

INFORME CONJUNTO N° 00083-2024-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

Para : **Juan Carlos Mejía Cornejo**
Gerente General
Gerencia General

Asunto : Inicio del procedimiento de fijación tarifaria para un grupo de Servicios Especiales para el depósito temporal en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma
Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma

Fecha : 10 de junio de 2024

I OBJETIVO

1. El presente informe conjunto tiene por objetivo analizar la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria para un grupo de Servicios Especiales para el depósito temporal en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma presentada por la Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

II ANTECEDENTES

2. Con fecha 31 de mayo de 2011, el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, la APN), y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, Copam, la Entidad Prestadora o el Concesionario), suscribieron 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) por un periodo de treinta (30) años.
3. El 4 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 048-2016-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección Intelectual (en adelante, Indecopi) en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR).
4. El 26 de marzo de 2016, mediante Memorando N° 073-2016-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en caso el Concesionario solicite la prestación de Servicios Especiales, es aplicable la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, en virtud de la cual es el Regulador, y no el Indecopi, el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia.
5. Mediante Memorando N° 181-2016-GRE-OSITRAN del 26 de octubre de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Asesoría Jurídica informar acerca de la participación de la APN en el procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales.
6. Mediante Memorando N° 248-2016-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica informó que, en el caso de los Servicios Especiales, corresponde aplicar las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, el cual ha estipulado una regla específica para el procedimiento de fijación tarifaria, la cual no considera la participación del Indecopi ni la APN. En ese sentido, el Regulador, luego de verificar la inexistencia de condiciones de competencia, deberá establecer el régimen tarifario respectivo.

7. Mediante Carta N° 160-2024-GG-COPAM del 7 de marzo de 2024, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales para el depósito temporal en el NTPY-NR, adjuntando el documento denominado "Propuesta de Tarifas del Grupo de Servicios Especiales para el Depósito Temporal en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma TPY-NR" (en adelante, Propuesta Tarifaria de Copam). Asimismo, en dicha carta el Concesionario también solicitó que se establezcan Tarifas Provisionales para los Servicios Especiales materia de su solicitud de inicio de fijación tarifaria.
8. Mediante Oficios N° 0097-2024-PD-OSITRAN y N° 0098-2024-PD-OSITRAN del 25 de marzo de 2024, se solicitó al MTC y a Copam respectivamente que remitan sus opiniones respecto de si consideran que el inicio del procedimiento de fijación tarifaria constituye una situación de emergencia que requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.
9. Mediante Carta N° 206-2024-GG-COPAM del 26 de marzo de 2024, el Concesionario dio respuesta a lo solicitado mediante Oficio N° 0098-2024-PD-OSITRAN, señalando que considera que el inicio de la fijación tarifaria y el establecimiento de Tarifas Provisionales constituyen una situación de emergencia.
10. Mediante Oficio N° 00168-2024-GRE-OSITRAN del 10 de abril de 2024 se solicitó al Concesionario que absuelva una serie de consultas referidas a la evaluación de condiciones de competencia y al alcance de los Servicios Especiales propuestos. Para tal efecto, se le otorgó al Concesionario un plazo de quince (15) días hábiles.
11. El 18 de abril de 2024, mediante Carta N° 267-2024-GG-COPAM el Concesionario solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles adicionales al plazo otorgado inicialmente, a efectos de presentar la información adicional solicitada mediante Oficio N° 00168-2024-GRE-OSITRAN. Dicho plazo adicional fue otorgado mediante Oficio N° 00175-2024-GRE-OSITRAN del 23 de abril de 2024.
12. Mediante Oficio N° 00193-2024-GRE-OSITRAN del 22 de mayo de 2024 se solicitó a la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (en adelante, Sunat) que absuelva algunas consultas en el marco de la evaluación de la procedencia de la solicitud de inicio de fijación tarifaria presentada por Copam.
13. Con fecha 23 de mayo de 2024, a través de la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información efectuado mediante Oficio N° 00168-2024-GRE-OSITRAN.
14. Mediante Oficio N° 00194-2024-GRE-OSITRAN del 27 de mayo de 2024, se reiteró al Concesionario que absuelva algunas consultas formuladas mediante el Oficio N° 00168-2024-GRE-OSITRAN. Asimismo, se efectuaron algunas consultas sobre la información presentada a través de la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM.
15. Mediante Carta N° 335-2024-GG-COPAM del 29 de mayo de 2024 el Concesionario dio respuesta al requerimiento efectuado a través del Oficio N° 00194-2024-GRE-OSITRAN.
16. Con la finalidad de efectuar consultas relacionadas con la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria, se realizaron las siguientes reuniones:
 - Con fecha 29 de mayo de 2024 se llevó a cabo una reunión con funcionarios de Sunat.
 - Con fecha 31 de mayo de 2024 se realizó una reunión con representantes de la empresa PERBRA HOLDING.
 - Con fecha 04 de junio de 2024 se realizó una reunión con representantes de Copam.

III MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL

III.1. Marco legal del Ositrán

17. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3¹ de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
18. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3² de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación del Ositrán), dispone 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 (en adelante, ITUP).
19. Específicamente, el acápite ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7³ de la Ley de Creación del Ositrán dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora del Ositrán implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
20. En dicha línea, los numerales 5.5 y 5.6 del artículo 5⁴ del Reglamento General del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM⁵ (en adelante, REGO), señalan que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión del sistema de tarifas, peajes o similares.

¹ **"Artículo 3.- Funciones**

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;

(...)"

² **"Artículo 3.- Misión de OSITRAN**

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

(...)"

³ **"Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

(...)"

⁴ **"Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN**

Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:

(...)

5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

(...)"

⁵ Así como sus modificatorias aprobadas mediante Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

21. Así, el artículo 16⁶ del REGO dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado a regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la ITUP, en virtud de un título legal o contractual.
22. Asimismo, en concordancia con lo que establece el artículo 2⁷ del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y modificatorias, el artículo 17⁸ del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.
23. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 39⁹ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹⁰ (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17¹¹ de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
24. De acuerdo con el artículo I del Título Preliminar del Reglamento General de Tarifas del Ositrán¹² (en adelante, RETA), este tiene por objeto, entre otros, establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la ITUP. Asimismo, de acuerdo con el artículo II del Título Preliminar del RETA, este resulta de aplicación a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las ITUP, ya sea en virtud de título legal o contractual.

⁶ **“Artículo 16.- Función Reguladora**

El OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto”.

⁷ **“Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores**

La función reguladora y la normativa general señaladas en los literales b) y c) del numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, serán ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador”.

⁸ **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones”.

⁹ **“Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:

(...)

2. Conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia;

(...)”.

¹⁰ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

¹¹ **“Artículo 17.- Funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica**

Son funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica, las siguientes:

(...)

6. Revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios, de la estructuración financiera vinculada o no a los contratos de concesión, así como de los proyectos de mandatos de acceso que requieran ser aprobados por el Consejo Directivo;

(...)”.

