. Además, debe indicarse que la información antes mencionada sirvió como base para iniciar del presente procedimiento de desregulación tarifaria, tal como se aprecia en los antecedentes del Informe Conjunto N° 0035-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ). Sin perjuicio de ello, como se abordará más adelante, el modelo económico presentado por Copam no resulta determinante para la evaluación de las condiciones de competencia, siendo además que dicho modelo se basa en supuestos alejados de la evidencia empírica, que estima valores para la elasticidad precio de la demanda para los servicios portuarios menores a la unidad en contraposición al mencionado modelo que asume valores mayores que la unidad. iii. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario remitió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020. En el marco de la evaluación de la mencionada información sobre los usuarios del NTPY-NR, en la Propuesta del Regulador se señaló que “<i>de la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros</i>”.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
Añade Copam que “(e)n el presente caso del análisis del informe presentado al Consejo Directivo no se desprende que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos se haya pronunciado y/o sustentado sobre la pertinencia y elementos adicionales aportados por la información que ustedes mismos nos solicitaran, omisión que no permite presentar al Consejo Directivo de OSITRAN todos los elementos necesarios para adoptar una decisión sobre la solicitud de desregulación formulada por nuestra empresa”. d. Además, el Concesionario plantea una supuesta “(a)fectación a los principios reconocidos por los numerales 1.2, 1.3, 1.5, 1.8 y 1.11 del Artículo IV del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, dispositivos que reconocen los preceptos que deben observarse dentro de todo procedimiento administrativo, los mismos que se vulnerarían si persiste la omisión la injustificada de los medios probatorios aportados por nuestra empresa, en específico las estadísticas referidas al servicio especial de almacenamiento descubierto.” En tal sentido, Copam solicita que nos pronunciemos sobre todos los medios probatorios que ella aportara y que fueran	Considerando ello, debe indicarse que, contrariamente a lo señalado por el Concesionario, la información presentada por Copam sí ha sido evaluada por el Regulador en el marco del presente procedimiento, tal como como se ha evidenciado en el párrafo previo. Por tal motivo, en opinión de estas Gerencias, <u>corresponde desestimar el comentario a) precedente</u> presentado por Copam que indica lo contrario. Ahora bien, respecto del punto b) precedente cabe señalar que, como se ha demostrado en la evaluación del punto a) anterior, no ha existido omisión por parte del Regulador respecto a evaluar la información remitida por Copam en el marco del presente procedimiento de desregulación tarifaria. Sin perjuicio de ello, se precisa que el comentario de Copam no está referido al servicio bajo análisis en el presente procedimiento (almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en <u>almacén descubierto</u> brindado en el NTPY-NR) sino que atañe al servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en <u>almacén cubierto</u> brindado en el NTPY-NR. En tal sentido, en razón a que el argumento propuesto por el Concesionario no guarda relación con el objeto del presente procedimiento de desregulación, se rechaza el mismo, pues carece de sentido emitir pronunciamiento. Ello de conformidad con lo previsto en el artículo 174 del TUO de la LPAG, que prevé que la administración podrá rechazar motivadamente los medios de prueba propuestos por el administrado cuando no guarden relación con el fondo del asunto.⁵² Por lo tanto, <u>no se acepta lo indicado por el Concesionario</u> en el punto b) precedente, puesto que no es un comentario referido al presente procedimiento. Sobre el punto c) precedente, debe indicarse que el artículo 172 del TUO de la LPAG señala expresamente lo siguiente:

52

Artículo 174. Actuación probatoria

174.1 Cuando la administración no tenga por ciertos los hechos alegados por los administrados o la naturaleza del procedimiento lo exija, la entidad dispone la actuación de prueba, siguiendo el criterio de concentración procesal, fijando un período que para el efecto no será menor de tres días ni mayor de quince, contados a partir de su planteamiento. Sólo podrá rechazar motivadamente los medios de prueba propuestos por el administrado, cuando no guarden relación con el fondo del asunto, sean improcedentes o innecesarios.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
solicitados por el Regulador, de conformidad con lo dispuesto por el RETA y el TUO de la LPAG.	“Artículo 172.- Alegaciones 172.1 Los administrados pueden en cualquier momento del procedimiento, formular alegaciones, aportar los documentos u otros elementos de juicio, los que serán analizados por la autoridad, al resolver. (...)” Como se puede observar, el artículo en mención establece el deber de la administración; en este caso del Regulador, de analizar las alegaciones, documentos u otros elementos de juicio que hubieran sido aportados por los administrados durante el procedimiento. Ahora bien, en el caso concreto, el Concesionario sostiene que este Regulador no se ha pronunciado sobre las estadísticas referidas al servicio especial de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto. No obstante, es preciso indicar que, tal como se ha indicado anteriormente, este Regulador sí evaluó la información estadística presentada por el Concesionario en el marco del presente procedimiento. En particular, para el inicio del presente procedimiento se evaluó la información enviada mediante Cartas N° 546 y 583-2020-GG-COPAM, así como aquella información proporcionada mediante Carta N° 046-2021-GG-COPAM, la cual fue expresamente indicada en la Propuesta del Regulador: “76. Mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM del 19 de enero de 2021, el Concesionario <u>envió información sobre los usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto del NTPY-NR durante los años 2018, 2019 y 2020. De la revisión de dicha información, se observa que dichos usuarios solicitaron el referido servicio de almacenamiento para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra, y fierros.</u>” (...) “78. Ahora bien, a juzgar por los productos para los cuales los usuarios solicitaron el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en adelante en el NTPY-NR, se observa que en su mayoría estos son carga pesada, por lo que se requeriría que esta sea embarcada o descargada mediante un equipamiento que cuente con la capacidad para

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	<i>realizar tal maniobra, así como un muelle que cuente con la capacidad portante para soportar el peso de la carga. A fin de determinar si es posible atender a dicha carga pesada tanto por el NTPY-NR como por el TPY-Enapu, en el siguiente cuadro se muestran las principales características sobre la infraestructura y el equipamiento que poseen ambos terminales portuarios.”</i> (...) 79. <i>Como puede apreciarse, el NTPY-NR posee infraestructura y equipamiento que permite atender carga más pesada que el TPY-Enapu. En particular, debe indicarse que el TPY-Enapu no posee la capacidad portante ni el equipamiento adecuado para movilizar carga pesada, por lo que el NTPY-NR sería la única alternativa que tendrían los usuarios para movilizar este tipo de carga en Yurimaguas.</i> (...) 81. <i>En tal sentido, <u>toda vez que el NTPY-NR es la única alternativa que tendrían los usuarios de Copam para embarcar o descargar carga pesada, y al ser el servicio de almacenamiento un servicio complementario al servicio principal de embarque o descarga de mercancías, es posible afirmar que el NTPY-NR es también la única alternativa que tienen los usuarios para almacenar carga pesada a partir del cuarto día en adelante en almacén descubierto.</u></i> [El subrayado es nuestro]. Por lo tanto, <u>se desestima el comentario del Concesionario</u> indicado en el punto c) precedente, debido a que la información estadística presentada por el Concesionario en el marco del procedimiento de desregulación sí fue objeto de análisis y pronunciamiento expreso por parte del Regulador en su propuesta, habiéndose dado cumplimiento estricto a lo previsto en el artículo 172 del TUO de la LPAG. Con relación al punto d) precedente, el Concesionario señala que la omisión en la evaluación de los medios probatorios aportados vulneraría el principio de debido procedimiento, principio de impulso de oficio, principio de imparcialidad, principio de buena fe procedimental y principio de verdad material previstos en el TUO de la LPAG. No obstante, no precisa de qué manera o en qué medida dichos principios han sido o serían vulnerados con la decisión del Regulador.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	Sobre el particular, es preciso indicar el artículo 173 del TUO de la LPAG, señala que corresponde a los administrados aportar pruebas o aducir alegaciones lo cual implica que dicho administrado tiene la carga de la prueba de lo que alega. Sobre el particular, Morón (2019) señala lo siguiente: <i><u>“Un supuesto dificultoso es la carga probatoria en materia de revisión de los actos, pues se afirma que, a consecuencia de la presunción de legitimidad, la carga de la prueba incumbe totalmente al interesado que lo ataca. Lo cierto es que antes de sancionar un acto administrativo, se reúnen muchos antecedentes que los particulares necesitarán contradecir, y para eso asumen la carga de la prueba según los principios generales.”</u></i>⁵³ [El subrayado es nuestro]. En tal sentido, carecen de sustento las alegaciones sobre vulneración de principios formulada por el Concesionario, debido a que las mismas no permiten identificar de manera concreta y precisa alguna supuesta vulneración o incumplimiento atribuido al Regulador que pueda ser objeto de análisis. Sin perjuicio de lo indicado, es preciso reiterar que este Regulador sí ha evaluado y se ha pronunciado sobre la información presentada por el Concesionario en el marco del presente procedimiento, tal como ha sido demostrado en las respuestas anteriores. Por lo tanto, <u>se desestima el comentario del Concesionario presentado en el punto d) precedente</u>, en razón a que sus alegaciones carecen de sustento.
El Concesionario señala que “(e)l informe presentado por Ositran no cuenta con “información del mercado”, es decir, no dispone de estadística que sustente las hipótesis que plantea en su informe, respecto de que Concesionaria Puerto Amazonas S.A., (COPAM) tiene posición dominante en el servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada. En el informe no se	El Concesionario consulta sobre cómo se puede establecer que Copam tiene posición dominante sin considerar las participaciones de mercado del NTPY-NR y del TPY-Enapu. Al respecto se señala que la no existencia de condiciones de competencia planteada en la Propuesta del Regulador está asociada a que, aun cuando los usuarios del NTPY-NR pudieran estar interesados en acudir al TPY-Enapu para recibir el servicio bajo análisis, ello no sería posible porque no existe disponibilidad de espacio de almacenamiento al descubierto en el TPY-Enapu puesto que su tasa de ocupación es