¹² Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

25. El artículo III¹³ del RETA dispone que dicha norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Asimismo, señala que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho reglamento en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. El citado artículo III dispone también que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación.
26. Por su parte, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. De otro lado, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
27. De otro lado, es importante resaltar que el acápite (i) del artículo 10¹⁴ del RETA dispone que, corresponde al Ositrán fijar de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora las tarifas de los servicios nuevos.
28. En esa línea, cabe mencionar que el numeral 17.1 del artículo 17 del RETA indica que la Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán, el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria. El numeral 17.2 del mismo artículo establece el contenido mínimo de la solicitud de fijación de tarifas.
29. Finalmente, en caso de haber recibido una solicitud de fijación de tarifas de parte de una Entidad Prestadora, el numeral 18.1 del artículo 18 del RETA prevé que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evalúa la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud.
30. El numeral 18.3 del artículo 18 del RETA establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elabora un informe que contiene la evaluación respecto a la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria. Dicho numeral precisa que, para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de fijación tarifaria, corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia.
31. De acuerdo con el numeral 18.4 del artículo 18 del RETA, el informe citado en el párrafo precedente debe ser presentado a la Gerencia General en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles de recibida la solicitud completa por parte de la Entidad Prestadora. De requerirse información adicional conforme a la normativa vigente, se suspenderá el cómputo del plazo antes indicado.
32. Luego, de acuerdo con el numeral 18.5 del artículo 18 del RETA, la Gerencia General remite al Consejo Directivo el informe indicado en el párrafo anterior en un plazo máximo

¹³ **“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**
El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas.”

¹⁴ **“Artículo 10.- Alcances de la fijación, revisión y desregulación tarifaria**
El Ositrán llevará a cabo procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria de acuerdo con los siguientes alcances:
i. Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos. (...).”

de cinco (05) días hábiles de recibido el mismo. Sobre la base de dicho informe, el Consejo Directivo emite la resolución respectiva determinando si procede o no dar inicio al procedimiento de fijación o revisión tarifaria en un plazo de quince (15) días hábiles de conocido el referido informe.

III.2. Contrato de Concesión del NTPY-NR

33. La cláusula 1.26.90 del Contrato de Concesión del NTPY-NR define los Servicios Estándar de la siguiente manera:

“1.26.90. Servicios Estándar

Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará la(s) Tarifa(s) correspondiente(s) [sic]. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato”.

34. La cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión del NTPY-NR define los Servicios Especiales de la siguiente manera:

“1.26.91. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.

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”.

35. De otro lado, las cláusulas las 8.15 y 9.3 del Contrato de Concesión establecen el alcance de los Servicios Especiales, así como el procedimiento que debe seguir el Concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato, de la siguiente manera:

“8.15. SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, el CONCESIONARIO está facultado a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos el(los) Usuario(s) que los soliciten”.

“SECCION IX: RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO

(...)

9.3. Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento de Tarifas de OSITRAN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

En el caso que el REGULADOR considere que es necesario establecer una Tarifa como contra prestación por uno o más Servicios Especiales, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, determinando la obligación del CONCESIONARIO de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite.

En el proceso de fijación de tarifas para los Servicios Especiales del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma, el REGULADOR podrá fijar tarifas provisionales con el fin de

permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo.

(...)"

36. En virtud de lo señalado, de acuerdo con la cláusula 8.15 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a prestar adicionalmente a los Servicios Estándar, los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten.
37. De conformidad con la cláusula 1.25.91 del Contrato de Concesión, los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar, siendo que, en virtud de la cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, por los Servicios Especiales, el Concesionario tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa, según corresponda.
38. Además, de acuerdo con la señalada cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar su propuesta tarifaria al Ositrán, para que este determine si es necesario establecer una Tarifa o si el Concesionario puede cobrar un Precio.

IV SOLICITUD DE FIJACIÓN TARIFARIA PRESENTADA POR COPAM

39. Como se ha indicado previamente, el artículo 17 del RETA establece que la Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria. Asimismo, dicho artículo prevé los requisitos legales mínimos que debe contener toda solicitud de fijación tarifaria, de la siguiente manera:

"Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y revisión tarifaria

17.1. La Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán, el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.

17.2. La solicitud de fijación y revisión de tarifas debe contener como mínimo la siguiente información:

- a) Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.*
- b) Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.*
- c) Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.*
- d) Identificación y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria.*
- e) Fundamentos que sustentan la solicitud.*
- f) Propuesta tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, así como la información y documentación sustentante respectiva, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del presente Reglamento".*

40. Por su parte, el acápite II del Anexo I del RETA, señala que, de manera adicional a la información indicada en el literal f) del numeral 17.2 del artículo 17 del RETA, a efectos de que el Ositrán admita a trámite la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria, la Entidad Prestadora debe remitir información adicional, según el siguiente detalle:

"II. Información que debe presentar la Entidad Prestadora en una solicitud de inicio de procedimiento tarifario

De manera adicional a la información indicada en el literal f) del inciso 17.2 del artículo 17 del presente Reglamento, a efectos de que el Ositrán admita a trámite la solicitud de inicio de procedimiento de fijación o revisión tarifaria, la Entidad Prestadora debe remitir, en medio físico y digital, la siguiente información:

- a) *Fundamentación económica que sustente los cálculos efectuados en su propuesta tarifaria, incluyendo el sustento de los supuestos y parámetros considerados.*
 - b) *Modelo económico de la propuesta tarifaria, incluyendo la base de datos utilizada para su elaboración, así como la documentación de sustento respectiva (debe presentarse esta información en medio digital, con los cálculos y fórmulas utilizados en el software empleado para el cálculo de su propuesta tarifaria, de modo que sea posible replicar los resultados del mencionado modelo económico).*
 - c) *En el caso de concesiones cofinanciadas, debe presentarse información que sustente la aprobación de cofinanciamiento por parte del Concedente, cuando corresponda”.*
41. En el presente caso, el 07 de marzo de 2024, mediante la Carta N° 0160-2024-GG-COPAM, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales para el Depósito Temporal en el NTPY-NR.
42. Respecto al contenido mínimo de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria indicada en el párrafo precedente, se verifica lo siguiente:
- a) El Concesionario cumplió con consignar los datos de la denominación de la Entidad Prestadora, ha presentado información para que este Organismo Regulador pueda verificar las facultades de su representante legal, y, ha indicado expresamente la dirección electrónica donde recibirá las notificaciones del procedimiento.
 - b) El Concesionario identificó y describió detalladamente los servicios objeto de la solicitud de fijación tarifaria.
 - c) El Concesionario presentó los fundamentos de su solicitud.
 - d) El Concesionario presentó el documento “Propuesta de tarifas del grupo de Servicios Especiales para el Depósito Temporal en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma TPY-NR”.
 - e) Además, presentó la fundamentación económica que sustenta los cálculos efectuados en su propuesta tarifaria y su modelo económico.
 - f) Finalmente, respecto a la información que sustenta la aprobación de cofinanciamiento por parte del Concedente, el Concesionario indicó que no corresponde presentar dicha información puesto que la implementación de los Servicios Especiales materia de la solicitud no ha requerido inversión alguna.
43. En consecuencia, la solicitud de fijación tarifaria presentada por el Concesionario cumplió con los requisitos de admisibilidad previstos en el RETA. En ese sentido, corresponde que se evalúe la procedencia de dicha solicitud.

V PROPUESTA DEL CONCESIONARIO

44. Mediante la Carta N° 0160-2024-GG-COPAM, el Concesionario solicitó al Ositrán la fijación tarifaria de diversos Servicios Especiales en el NTPY-NR, así como la fijación de tarifas provisionales para los mismos, para lo cual remitió la Propuesta Tarifaria de Copam. Posteriormente, mediante Carta N° 0326-2024-GG-COPAM y Carta N° 0335-2024-GG-COPAM, el Concesionario amplió sus explicaciones y aportó información adicional sobre su solicitud de inicio de fijación tarifaria.

Definición del servicio y unidad de cobro

45. Copam ha indicado que los Servicios Especiales por los que solicita el inicio del procedimiento de fijación de tarifaria son esenciales para que el NTPY-NR funcione como depósito temporal aduanero. El Concesionario aseguró que el NTPY-NR aún no ha obtenido la autorización de la Sunat para operar como depósito temporal, ya que uno de los requisitos para dicho procedimiento es la publicación de las tarifas y/o precios de los

servicios que se ofrecerán.