53

MORÓN, J. (2019). *Comentarios de la Ley del Procedimiento Administrativo General*. Tomo II, 14ta Edición. Editorial Gaceta Jurídica Lima, 2019. Pag. 19.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
presenta la participación de mercado de TPY Enapu y TPY NR, entonces, sin las participaciones de mercado de Enapu y Copam, ¿Cómo Ositran puede establecer que Copam tiene posición dominante?”. Adiciona Copam que “las tarifas del servicio de almacenamiento descubierto para carga fraccionada en TPY-NR que fueron fijadas por Ositran no están diferenciadas por tipo de producto, en otras palabras, la definición del mercado relevante debe involucrar la carga fraccionada total que es movilizada por TPY Enapu y por TPY NR que utiliza almacén descubierto. En otras palabras, la definición del mercado no puede restringirse a los productos que están utilizando actualmente TPY- NR (que son los que menos volumen aportan al mercado), tal y como está en el informe de Ositran, sino que también debe tomar en cuenta la participación de mercado de TPY Enapu y para ello, el Regulador requiere sustentar su informe con información estadística. Por ejemplo, en el informe de Ositran con estadística debidamente elaborada, debería presentar cuanto (sic) es el nivel de capacidad de utilización del almacén al descubierto de Enapu (el <i>Google Map</i> (sic) no es sustento, no prueba nada, tal y como lo presenta Ositran), con respecto al nivel de capacidad utilizada por Copam, considerando que ambos disputan el mismo mercado”. Bajo ese contexto, el Concesionario añade que “el Regulador también debe considerar la carga que potencialmente puede usar este servicio, por ejemplo, la procedente de las regiones de Trujillo o Chiclayo, que eventualmente ingresa a los almacenes de TPY Enapu, pero que no ingresa TPY NR. En el informe de	de 70% a 80% en su zonas al descubierto A y B, tal como informó Enapu en comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021. Sin perjuicio de lo anterior, es importante precisar que la participación o cuota de mercado no es determinante para deducir directamente, a partir de ella, la existencia o no de condiciones de competencia en un mercado relevante. En efecto, como señala Motta (2018), “la cuota de mercado que posee una empresa no es una condición necesaria ni suficiente para demostrar su dominancia”, debiendo por tal motivo analizarse caso por caso, tal como se ha realizado en la Propuesta del Regulador. Es decir, el porcentaje de cuota o participación de mercado no es un requisito necesario y suficiente para determinar condiciones de competencia. Por lo que corresponde desestimar el comentario del Concesionario respecto a incluir los porcentajes de participación de mercado. De otro lado, cabe señalar que en la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, mediante la cual se fijó la tarifa del servicio bajo análisis, claramente se distinguió entre los mercados relevantes para el “almacenamiento de carga fraccionada en <u>área descubierta</u> del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia” y “almacenamiento de carga fraccionada en <u>área cubierta</u> del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia”, no por tipo de producto, tal como señala el Concesionario. Sin embargo, la definición de mercado relevante de almacenamiento de carga fraccionada distinguiendo entre almacén cubierto y descubierto no implica, como plantea el Concesionario, que el análisis debe considerar la carga fraccionada total puesto que, como fue indicado en el Informe Conjunto de Inicio, existen productos como la cerveza (botellas llenas) y cemento que deben ser almacenados en espacios cubiertos (tal como ocurre actualmente en el TPY-Enapu en cuyo Almacén N° 01 techado se almacena cerveza y cemento de las empresas Cervecería San Juan S.A. y Madec Loreto S.A.C., respectivamente). Adicionalmente, el Concesionario señala que el Regulador debería presentar el nivel de capacidad utilizada del almacén al descubierto del TPY-Enapu, con respecto al nivel de capacidad utilizada en el NTPY-NR, tomando en consideración que ambos disputarían el mismo mercado. En atención a ello es importante reiterar que en la Propuesta del Regulador se señaló que, de acuerdo con información remitida por Enapu, la tasa de ocupación de las zonas al descubierto del TPY-Enapu (zonas A y B) es de 70% a 80%, razón por la cual no es posible para los usuarios del NTPY-NR encontrar un espacio disponible de almacenamiento en el mencionado terminal para el

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
Ositrán está (sic) carga actual y potencial es dejada de lado, con lo cual, las conclusiones a las que arriba el Regulador son totalmente sesgadas”.	almacenamiento de carga fraccionada a partir del cuarto día en adelante en área al descubierto, ello sin perjuicio del nivel de ocupación de los almacenes al descubierto del NTPY-NR. Es decir, la información sobre la tasa de ocupación de las zonas A y B del TPY-Enapu ha sido obtenida de una fuente oficial que es la propia entidad prestadora que administra el referido terminal portuario, no habiéndose obtenido de fuentes secundarias como <i>Google Maps</i>. Sin perjuicio de ello, se precisa que el uso de esta última herramienta informática (<i>Google Maps</i>) fue con la finalidad de obtener fotografías satelitales en las cuales se puede observar que las zonas de desplazamiento de los camiones al interior del TPY-Enapu ocurre en las zonas A y B de dicho terminal portuario, por lo cual la zona efectivamente disponible para almacenamiento en esos espacios al descubierto es aún más pequeña. Por otro lado, en relación con el análisis de usuarios del TPY-Enapu se precisa que, de acuerdo con información remitida por Enapu mediante comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021, la cual fue presentada en la Propuesta del Regulador, los clientes del servicio de almacenamiento al descubierto son Cervecería San Juan S.A. (para almacenar en la zona A cajas con botellas vacías de cerveza proveniente de Pucallpa) y Joseph S.A.C. (para almacenar en la zona B motokar en unidades y motos lineales en cajas provenientes de Iquitos), con cuyas cargas se alcanza tasas de ocupación del 70% a 80% en las mencionadas zonas A y B del TPY-Enapu durante al menos los cuatro últimos años. Debido a ello se considera que se ha cubierto la gran mayoría de usuarios del servicio de almacenamiento al descubierto brindado en el TPY-Enapu, razón por la cual los resultados no pueden estar sesgados. En consecuencia, por los motivos expuestos anteriormente, <u>se desestiman los comentarios del Concesionario</u> que han sido presentados en este apartado.
El Concesionario señala lo siguiente con relación a la estructura tarifaria establecida por el Regulador para el servicio bajo análisis: <u>“Según la estructura tarifaria de TPY NR que fue establecida por el Regulador, TPY NR compite por todo el mercado de almacenamiento descubierto</u>	Al respecto, según la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN citada anteriormente, la estructura tarifaria del servicio bajo análisis fue determinada en función de la cantidad de días de almacenamiento al descubierto de la carga fraccionada, en tres intervalos: del día 4 al día 8, del día 9 al día 15 y del día 16 en adelante, considerando una unidad de cobro establecida en soles por tonelada/día de almacenamiento.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>de carga fraccionada. En ninguna parte de la Resolución Tarifaria de OSITRAN se establece que, con la tarifa fijada, TPY NR sólo podrá atender la “demanda residual” del referido producto, como pretendería establecer OSITRAN en este informe. Asimismo, ni en el Contrato de Concesión, ni en las interpretaciones de Contrato o Adendas establecen que TPY NR únicamente puede brindar sus servicios portuarios en el “mercado residual”. De persistir con este error, OSITRAN estaría limitando o restringiendo el acceso al mercado de TPY NR al “mercado residual” y a su vez estaría obligando a que los pocos usuarios que requieran de los servicios de COPAM, paguen una tarifa cinco veces mayor a la que podrían pagar en ENAPU.</i> <i>¿Cual es el sentido de aplicar una política regulatoria de este tipo? ¿a través de esta política, el regulador considera que está fomentando la competencia? ¿implementando esta política regulatoria, el Regulador está permitiendo que los usuarios disponga (sic) de un mayor número de alternativas para almacenar su carga al descubierto?”.</i>	Por su lado, como se indicó anteriormente, el análisis de condiciones de competencia llevado a cabo como paso previo al establecimiento de la mencionada estructura tarifaria distinguió entre los mercados relevantes para el “almacenamiento de carga fraccionada en <u>área descubierta</u> del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia” y “almacenamiento de carga fraccionada en <u>área cubierta</u> del cuarto día en adelante en el TPY-NR y su zona de influencia” tal como se muestra en la mencionada Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN. Es decir, no se trató como un todo a la carga fraccionada sino que se distinguió entre su almacenamiento en área descubierta y área cubierta. Bajo ese contexto, la estructura tarifaria del servicio bajo análisis pudo haber sido establecida considerando una única tarifa sin necesidad de considerar intervalos de permanencia en almacén, e incluso se pudo haber establecido considerando una menor o mayor cantidad de intervalos, no dependiendo ello de los resultados del análisis de condiciones de competencia. En el caso concreto del mencionado servicio, los tres intervalos de la estructura tarifaria se encuentran “en línea con las prácticas portuarias usuales” respecto al cobro por su prestación, tal como fue explicado en el Informe Tarifario que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, señalada anteriormente. A su vez, los resultados del análisis de condiciones de competencia tampoco dependieron de cómo se iba a establecer la estructura tarifaria del servicio bajo análisis, sino que, como se indica en el citado el Informe Tarifario que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, la conclusión de que no existían condiciones de competencia se explica porque no se encontraron fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis. Por lo explicado anteriormente, queda claro que la estructura tarifaria del servicio bajo análisis no depende ni tampoco explica o es determinante para los resultados del respectivo análisis de condiciones de competencia. De ahí que no corresponde asociar la estructura tarifaria de un servicio con las condiciones de competencia existentes en el mercado relevante en el cual se brinda dicho servicio. Por tal motivo, se desestima el comentario del Concesionario según el cual existe asociación entre la estructura tarifaria y los resultados del análisis de condiciones de competencia.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	De otro lado, respecto de los comentarios de Copam sobre la demanda residual es importante precisar que en el Informe Conjunto de Inicio que sirvió de sustento para la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020, mediante la cual se inició el procedimiento de desregulación tarifaria del servicio bajo análisis, se señala que el tipo de demanda que actualmente tiene el NTPY-NR (sea residual o total) no depende directamente de un pronunciamiento del Regulador, siendo que dicha demanda se explica por las características de los usuarios de servicios portuarios en la zona donde se ubica dicho terminal. En virtud de ello, se desestima el comentario del Concesionario respecto de la demanda residual. Cabe añadir que la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017 mediante la cual se fijó la tarifa del servicio bajo análisis fue emitida en un contexto en el cual el servicio aún no se brindaba, razón por la cual no existía demanda aún, y menos podría afirmarse o descartarse la existencia de demandas residuales para el servicio bajo análisis. Por tales razones, se desestiman los comentarios del Concesionario respecto de que existe un error de parte del Regulador que limita o restringe el acceso del NTPY NR al “mercado residual”. Adicionalmente, Copam plantea interrogantes sobre los aspectos regulatorios, consultando sobre el sentido de la aplicación de la decisión regulatoria, si se fomenta la existencia de competencia y si ello permitiría a los usuarios disponer de mayores alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis. Al respecto estas Gerencias señalan lo siguiente sobre las consultas del Concesionario: • El sentido de la aplicación de la decisión regulatoria es implementar la desregulación o continuar aplicando el mecanismo de regulación tarifaria en aquellos servicios en los cuales no existen condiciones de competencia. • En cuanto al fomento de competencia, justamente por la falta de esta es que la Propuesta del Regulador está orientada a mantener el actual régimen de regulación tarifaria al servicio bajo análisis en el NTPY-NR. • Finalmente, debido justamente a la falta de alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR (para el servicio bajo análisis) es que se ha identificado que no