46. En la Propuesta Tarifaria de Copam se indicó que el depósito temporal es un almacén aduanero donde ingresan, temporalmente, mercancías que aún no han recibido la autorización de levante por parte de la Sunat. Asimismo, mencionó que este tipo de almacenamiento constituye un importante eslabón de la cadena logística del comercio internacional, ya que permite el rastreo completo de las mercancías y proporciona los recursos logísticos necesarios para que la autoridad aduanera pueda desempeñar su función de facilitación y control aduanero, como lo son el control ordinario (reconocimiento físico y documental) y el control extraordinario (ACEs¹⁵, inspecciones, inmovilizaciones e incautaciones).
47. A juicio del Concesionario, los servicios de depósito temporal convertirán a Yurimaguas en un punto estratégico para diversos agentes de la cadena logística del comercio exterior con Brasil, ya que estos servicios agilizarán y optimizarán los trámites aduaneros, disminuirán los costos asociados a dichos procedimientos y fomentarán la designación de Yurimaguas como destino aduanero directo.
48. Según el Concesionario, los Servicios Especiales de depósito temporal están directamente condicionados a la solicitud expresa del usuario y que, según el Contrato de Concesión, estos servicios no están incluidos ni en los Servicios Estándar, ni en los Servicios Especiales que brinda el NTPY-NR. Por tanto, el Concesionario propone, en el siguiente cuadro, un grupo de Servicios Especiales que permitirán atender las solicitudes de direccionamiento de carga para el depósito temporal aduanero, con sus respectivas unidades de cobro.

Cuadro N° 1
LISTA DE SERVICIOS PROPUESTOS POR EL CONCESIONARIO PARA ATENDER LAS SOLICITUDES DE DEPÓSITO TEMPORAL

Servicio	Unidad
1. Almacenamiento de contenedores	
1.1. Almacenamiento de contenedores secos	
De importación	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
De exportación	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
1.2. Almacenamiento de contenedores reefer	
De importación	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
De exportación	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
2. Almacenamiento de carga fraccionada	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	TM

¹⁵ El Concesionario no ha precisado la referencia de estas siglas; sin embargo, se referiría a las Acciones de Control Extraordinario (ACEs). Fuente: <<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/fiscalizacion/procGeneral/control-pg.02.htm>> (último acceso: 06.06.2024).

Servicio	Unidad
Del día 8 hasta el 30	TM/DÍA
Del día 31 en adelante	TM/DÍA
3. Movilización del contenedor	Contenedor
4. Movilización de la carga fraccionada	TM
5. Servicio adicional de cuadrilla	Cuadrilla/hora
6. Trasegado	
Al contenedor dry	Contenedor
Al contenedor reefer	Contenedor

Nota: Se retiró el Servicio de Aforo o Reconocimiento, en tanto el Concesionario indicó mediante Carta N° 0326-2024-GG-COPAM que este servicio está incluido en los Servicios Estándar que brinda el terminal portuario y, por ende, debía descartarse del presente procedimiento de fijación tarifaria.

Fuente: Propuesta Tarifaria de Copam y Carta N° 036-2024-GG-COPAM.

49. Tal como se desprende del cuadro anterior, en los casos de los servicios de almacenamiento de contenedores secos y *reefer* (régimen de exportación e importación) hasta el día 7, movilización de contenedores y trasegado, la facturación se realizará por cada contenedor; mientras que en el caso del almacenamiento de contenedores desde el día 8, la facturación se realizará en función al TEU/día.
50. Por otro lado, la facturación de los servicios de almacenamiento (hasta el día 7) y movilización de carga fraccionada se efectuará en función del peso en toneladas (TM) de dicha carga. En el caso del almacenamiento de carga fraccionada desde el día 8, la facturación se realizará en función a la TM/día. Finalmente, en cuanto a la facturación del servicio adicional de cuadrilla, se realizará en función a la cuadrilla/hora.
51. De este modo, habiendo presentado los servicios propuestos por el Concesionario, así como también sus respectivas unidades de cobro, a continuación, se muestra la definición brindada por el Concesionario para cada uno de estos servicios:
- **Almacenamiento de contenedores (contenedor seco o reefer) y de carga fraccionada:** Consiste en el uso del área operativa y la custodia de la carga contenerizada y carga fraccionada de importación y exportación que ingresa en el NTPY-NR. El área operativa está comprendida por el patio de contenedores, y, para el caso de contenedores *reefer*, el servicio también incluye la provisión de energía. Este servicio se brinda cuando el tiempo incluido en el servicio estándar ha sido agotado.

Asimismo, también incluye los trámites administrativos y operativos relacionados al depósito temporal (transmisión a aduanas cambio de condición de FCL a LCL, emisión de volante, desdoblamiento, emisión de *ticket* de balanza, estado de hechos, revisión y verificación del contenedor o carga y precintos a la entrada y salida del depósito temporal fluvial).
 - **Movilización de contenedor y carga fraccionada:** El servicio de movilización de contenedores y carga fraccionada incluye el traslado a la zona de reconocimiento físico y el retorno al patio de contenedores, reconocimiento físico, inspecciones previas y/u otras inspecciones solicitadas por el demandante del servicio. Este servicio se brinda a pedido del cliente o a solicitud del representante de la carga (usuario) para un reconocimiento e inspección o a solicitud de alguna autoridad competente como la Sunat.
 - **Servicio adicional de cuadrilla:** Este servicio estará disponible cuando el cliente requiera manejar un mayor número de movimientos o tipo de carga consideradas en el Servicio Estándar incluidas en el Contrato de Concesión, así como cuando

necesite aumentar la productividad más allá de los niveles operativos contractuales.

- **Trasegado al contenedor:** Este servicio consiste en el traslado de la mercancía del contenedor (*dry/reefer*) hacia contenedor(es) o unidad terrestre para su posterior despacho o embarque. Puede involucrar, al mismo tiempo, el llenado o vaciado de un contenedor hacia otro contenedor o a unidad terrestre.
52. Particularmente, respecto a la movilización de contenedor y de carga fraccionada, el Concesionario señala que el reconocimiento físico y las inspecciones se realizarán en la zona aforo que tiene las condiciones exigidas y corresponde a una obligación del Operador de Comercio Exterior, según lo previsto en el Anexo 1, literal E, condición E5, E6 y E14 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 10-2009 EF y sus modificatorias. Asimismo, como parte del reconocimiento físico y las inspecciones solicitadas por la Sunat, el Concesionario argumenta que realizará el servicio adicional de cuadrilla para manipulación de la mercancía¹⁶, servicios de movilización de la carga con montacargas dependiendo el volumen y peso de la carga, servicios de desglose de bultos o acondicionamiento de carga, servicio de pesado de las mercancías, servicios de etiquetado o rotulado y el servicio de desconsolidación o trasegado del contenedor.
53. Según el Concesionario, la prestación de los Servicios Especiales de depósito temporal propuestos involucrará la utilización, principalmente, de los recursos que se listan en el siguiente cuadro, los mismos que representan gastos operativos corrientes y no requieren de inversiones adicionales.