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	existen condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual se brinda dicho servicio. En virtud de las respuestas brindadas por estas Gerencias en el párrafo anterior, se dan por atendidas las consultas planteadas por el Concesionario sobre los aspectos regulatorios del servicio bajo análisis brindado en el NTPY-NR.
Según el Concesionario “(e)l Regulador no analiza cuánto de la capacidad del almacén descubierto de Copam es utilizado, como presentamos en setiembre de 2020, la capacidad de nuestro almacén está siendo subutilizado. Sobre el porcentaje de utilización de nuestra capacidad de almacenaje descubierta, el Regulador no se pronuncia. Si COPAM tuviera la posición dominante que dice el Regulador, ¿no sería de esperar que el almacén descubierto, este siendo utilizado en al menos 50%, como sucede en el caso de Enapu?”.	Al respecto, es importante señalar que en la Propuesta del Regulador no se identificó que existan alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR. En particular se indicó que, aun cuando los usuarios de este servicio en el NTPY-NR acudieran al TPY-Enapu no sería posible para dichos usuarios encontrar un espacio de almacenamiento disponible en este último terminal portuario. Cabe señalar que este resultado (la no disponibilidad de espacios de almacenamiento en el TPY-Enapu para carga fraccionada en área descubierta considerando el tipo de carga que almacenan los usuarios del NTPY-NR) es independiente de la cantidad de usuarios del NTPY-NR que acudan al TPY-Enapu, puesto ninguno encontrará espacio disponible. Es decir, no necesariamente debe esperarse que el NTPY-NR tenga una ocupación de al menos 50% como señala el Concesionario para que pueda corroborarse lo planteado en la Propuesta del Regulador, es decir, la no existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio bajo análisis. Asimismo, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, un determinado porcentaje de ocupación del almacén (sea menor o mayor del 50% señalado por el Concesionario) tampoco es condición necesaria o suficiente para que a partir de ello se concluya directamente la existencia o no de condiciones de competencia, debiendo analizarse caso por caso, como se ha realizado en la Propuesta del Regulador. Por lo tanto, <u>se desestima el comentario del Concesionario</u> referido a que debería esperarse una tasa de ocupación de al menos 50% en el almacén del NTPY-NR para que no existan condiciones de competencia.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
El Concesionario señala que entre el informe de inicio del procedimiento de desregulación y la Propuesta del Regulador no se han aportado nuevos elementos que sustenten por qué inicialmente se aceptó la desregulación del servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada y posteriormente se desestimó tal solicitud: <i>“Entre el informe de apertura del proceso de desregulación N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y el informe presentado en la RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 0058-2020-CD-OSITRAN. El Regulador no aporta nuevos elementos que sustenten porque inicialmente aceptó la desregulación del servicio de almacenamiento descubierto de carga fraccionada y posteriormente, la desestimo. Entre el informe nuevo y el antiguo, no existe información estadística, financiera o econométrica, que sustente este cambio de criterio. En ninguna parte, se muestra, por ejemplo, que entre el período del inicio del proceso de desregulación y el momento de la desestimación, COPAM tiene posibilidad de incrementar su tarifa por encima de la competencia, sin que esto involucre una pérdida de clientes <u>¿qué estadísticas nuevas en comparación con el primer informe, el regulador ha utilizado para verificar o validar su hipótesis qué Copam tiene posición dominante en el mercado en cuestión?”</u></i>	Al respecto, es importante aclarar, en primer lugar, que la Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020, mediante la cual se aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria, fue sustentada en el Informe Conjunto N° 00135-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), y posteriormente la Propuesta del Regulador fue aprobada por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN del 08 de abril de 2021. En segundo lugar, se debe señalar que el inicio del procedimiento de desregulación del servicio bajo análisis estuvo sustentado en que existían indicios de condiciones de competencia de parte de las zonas A y B (al descubierto) del TPY-Enapu, tal como se argumentó en el mencionado Informe Conjunto de Inicio. En tercer lugar, como se indicó en la Propuesta del Regulador, luego de obtener y evaluar diversa información proporcionada por APN, Enapu y diversos usuarios del NTPY-NR, se llegó a la conclusión de que, aun cuando dichos usuarios estuvieran interesados en usar las mencionadas zonas del TPY-Enapu, no podrían hacerlo porque son áreas relativamente pequeñas (con un tamaño efectivo aún más pequeño) y se encontraban ocupadas, teniendo tasas de ocupación del 70% al 80%, por lo cual no pueden constituirse en fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis. Al respecto, es importante mencionar que la información sobre las tasas de ocupación del TPY-Enapu fue recopilada 17 de marzo de 2021⁵⁴ entre el Informe Conjunto de Inicio (aprobado con Resolución de Consejo Directivo N° 0058-2020-CD-OSITRAN del 04 de noviembre de 2020) y la Propuesta del Regulador (aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN del 08 de abril de 2021). Es decir, la hipótesis de trabajo planteada en el Informe Conjunto de Inicio no ha podido ser corroborada considerando la información diversa recopilada posteriormente en el marco de la elaboración de la Propuesta del Regulador. En cuarto lugar, el Concesionario señala que el Regulador no habría mostrado que, entre el inicio del procedimiento y la aprobación de la Propuesta del Regulador, Copam tiene la posibilidad de incrementar su tarifa por encima de la competencia, sin que esto involucre una pérdida de clientes.

⁵⁴ La información fue remitida por Enapu mediante comunicación electrónica del 17 de marzo de 2021.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM													
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias												
	Al respecto, es importante señalar que durante el periodo 2018-2020, en el marco anual de la actualización anual por la inflación, las Tarifas del servicio bajo análisis aumentaron 4% en tanto que, en ese mismo periodo, la cantidad brindada de dicho servicio se multiplicó por 11 veces, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DE TARIFAS Y CANTIDADES DEL SERVICIO DE ALMACENAMIENTO AL DESCUBIERTO PARA CARGA FRACCIONADA A PARTIR DEL CUARTO DÍA EN ADELANTE, BRINDADO POR COPAM EN EL NTPY-NR <table><thead><tr><th>Año</th><th>Cantidades (Toneladas)</th><th>Tarifas (Soles por tonelada / día)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2018 a/</td><td>31</td><td>2,85</td></tr><tr><td>2019 a/</td><td>153</td><td>2,91</td></tr><tr><td>2020 b/</td><td>370</td><td>2,96</td></tr></tbody></table> a/ Información presentada por Copam mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM. b/ El dato fue remitido por Copam mediante comunicación electrónica del 1 de junio de 2020. Notas:	Año	Cantidades (Toneladas)	Tarifas (Soles por tonelada / día)	2018 a/	31	2,85	2019 a/	153	2,91	2020 b/	370	2,96
Año	Cantidades (Toneladas)	Tarifas (Soles por tonelada / día)											
2018 a/	31	2,85											
2019 a/	153	2,91											
2020 b/	370	2,96											

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	- La información sobre las Tarifas fue obtenida de los Tarifarios del NTPY-NR publicados en la página web de Copam, disponibles en: <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/TARIFARIOSEE-2018.pdf>, <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/TARIFARIOSEE-2019.pdf>, y <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/TARIFARIOSEE-2020.pdf> (último acceso: 1 de junio de 2021). - Las Tarifas se empiezan a aplicar el 1 de enero de cada año. - En cada año, el importe de la Tarifa es igual independientemente del tiempo de permanencia en el almacén, tal como se muestra en los mencionados tarifarios del NTPY-NR. Fuente: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. Es decir, Copam tiene la capacidad para aumentar su tarifa sin que se observe una pérdida de clientes, siendo que por el contrario, la cantidad demandada del servicio bajo análisis ha venido aumentando en un contexto en el cual dichas tarifas han sido incrementadas por parte del Concesionario. Sobre el particular, se precisa que justamente la capacidad de incrementar precios por encima de competencia sin perder clientes como se ha mostrado anteriormente, es una consecuencia de que los usuarios del NTPY-NR no tienen fuentes alternativas de aprovisionamiento para el servicio bajo análisis, razón por la cual se concluye que no existen condiciones de competencia. En consecuencia, debido a la no existencia de condiciones de competencia, se propone continuar aplicando el régimen de regulación tarifaria para el servicio bajo análisis brindado por Copam en el NTPY-NR. Por lo tanto, <u>se desestima el comentario del Concesionario</u> respecto de que no se aportan elementos nuevos que sustenten la Propuesta del Regulador puesto que como se ha indicado anteriormente, dicha propuesta ha considerado información diversa recopilada de APN, Enapu y usuarios del NTPY-NR. Además de ello, junto con dicha propuesta se ha presentado la “Relación de documentos que sustentan la propuesta del Regulador”.⁵⁵

55

Información disponible en la página web del Regulador:
<<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/04/relacion-documentos-sustentan-propuesta-ositrان.pdf>> (último acceso: 31 de mayo de 2021).

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
Según el Concesionario, el Regulador no analiza ni se pronuncia acerca del modelo financiero presentado como parte de su Propuesta de Desregulación, en donde se demostrarían los beneficios de la desregulación del servicio bajo análisis: <i>“(…) en ninguna parte de los informes elaborados por el Regulador, se analiza ni se pronuncian acerca del Modelo Financiero presentado como parte de la Propuesta de Desregulación en donde se demuestra los beneficios de la desregulación del servicio de almacenamiento al descubierto de carga fraccionada, entre ellos, el impacto sobre la demanda de los servicios estándar, y por consiguiente, la reducción del Cofinanciamiento del Estado al proyecto. Sobre el particular, en el referido informe se establece que las tarifas están en función del costo medio de producción del servicio, sobre el particular el Contrato de Concesión en la Cláusula 1.26.91 del Contrato dice:</i> <i>Corresponderá al REGULADOR fijar la Tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidos en el Reglamento de Tarifas vigente.</i> <i>El REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial.</i>	Al respecto, se precisa que el referido modelo financiero fue presentado por Copam mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM del 04 de septiembre de 2020, complementada posteriormente mediante la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM del 17 de septiembre de 2020. Asimismo, cabe señalar que en la mencionada Carta N° 0546-2020-GG-COPAM, el Concesionario señaló que consideraba como supuesto de elasticidad precio de la demanda un valor de -2,00 y posteriormente, en su Carta N° 0583-2020-GG-COPAM, indicó que el valor asumido para la elasticidad precio de demanda puede variar entre -1,50 y -2,00. Además, es importante reiterar que, en el Informe Conjunto de Inicio, el Regulador señaló que “se considera la información presentada por el Concesionario mediante Carta N° 0546-2020-GG-COPAM del 04 de septiembre de 2020, complementada posteriormente mediante la Carta N° 0583-2020-GG-COPAM del 17 de septiembre de 2020”, entre la cual se encontraba el modelo financiero del Concesionario. Sin perjuicio de ello, se precisa que uno de los supuestos más importantes del modelo financiero del Concesionario es que la elasticidad-precio de demanda del servicio bajo análisis oscila entre -1,50 y -2,00, lo cual equivale a asumir que una reducción de 1% en el precio del servicio generaría un incremento en la cantidad demandada de entre 1,5% y 2%, es decir, se asume que la demanda de servicios portuarios es elástica. Como se puede desprender fácilmente, con dichos valores cualquier reducción en el precio genera un importante y positivo impacto sobre los volúmenes de cantidad demanda y, por tanto, en los ingresos obtenidos por Copam debido a la prestación del servicio bajo análisis. Bajo ese contexto, es importante indicar que el resultado del modelo financiero presentado por el Concesionario no es un elemento que corresponda ser evaluado en el marco de un análisis de condiciones de competencia, siendo que para llevar a cabo este análisis corresponde evaluar si existen o no fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio bajo análisis en el NTPY-NR, lo cual ha sido desarrollado en el marco del Informe Conjunto de Inicio, la Propuesta del Regulador, así como en el presente informe. Sin embargo, independientemente de los resultados de su modelo financiero, el Concesionario no justifica por qué utiliza dicho rango para realizar las simulaciones, lo cual es especialmente relevante

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<u>La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.</u> En aplicación de la referida Cláusula y con buen criterio, el Regulador estableció la tarifa por el servicio como un COSTO MEDIO de carácter PROSPECTIVO, es decir, estableció la tarifa fijando costos y proyectando a futuro un determinado nivel de demanda por el servicio. En otras palabras, el Regulador interpreto que el contrato estaba señalando con el párrafo “La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio”, implicaba que la tarifa sea igual a un costo medio de carácter prospectivo porque la demanda que utilizó para la proyección fue futura. En este orden de ideas, era de esperarse que con la operación del terminal esta “demanda prospectiva” se iba a modificar. El problema, como ha sido reseñado reiteradamente en nuestros escritos y lo han señalado las empresas participantes en la Audiencia Pública, es que está demanda por efecto de la competencia cambia continuamente y opta por aquella infraestructura	considerando que dicho supuesto no va en línea con la evidencia empírica sobre los valores de la elasticidad de los servicios portuarios. En efecto, en contraste con lo que presenta el Concesionario, la evidencia empírica muestra que la elasticidad-precio de los servicios portuarios presenta valores menores que la unidad; es decir, la demanda es inelástica, no elástica como asume Copam sin mayor sustento. Sobre el particular, autores como Trujillo y Nombela (1999)⁵⁶ señalan que existe una opinión generalizada entre los expertos portuarios de que la elasticidad precio de la demanda de servicios portuarios es pequeña, siendo que dicha premisa es confirmada por Meersman <i>et al</i> (2003),⁵⁷ quienes señalan que los servicios portuarios solo representan un pequeño costo respecto del costo de la cadena logística, en consecuencia, la demanda de servicios portuarios resultará ser inelástica. Adicionalmente a las premisas señaladas en el párrafo anterior, OECD (2016)⁵⁸ señala que la elasticidad precio de los servicios portuarios calculada para los puertos de Bremen, Hamburgo, Rotterdam, Antwerp y Le Havre se encuentran en un intervalo de entre -0,11 y -0,44. De lo anterior, se desprende que el supuesto que realiza el Concesionario para su modelo financiero (elasticidad-precio entre -1,50 y -2,00) no va en línea con la evidencia empírica. Por lo tanto, sería incorrecto tomar como prueba fehaciente de sus afirmaciones los resultados de dicha modelación financiera y, a partir de ellos, derivar conclusiones válidas aplicables al servicio bajo análisis en el marco del presente procedimiento tarifario. En particular no resulta posible validar las conclusiones del Concesionario respecto de que “(l)a desregulación tarifaria de los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día (... carga fraccionada en almacén descubierto ...) generará una mayor demanda para el proyecto con el beneficio de aumentar una mayor recaudación de ingresos para TPY NR que derivan en un menor cofinanciamiento por parte del Concedente” y que “como se observan en las simulaciones realizadas, en todos los escenarios el Proyecto se beneficia de una mayor demanda y por ende el

⁵⁶ TRUJILLO, L. y NOMBELA, G. (1999). *Privatization and Regulation of the Seaport Industry*. Policy Research Working Paper Series 2181, The World Bank.

⁵⁷ MEERSMAN, H.; VAN De VOORDE, E. y VANELSLANDER, T. (2003). *Port Pricing. Considerations on Economic Principles and Marginal Costs*. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 3(4), pp. 371-386.

⁵⁸ OECD (2016). *Competition Assessment Reviews: Romania*, OECD Publishing, Paris. Disponible en: https://read.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/oecd-competition-assessment-reviews-romania_9789264257450-en#page207 (ultimo acceso: 31 de mayo de 2021).

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>que le ofrece el menor precio. En este escenario es que hemos solicitado que se nos desregule la tarifa, como se observa en las simulaciones que hemos realizado, nuestra intención es mantener la tarifa igual al costo medio prospectivo, pero a través de mecanismos de mercado, tal y como lo hacen nuestros competidores.”</i>	Estado obtiene beneficios de la desregulación tarifaria. Estos beneficios los consigue a través de la mayor recaudación del servicio estándar a la carga, en particular, derivan de un menor cofinanciamiento. En los próximos tres años, los aportes del cofinanciamiento deberían disminuir como consecuencia de la desregulación tarifa”. Sin perjuicio de ello, cabe precisar que el resultado de una eventual desregulación tarifaria es un escenario en el cual el Concesionario tiene libertad para establecer los precios del servicio, ya sea por encima o por debajo de los valores actuales de las tarifas, no siendo vinculante para ello la intención actual del Concesionario referida a mantener dichas tarifas igual que el costo medio prospectivo o reducirlas. Por los motivos anteriormente indicados, <u>se desestiman los comentarios del Concesionario</u> evaluados en este acápite.
Copam argumenta también que el Regulador no habría demostrado que el Concesionario tiene la capacidad de incrementar sus precios sin que ello involucre una reducción en la demanda del servicio bajo análisis: <i>“(…) en ninguna parte del estudio que presenta OSITRAN, se muestra o demuestra estadística, financiera o económicamente, que COPAM tiene capacidad para incrementar precios, sin que esto involucre una reducción en la demanda del servicio en COPAM. Por el contrario, en los documentos que se han remitido en setiembre del 2020, COPAM ha demostrado:</i> <i>que su capacidad de uso del almacén descubierto para carga fraccionada es menor del 5%, en otras palabras, las tarifas que fueron establecidas por OSITRAN no se corresponden con lo que el mercado está</i>	Al respecto, cabe señalar que anteriormente se ha mostrado que entre los años 2018 y 2020, Copam ha incrementado la tarifa del servicio bajo análisis y, a pesar de ello, aumentó su cantidad demandada en el NTPY-NR, no observándose pérdida de clientes. Es decir, contrariamente a lo señalado por dicha empresa, Copam tiene la capacidad para aumentar la tarifa del servicio bajo análisis sin que se observe una pérdida de clientes. Además es importante indicar que en la Propuesta del Regulador se señaló que aun cuando los usuarios del NTPY-NR pudieran estar interesados en acudir al TPY-Enapu (por ejemplo, debido a un incremento en los precios cobrados por el Concesionario), no sería posible que puedan recibir el servicio bajo análisis porque este último tiene tasas de ocupación de 70% a 80% en sus zonas al descubierto llamadas A y B, razón por la cual se concluye que no existen condiciones de competencia. Cabe señalar nuevamente que la información sobre la tasa de ocupación ha sido remitida por la propia Enapu; es decir, se ha considerado información proporcionada por la propia entidad prestadora que se alega compete con el Concesionario para demostrar que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR y que en virtud de ello no existen condiciones de competencia. De otro lado, en relación con la afirmación de que las tarifas fijadas para el servicio bajo análisis “no se corresponden con lo que el mercado está dispuesto a pagar”, se precisa que Copam puede

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>dispuesto a pagar. Como antes dijimos, si COPAM tuviera posición dominante, no sería de esperar que el almacén descubierto este siendo utilizado al menos en 50%?</i> <i>que por las características de la demanda (elástica) de esta región, lo más conveniente para COPAM, los Usuarios y el Estado es reducir las tarifas. Sobre el particular, el Regulador tampoco se ha pronunciado en este informe. El nivel de utilización del almacén descubierto de COPAM (menos del 5%), corrobora fehacientemente que estamos en un mercado de PRECIO, es decir, la demanda opta por la opción menos costosa.</i> <i>En otras palabras, el Regulador no ha explicado en ninguno de sus documentos: ¿por qué si Copam desea reducir las tarifas del servicio de almacen descubierto en más de un 50%, Copam tendría posición dominante en el mercado? ¿en un monopolio natural, el monopolista tendría incentivos a reducir sus tarifas en más de 50%?”.</i>	solicitar una revisión de tarifas por parte del Regulador en el marco de lo establecido para tal fin en el nuevo Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 25 de enero de 2021. Sobre el particular, la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión señala que el Concedente y/o el Concesionario podrán solicitar al Regulador la fijación y/o revisión de las tarifas, precisándose que las condiciones y requisitos para la modificación de tarifas serán establecidas en el RETA. Asimismo, de manera complementaria el RETA vigente, prescribe en el inciso iii, del artículo 10 del RETA, lo siguiente: “es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en el presente reglamento.” En relación con la afirmación del Concesionario de “que por las características de la demanda (elástica) de esta región, lo más conveniente para Copam, los Usuarios y el Estado es reducir las tarifas”, como se ha demostrado anteriormente, la evidencia empírica muestra por el contrario que los servicios portuarios se caracterizan por presentar una demanda inelástica. Por ello no es posible validar la conclusión según la cual una reducción en el precio ocasionará un incremento más que proporcional en la cantidad demandada del servicio bajo análisis, independientemente de que Copam desee reducir las tarifas del servicio de almacén descubierto en más de un 50%. Por lo tanto, debido a los motivos indicados anteriormente <u>se desestiman los comentarios del Concesionario</u> evaluados en este acápite.
El Concesionario manifiesta lo siguiente con relación a la carga que es almacenada en el NTPY-NR por más de tres días:	Como se indicó en la Propuesta del Regulador, según la información proporcionada por el Concesionario en su Carta N° 0046-2021-GG-COPAM, los usuarios demandaron el servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>“El Regulador en su Informe hace referencia a la “carga pesada” y sustenta que COPAM tiene una infraestructura y equipamiento de mejor calidad y capacidad frente al Puerto de ENAPU-Yurimaguas, por lo tanto, la “carga pesada” no puede ser atendida en el Puerto de ENAPU por lo que esto evidencia la no existencia de condiciones de competencia; sin embargo, el regulador no precisa la importancia de esta carga en el TPY-NR. La “carga pesada” es una carga poco frecuente, tal y como los propios usuarios lo mencionaron en la Audiencia Pública. Esta característica de la poca frecuencia de la carga proyecto, consideramos que no permite hacer una inferencia sobre las condiciones de competencia del mercado actuales y futuras, tal y como el Regulador lo plantea en su informe. Como se dijo antes, el Regulador debe realizar un análisis de todo el mercado relevante con información estadística que sustente debidamente su posición, mientras esto no suceda sólo se tratará de una hipótesis.</i> <i>En este contexto, consideramos que el regulador, en su papel de “arbitro” no sólo debería considerar los clientes de COPAM (TPY-NR) que no utilizan los servicios del Puerto de ENAPU. Consideramos que para que el Informe del</i>	para los siguientes productos: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra y fierros. Asimismo, en la Propuesta del Concesionario se señala lo siguiente: “Almacén Descubierto para Carga Fraccionada <i>El almacén descubierto tiene un área de alrededor 7,998 M2, asumiendo que la carga pueda apilarse hasta 3M del altura, entonces, el área total sería de 23,994 M3. <u>En este espacio se almacena principalmente chatarra, equipamiento y maquinaria pesada, tubos, entre otros.</u> La tasa de ocupación del almacén esta alrededor del 1%, por consiguiente, como en el anterior caso, el espacio sin usar del área de almacenamiento está cercano al 100%.</i> <i>Cabe precisar que durante el período 2017-2020, si bien es cierto, que más carga ingresó a almacenamiento en el año 2020, sin embargo, en promedio sólo el 17% de la carga fue almacenada y como se dijo antes aún los volúmenes son poco representativos para el área que se dispone (Cuadro N°13).”</i> [El subrayado es nuestro.] En esa línea, en la Propuesta del Regulador se indicó que, a juzgar por los referidos productos (chatarra, equipamiento, maquinaria pesada, tubos, fierros, entre otros), estos representan en su mayoría carga pesada. En ese sentido, considerando la infraestructura y equipamiento de los terminales administrados por Copam y Enapu en Yurimaguas, en la Propuesta del Regulador se señaló que la única alternativa para movilizar carga pesada sería el NTPY-NR. Dicha afirmación es consistente con lo indicado por GPR Solutions SAC⁵⁹ y Agencia Fluvial Carolina EIRL⁶⁰, usuarios del NTPY-NR, quienes indicaron que el TPY-Enapu no cuenta con el equipamiento e instalaciones necesarias para movilizar carga pesada como estructuras metálicas, maquinarias, equipos y materiales de construcción.⁶¹

⁵⁹ Información enviada a través de comunicación electrónica del 25 de febrero de 2021.

⁶⁰ Información enviada mediante Escrito S/N del 26 de febrero de 2021.

⁶¹ Materiales de construcción embalados o paletizados.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>Regulador esté debidamente motivado, es URGENTE que realice el mismo análisis con los clientes que actualmente se encuentran en el Puerto de ENAPU y no utilizan los servicios del TPYNR”.</i> <i>Adicionalmente, cuando el Regulador utiliza la expresión “carga pesada”, no nos queda claro, si está haciendo referencia a la “carga de proyecto”, la cual, como es conocido por el Regulador, no forma parte de este proceso de desregulación. En todo caso, debemos informar al Regulador, que en el caso de COPAM, la “carga pesada” es denominada “carga de proyecto”, tal y como está establecido en nuestro Reglamento de Operaciones que fue debidamente aprobado por el Regulador. En efecto, en el Anexo 10 del Referido Reglamento se dice:</i> <i>Carga Proyecto: () Se considera a toda carga que requiere especial estiba, levantamiento, manipulación y/o tratamiento especial por la naturaleza de la carga y/o ha pedido expreso del usuario; incluyendo sus partes, accesorios y cualquier complemento adicional que sea y forme parte de la operación. Pudiendo</i>	Ahora bien, según la Propuesta del Concesionario, el producto principal por el que se demandó el servicio bajo análisis en los años 2018, 2019 y 2020 fue la chatarra, producto que representó el 100%, 92% y el 100% del total de carga fraccionada almacenada a partir del cuarto día en adelante en el almacén descubierto del NTPY-NR, respectivamente. Considerando ello, con fecha 31 de mayo de 2021 se llevó a cabo una reunión con un funcionario de Copam, quien precisó que la chatarra que se moviliza a través del NTPY-NR se compacta en bultos de latas, fierros o electrodomésticos⁶². Asimismo, indicó que Ransa Comercial S.A. es el principal cliente que solicita el servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante en el referido terminal. Con fecha 01 de junio de 2021, se llevó a cabo una reunión con Ransa Comercial S.A.⁶³, en la cual sus representantes manifestaron que la chatarra es transportada de manera compactada en paquetes de dos y media, tres e incluso cinco toneladas cada uno, provenientes de Iquitos a Yurimaguas con destino a Chimbote para la empresa Siderperú, la cual utiliza la chatarra como principal insumo para la elaboración de acero⁶⁴. Asimismo, se indicó que Ransa Comercial S.A. en ninguna circunstancia considera al TPY-Enapu como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, toda vez que el NTPY-NR, a diferencia del TPY-Enapu, cuenta con: (i) mejor infraestructura y equipamiento con mayor rendimiento y capacidad para descargar su carga (chatarra), (ii) diversidad de servicios en el terminal portuario, y (iii) mejores condiciones de manipuleo de la carga. Además, los representantes de Ransa Comercial S.A. señalaron que su demanda del servicio bajo análisis es ocasional (principalmente por problemas logísticos relacionados con el arribo de las naves y/o camiones). En dichos casos, señaló que la demanda del almacén descubierto es de aproximadamente cuatro días.

⁶² Acta de fecha 31 de mayo de 2021 que contiene los principales temas tratados en la conversación telefónica con el Sr. Álvaro Olórtégui, Analista de Regulación y Finanzas de Copam.

⁶³ Acta de fecha 01 de junio de 2021 que contiene los principales temas tratados en la reunión no presencial vía Microsoft Teams, con la Sra. Elizabeth Miluska Castillo Coveñas y el Sr. Juan Carlos Zapata Zapata, Jefa de negocios del sector extractivo y Jefe de proyectos y cotizaciones, respectivamente en Ransa Comercial S.A.

⁶⁴ Información disponible: <<https://www.siderperu.com.pe/conocenos/proveedores>> y <https://www.siderperu.com.pe/sites/pe_gerdau/files/PDF/MemAn19SIDERPERU1906.pdf> (último acceso: 01 de junio de 2021).

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>consistir en artículos de alto valor o críticos como:</i> • Equipos para infraestructuras off-shore • Equipos para plantas • <u>Maquinaria pesada</u> • Material rodante • Carga Química • Entre otros”. <i>Por tanto, la “carga pesada” a la que hace referencia OSITRAN estaría en la línea de “carga proyecto” según nuestro Reglamento de Operaciones, de ser así, existiría una ERROR MATERIAL, en el proyecto de Resolución, que debería ser subsanado por el Regulador”.</i>	Dado lo anterior, tal como se indicó en la Propuesta del Regulador, es importante reiterar que los usuarios que movilizan chatarra en Yurimaguas tienen como única fuente de aprovisionamiento del servicio bajo análisis el NTPY-NR, toda vez que a través de dicho terminal es posible embarcar y manipular su carga en la medida que, a diferencia que el TPY-Enapu, el terminal administrado por Copam cuenta con los equipos y la infraestructura adecuados para atender dicho tipo de carga. Sin perjuicio de ello, a efectos de brindar mayor evidencia sobre el análisis presentado en la Propuesta del Regulador, se llevaron a cabo entrevistas adicionales con los principales usuarios de carga fraccionada en el TPY-Enapu. Al respecto, debe indicarse que mediante Carta N° 092-2021-ENAPUSA/TPY/AD, Enapu señaló que los clientes que utilizaron sus áreas de almacenamiento durante el periodo 2018-2020 fueron: Joseph S.A.C., Cervecería San Juan S.A., Madec Loreto S.A.C. y Transber S.A.C. • Con fecha 27 de mayo de 2021 se sostuvo una reunión con el representante de la empresa Joseph S.A.C.⁶⁵, en la cual nos informó que la principal carga fraccionada que moviliza en Yurimaguas son motokars en cajas. En particular, señaló que, debido a las condiciones del muelle del NTPY-NR (muelle fijo), este moviliza su carga mediante el TPY-Enapu. Adicionalmente, con fecha 28 de mayo de 2021, se sostuvo una reunión con un representante de Enapu⁶⁶, quien manifestó que Joseph S.A.C. hace uso del almacén descubierto (Zona B) del terminal y en promedio utiliza dicho almacén de dos a tres días. Considerando ello, es posible inferir que la empresa Joseph S.A.C. no podría movilizar su carga por el NTPY-NR debido a las características del muelle de dicho terminal. Además, en caso se lograra movilizar esta carga mediante el NTPY-NR, debido a la alta rotación de la carga de dicha empresa, este usuario tampoco representaría un demandante potencial del servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante.

⁶⁵ Acta de fecha 27 de mayo de 2021 que contiene los principales temas tratados en la reunión no presencial vía Microsoft Teams, con el Sr. Rubén Leyva, Gerente General de Joseph S.A.C.

⁶⁶ Acta de fecha 28 de mayo de 2021 que contiene los principales temas tratados en la reunión no presencial vía Microsoft Teams, con el Sr. Bartolomé Tanchiva, Administrador (e) del TPY-Enapu.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM									
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias								
	- El 28 de mayo de 2021 se llevó a cabo una reunión con un representante de la empresa Cervecería San Juan S.A., quien señaló que moviliza principalmente productos como cerveza, gaseosa y agua. Debido a las características de dichos productos, señaló que hace uso del almacén techado del TPY-Enapu, sin embargo, precisó que cuando no cuenta con espacio para almacenar su carga, utiliza el almacén descubierto del TPY-Enapu (Zona A) para los envases vacíos de sus productos. En tal sentido, debe advertirse que la empresa Cervecería San Juan S.A. prefiere utilizar el almacén techado en lugar del almacén descubierto debido a las características de su carga. Por lo tanto, la carga que moviliza esta empresa tampoco será materia de evaluación en el presente procedimiento, puesto que no se encuentra asociada con el almacenamiento en almacén descubierto. - En la Memoria Anual 2019 del TPY-Enapu, se señala lo siguiente sobre la empresa Madec Loreto S.A.C.⁶⁷: <i>“El Terminal Portuario de Yurimaguas mantuvo durante el 2019 una mitad de su almacén de carga alquilada a la Cervecería San Juan S.A., y la otra, a la empresa de cemento Madec Loreto S.A.C. Sus zonas de almacenaje A y B han funcionado también para similares propósitos pues almacena cajas con botellas vacías de cerveza, chatarra, cajas de motos, entre otros.”</i> Cuadro n.º 8 Dimensiones del almacén y zonas de almacenaje del TP de Yurimaguas <table border="1"> <thead> <tr> <th>Áreas</th><th>Dimensiones</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Almacén N° 1</td><td>2,676 m²</td></tr> <tr> <td>Zona A</td><td>998 m²</td></tr> <tr> <td>Zona B</td><td>550 m²</td></tr> </tbody> </table>	Áreas	Dimensiones	Almacén N° 1	2,676 m ²	Zona A	998 m ²	Zona B	550 m ²
Áreas	Dimensiones								
Almacén N° 1	2,676 m ²								
Zona A	998 m ²								
Zona B	550 m ²								

⁶⁷ Cabe señalar que, según los registros administrativos de la Sunat, Madec Loreto S.A.C. con RUC 20528338098 es una empresa cuyas actividades económicas están orientadas a la venta al por mayor de materiales de construcción y al transporte de carga por vías de navegación interiores. Asimismo, cuenta con permiso de operación por parte del MTC para prestar el servicio de transporte fluvial en la modalidad de carga en el ámbito nacional y en tráfico irregular, el cual fue otorgado mediante Resolución Directoral N° 043-2015-MTC/13 del 30 de abril de 2015, y renovado mediante Resolución Directoral N° 285-2020-MTC/17.04 del 11 de junio de 2020.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	<i>Fuente: Enapu S.A."</i> Al respecto, se evidencia que la empresa Madec Loreto S.A.C. hace uso del almacén techado de Enapu para el almacenamiento de materiales de construcción (bolsas de cemento principalmente). Por tal motivo, este tipo de carga no será analizada en el presente procedimiento. Cabe precisar que ocasionalmente esta empresa también moviliza chatarra, siendo que en estos casos almacena la carga en zonas descubiertas. De ello, se infiere que el usuario prefiere almacenar la chatarra en área descubierta, puesto que el área techada ya se encuentra alquilada a la misma empresa para el almacenamiento de materiales de construcción que no pueden estar expuestos a la intemperie. Considerando ello, se advierte que la empresa Madec Loreto S.A.C. no presenta incentivos para movilizar únicamente su carga de chatarra a través del NTPY-NR, en tanto que su carga principal (materiales de construcción) es movilizada mediante el TPY-Enapu, en la cual tiene arrendado un espacio techado para el almacenamiento de esta carga. Mediante comunicación electrónica del 19 de marzo de 2021, la empresa Transber S.A.C.⁶⁸ señaló que los productos que almacena son químicos, lubricantes, tuberías, equipos y materiales de industria petrolera. Asimismo, indicó que utiliza el servicio de almacenaje en zona techada en el NTPY-NR y el TPY-Enapu. Por tal motivo, la carga que moviliza tampoco será analizada en el presente procedimiento. Por lo tanto, es posible afirmar que los usuarios que hacen uso del servicio de almacenamiento de carga en el TPY-Enapu presentan una preferencia por el almacenamiento en zona cubierta o con techo, esto debido a las características de los productos que movilizan. Asimismo, en el caso de aquellos usuarios que utilizan la zona descubierta (como Joseph S.A.C.), se observa que únicamente utilizan dicho almacén por dos o tres días debido a la alta rotación de la carga, por lo que tampoco demandarían el servicio bajo análisis en el NTPY-NR. Adicionalmente, en el caso de Madec Loreto S.A.C., se evidencia que esta empresa no tiene incentivos para movilizar su carga de

68

Comunicación electrónica del 19 de marzo de 2021 enviado por la Sra. Mariangelly Gonzales Camacho, Asistente Administrativa de Transber S.A.C.

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	chatarra por el NTPY-NR, puesto que la principal carga que ella moviliza es atendida en el TPY-Enapu, en donde tiene alquilada un área techada para su almacenaje. En tal sentido, quienes demandarían el servicio bajo análisis son aquellos usuarios que movilicen chatarra; sin embargo, para dichos usuarios (Ransa Comercial S.A.), el NTPY-NR resulta ser la única alternativa de aprovisionamiento puesto que cuenta con la infraestructura y el equipamiento adecuados para atender este tipo de carga. Otros usuarios como Madec Loreto S.A.C. que también movilizan chatarra pero a través del TPY-Enapu, no tienen incentivos para movilizar su carga por el NTPY-NR, puesto que su principal carga (cemento) es almacenada bajo techo en el TPY-Enapu. Por lo tanto, de manera contraria a lo señalado por Copam, considerando la información de los demandantes y potenciales demandantes del servicio bajo análisis, sí es posible afirmar que el NTPY-NR es la única alternativa que tienen los usuarios para movilizar carga fraccionada como la chatarra, y por tanto, de almacenar este tipo carga. Por ello, <u>no se aceptan los comentarios realizados por Copam.</u> De otro lado, debe indicarse que el Anexo 10 del Reglamento de Operaciones del NTPY-NR⁶⁹ señala lo siguiente respecto de la carga proyecto: <i>“Carga Proyecto: () Se considera a toda carga que requiere especial estiba, levantamiento, manipulación y/o tratamiento especial por la naturaleza de la carga y/o ha pedido expreso del usuario; incluyendo sus partes, accesorios y cualquier complemento adicional que sea y forme parte de la operación. Pudiendo consistir en artículos de alto valor o críticos como:</i> • Equipos para infraestructuras off-shore • Equipos para plantas • Maquinaria pesada • Material rodante • Carga Química • Entre otros”

⁶⁹ Aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 0323-2020-APN-GG del 01 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2020/10/R-E-O-P.pdf>> (último acceso 30.05.2021)

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
	Al respecto, a la fecha, el Concesionario se encuentra facultado a brindar, entre otros, los servicios de: (i) almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante, y (ii) almacenamiento de carga de proyecto. Considerando ello, es importante mencionar que, a solicitud de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, mediante Carta N° 0046-2021-GG-COPAM, el Concesionario envió la lista de usuarios que demandaron el servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante, indicando además la carga que movilizaron dichos usuarios. Como se indicó previamente, los productos para los cuales se demandó el referido servicio de almacenamiento fueron: estructuras metálicas, maquinaria pesada, tubos metálicos, tanques, chatarra y fierros. De la información enviada por el propio Concesionario, queda claro que dichos productos no califican como carga proyecto, pues hicieron uso del servicio de almacenamiento de carga fraccionada en almacén descubierto a partir del cuarto día en adelante, mas no demandaron el servicio de almacenamiento de carga proyecto. Por tanto, es importante aclarar que en la Propuesta del Regulador se señaló que, a juzgar por los productos, estos en su mayoría representarían carga pesada sin llegar a calificarla como carga proyecto. En tal sentido, debe indicarse que no existe un error en la Propuesta del Regulador en cuanto la carga pesada a que se refiere en la Propuesta del Regulador no representa carga proyecto, <u>desestimándose por tal motivo el comentario del Concesionario.</u>
El Concesionario plantea que negar la solicitud de desregulación de las tarifas para almacén descubierto de carga fraccionada implicaría mayores costos para los usuarios del servicio y una menor recaudación para el Estado. Añade que en la Propuesta del Regulador no se evalúa el efecto que puede tener la política regulatoria propuesta, estando este obligado a maximizar el bienestar. En este contexto, Copam cuestiona cuál es el objetivo que persigue la política regulatoria implementada por Ositrán.	Sobre el particular, es importante señalar que los alegados “mayores costos” para los usuarios del servicio bajo análisis parten de la premisa que Copam reduciría el precio del servicio si se dejara sin efecto el actual régimen de regulación tarifaria. Sin embargo, se precisa que dicha empresa no tiene la obligación legal ni contractual de reducir su precio en un escenario de desregulación tarifaria. Cabe señalar que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, se estableció una tarifa de S/ 2,85 por tonelada/día en cualquiera de los rangos de almacenamiento del día 4 al 8, del 9 al 15 y de 16 en adelante. Dicha tarifa fue fijada igual al

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
<i>“Negar la solicitud de desregulación de las tarifas para almacén descubierto de carga fraccionada implicaría mayores costos para los usuarios del servicio y una menor recaudación para el Estado. Al respecto, en el informe presentado por Ositran, ¿en ninguna parte se evalúa el efecto que puede tener la política regulatoria propuesta por el Regulador? En todo caso, en la teoría de la regulación económica, el Regulador está obligado a maximizar el bienestar, es decir, el excedente del consumidor más los beneficios que obtiene la empresa regulada, en este caso particular, también se incluiría los beneficio para el Estado porque se trata de una infraestructura cofinanciada. del informe presentado por el Regulador (sic) desprende que no se está maximizando el bienestar porque el usuario va a pagar mayores costos portuarios, Copam y por ende el Concedente van a recaudar menos, por lo tanto, ¿qué persigue la política regulatoria implementada por Ositran en el caso de TPY NR?”</i>	costo operativo⁷⁰ que fue calculado en S/ 2,85 por tonelada/día y, producto de la actualización anual por inflación, hoy en día asciende a un importe de S/ 3,02⁷¹. Es decir, si la intención del Concesionario es mantener la tarifa igual al costo medio prospectivo, tal como ha señalado en sus comentarios a la Propuesta del Regulador, el precio del servicio bajo análisis en un escenario de desregulación tarifaria no se reduciría, razón por la cual no se esperaría un incremento en la demanda, y menos una reducción del cofinanciamiento. Con lo cual, en principio, la decisión de desestimar la solicitud de desregulación tarifaria tampoco tendría efecto, no modificándose por ende el bienestar social. En consecuencia, por los motivos indicados anteriormente, <u>corresponde desestimar el comentario del Concesionario.</u>
Finalmente, en su Carta N° 0275-2021-GG-COPAM, el Concesionario concluye que sería recomendable que el Ositrán profundice el Informe presentado	Al respecto, cabe señalar que en los apartados anteriores se han evaluado los comentarios recibidos sobre la Propuesta del Regulador y se ha brindado las opiniones de las Gerencias respecto a cada uno de ellos.

⁷⁰ Se refiere a la Retribución de Servicio Especial (en adelante, RSE), respecto de la cual la cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión señala que “(e)l REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial”. El valor de la RSE para el año 2021 fue actualizada mediante Oficio N° 00125-2020-GRE-OSITRAN, notificado en copia a Copam el 21 de diciembre de 2020.

⁷¹ Información disponible en la página web de Copam: <https://copam.com.pe/wp/wp-content/uploads/2021/05/Tarifario-general-may21.pdf> (último acceso: 31 de mayo de 2021).

COMENTARIOS REALIZADOS POR COPAM MEDIANTE CARTAS N° 0208 Y 0276-2021-GG-COPAM	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
considerando los comentarios antes señalados, así como los realizados en la Audiencia Pública, para que la Resolución del Consejo Directivo se encuentre debidamente motivada.	Sin perjuicio de ello, es importante precisar que en la Propuesta del Regulador se sustentó la desestimación de la solicitud de desregulación tarifaria presentada por Copam en la no existencia de condiciones de competencia, de acuerdo con el marco regulatorio vigente. A su vez, la no existencia de condiciones de competencia se explica por lo señalado en dicha propuesta, esto es, que aun cuando los usuarios del NTPY-NR estén interesados en obtener el servicio bajo análisis en la alternativa identificada por el Concesionario (el TPY-Enapu), ello no es posible debido a que las zonas alternativas de almacenamiento al descubierto (las zonas A y B de este último terminal) son espacios pequeños y con altas tasas de ocupación. Cabe señalar que el artículo 6 del TUO de la LPAG, señala que la motivación de las decisiones administrativas debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico y la exposición de las razones que justifican la decisión. En el caso particular, conforme se ha indicado anteriormente, la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN y de manera más específica el informe de sustento desarrolla las razones de manera detallada y precisa las fácticas y jurídicas que justifican la propuesta del Regulador de desestimar la solicitud de desregulación tarifaria del servicio de carga fraccionada descubierto. Por lo tanto, la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2021-CD-OSITRAN con la cual se aprueba la Propuesta del Regulador se encuentra debidamente motivada, <u>correspondiendo por ello no aceptar el comentario del Concesionario</u> que indica lo contrario. Finalmente, es preciso indicar que adicionalmente para efectos de la decisión del Regulador y de conformidad con lo previsto en el artículo 59 del RETA aplicable, en el presente procedimiento se procede a dar respuesta a cada uno de los comentarios formulados tanto por el Concesionario como por los demás terceros interesados, lo cual garantiza que la decisión del Regulador se encuentra debidamente sustentada.

COMENTARIOS REALIZADOS EN LAS SESIONES DE CONSEJO DE USUARIOS Y EN LA AUDIENCIA PÚBLICA	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
En la Audiencia Pública llevada a cabo el 6 de mayo de 2021, el MTC señaló que, como Concedente, la decisión que ha tomado el Regulador le resulta preocupante por el cofinanciamiento, siendo que se necesita buscar incentivos para revertir la problemática de que Copam estaría subutilizando su infraestructura. En tal sentido, el MTC señala que el Regulador debe hacer un análisis más global, considerando que, como Estado, se busca lograr que el NTPY-NR cumpla su función y que optimice su infraestructura.	Al respecto, cabe señalar que, como ha indicado el Concesionario, su “intención es mantener la tarifa igual al costo medio prospectivo” del servicio bajo análisis en un escenario de desregulación tarifaria. Es decir, si se deja de aplicar el actual régimen de regulación tarifaria, la demanda no se vería afectada pues el precio se mantendría igual a la actual tarifa. A su vez, dado que la demanda no se vería afectada por una decisión del Concesionario (de mantener la tarifa igual que el costo medio en un escenario de desregulación), tampoco se modificaría el actual cofinanciamiento que periódicamente transfiere el Estado a Copam en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión. Además, es importante señalar que en virtud de la solicitud de desregulación tarifaria, le corresponde al Regulador evaluar las condiciones de competencia de modo tal que si existen condiciones de competencia debe desregularse y si no existen debe implementarse o, en este caso, continuar aplicándose el régimen de regulación tarifaria para el servicio bajo análisis. En virtud de lo anterior, en opinión de estas Gerencias, en el marco del presente procedimiento de desregulación tarifaria, no corresponde que el Regulador evalúe el grado de utilización de la infraestructura del NTPY-NR ni la optimización de su uso.
En la Sesión Extraordinaria N° 66 del CUP de alcance nacional del 3 de mayo de 2021, el señor Roberto De La Tore Aguayo señaló que, si bien está clara la posición del Regulador, no se está solucionando el problema de fondo, que se debe ver desde la perspectiva del usuario; es decir, habría que evaluar cómo el Concesionario puede bajar la tarifa para poder competir con el TPY-Enapu, en beneficio de los usuarios. En tal sentido, el señor De la Tore señaló que quizá la tarifa puede convertirse en una máxima a fin de resolver este problema, dado que al Concesionario no le importaría si tiene menos ingresos pues el	Al respecto, el señor De la Tore plantea que correspondería evaluar cómo el Concesionario puede bajar la tarifa del servicio bajo análisis. En atención a ello se precisa que las tarifas son aquellas que el Regulador estableció mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN, las cuales se vienen actualizando anualmente en función a la inflación, siendo que, como se indicó anteriormente, en caso se considere que las tarifas deben ser revisadas, el Concesionario puede solicitar una revisión de las mismas por parte del Regulador. De otro lado, sobre la posibilidad de convertir las tarifas del NTPY-NR en tarifas máximas, se señala que ello no es posible de implementar por parte de este Regulador, puesto que el actual régimen tarifario se encuentra establecido en el Contrato de Concesión (Sección IX: Régimen económico: tarifas y precio) no es el de tarifas máximas.

COMENTARIOS REALIZADOS EN LAS SESIONES DE CONSEJO DE USUARIOS Y EN LA AUDIENCIA PÚBLICA	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
Concedente cubre la parte que corresponde, al ser una concesión cofinanciada. Por otro lado, el señor De la Tore consultó sobre si el TPY-Enapu ofrece más días de almacenamiento dentro del llamado Servicio Estándar y el NTPY-NR menos y cómo se podría resolver eso para que Copam sea más competitivo.	Asimismo, cabe señalar que la cantidad de días de almacenamiento incluidos en la Tarifa del Servicio Estándar del NTPY-NR (tres) fue establecido en la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión. En el caso del TPY-Enapu, si bien no se cuenta con la figura del Servicio Estándar, la cantidad de días de almacenamiento libre para carga de cabotaje también es de tres días.⁷² En tal sentido, la cantidad de días libres de almacenamiento entre ambos terminales (NTPY-NR y TPY-Enapu) no marcaría la diferencia ante un escenario de posible elección entre ellos. En virtud de lo anterior, se dan por atendidas las consultas planteadas por el señor De la Tore en el CUP de alcance nacional.
En la Sesión Extraordinaria N° 25 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín, el señor Marco Antonio Cruzalegui Chávez señaló que, según lo expuesto por el Regulador, era evidente que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio bajo análisis. Sin embargo, también señaló que debería haber una fórmula que permita actualizar los precios determinados desde hace algún tiempo, sin afectar los ingresos del Concesionario y la ejecución de las inversiones y considerando que se necesitan servicios sostenibles en el tiempo, como sucede en el caso del sector de energía eléctrica. Además, añadió que como usuarios les interesa que los precios sean económicos, competitivos y sostenibles en el tiempo, y en ese contexto solicitó que en la audiencia se pueda escuchar a la otra parte. Además, también en la sesión de dicho consejo, el señor Rubén Del Águila Panduro indicó que tiene que	Al respecto, se precisa que los comentarios de los integrantes del mencionado consejo regional de usuarios fueron atendidos en la misma sesión por parte de los representantes de estas Gerencias, señalándose que el NTPY-NR era una concesión cofinanciada que recibe cofinanciamiento por parte del Estado, lo cual siempre cubre los costos de provisión de los servicios brindados en esa instalación portuaria, y que las tarifas se actualizan anualmente considerando lo establecido en el Contrato de Concesión. Adicionalmente a ello, se precisa que en efecto, como lo solicitó el señor Cruzalegui y en aplicación del RETA, se llevó a cabo la Audiencia Pública el 6 de mayo de 2021, en la cual se recibieron comentarios de parte del Concesionario, los cuales se han evaluado anteriormente en este documento. De otro lado, en relación con el comentario del señor Del Águila, se precisa que los causales de la solicitud del Concesionario están contenidos en los documentos presentados así como en los comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador, los cuales se han evaluado y atendido en el marco del presente procedimiento.

⁷² Información tomada del Tarifario de Enapu, disponible en:
https://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php (último acceso: 31 de mayo de 2021).

COMENTARIOS REALIZADOS EN LAS SESIONES DE CONSEJO DE USUARIOS Y EN LA AUDIENCIA PÚBLICA	
Comentarios recibidos	Posición de las Gerencias
haber una causal de la solicitud del Concesionario, porque resulta claro que no hay condiciones de competencia. Además precisó que si se desregula se va a formar un monopolio pues, el análisis indica que no hay áreas libres en otro puerto.	