Cuadro N° 2
RECURSOS INVOLUCRADOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS DE SERVICIOS ESPECIALES DE DEPÓSITO TEMPORAL

Servicio Propuesto	Recursos
Almacenamiento al contenedor y/o carga fraccionada	<p>Los recursos involucrados para este servicio serán los mismos que los de Servicios Estándar para contenedores o carga fraccionada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Reach Stacker</i> • Montacargas • Almacén cubierto y/o descubierto (por 3 días) • Balanzas internas • Patio de contenedores • <i>Software</i> del ingreso de la carga contenerizada y/o fraccionada • <i>Software</i> para la transmisión electrónica de las obligaciones a la aduana como operador de comercio exterior • Cámaras de videovigilancia • Operadores de equipo y almacén • Operadores de CCTV • Supervisor • Planificador • Seguridad • Cualquier otro recurso necesario para brindar el servicio estándar.
Movilización de contenedor	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Reach Stacker</i>, para la movilización del contenedor patio de contenedores hacia la zona de reconocimiento físico o aforo, y su retorno a patio de contenedores. • Montacarga, para el retiro y reubicación de carga contenerizada a ser inspeccionada de forma física por la autoridad aduanera y/o requerimiento de usuario. De igual forma la autoridad aduanera puede disponer de la

¹⁶ El Concesionario ha señalado lo siguiente de este servicio:
“Servicios de cuadrilla para la manipulación de la mercancía. Dicha cuadrilla esta (sic) compuesta por 04 personas quienes se encargarán de romper los precintos de los contenedores, previa autorización de la autoridad aduanera (en el caso de ser un reconocimiento físico) o el auxiliar de despacho. La cuadrilla se encargará también de movilizar los bultos, abrir los mismos, cerrar y volverlos a embalar de forma tal que la mercancía que correcta y adecuadamente acondicionada como se entro (sic) al inicio de las operaciones”.

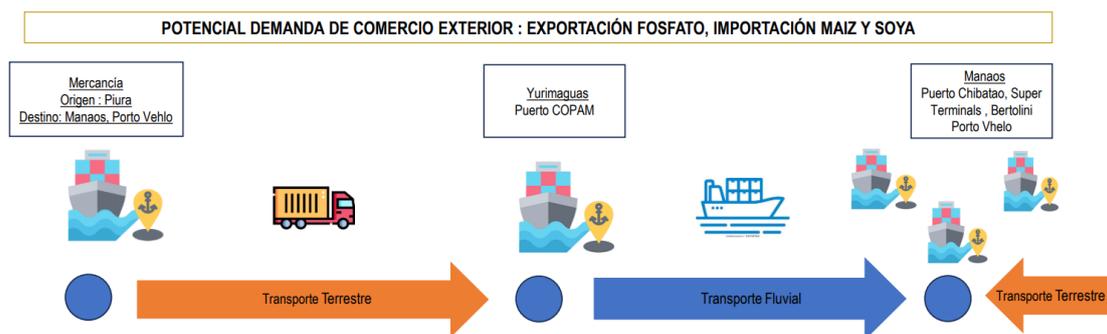
Servicio Propuesto	Recursos
	<p>inmovilización y/o incautación de la carga requiriendo movilizarla hacia el almacén aduanero.</p> <ul style="list-style-type: none"> Personal de estiba (4 operarios), cumplirá funciones de acomodo, apertura del contenedor, apertura de bultos, segregación de carga, desestiba y estiba dentro del contenedor a solicitud y supervisión de la autoridad aduanera y/o requerimiento de usuarios. Materiales, pallets, plástico film, zunchos, enzunchadora, martillos, clavos, y/u otras herramientas básicas.
Movilización de carga fraccionada	<ul style="list-style-type: none"> Montacarga, el uso del montacarga para el retiro y reubicación de carga fraccionada a ser inspeccionada de forma física por la autoridad aduanera y/o requerimiento de usuario. De igual forma la autoridad aduanera puede disponer de la inmovilización y/o incautación de la carga requiriendo movilizarla hacia el almacén aduanero. Personal de estiba (4 operarios), cumplirá funciones de acomodo, apertura del contenedor, apertura de bultos, segregación de carga, desestiba y estiba dentro del contenedor a solicitud y supervisión de la autoridad aduanera y/o requerimiento de usuario. Materiales, pallets, plástico film, zunchos, enzunchadora, martillos, clavos, y/u otras herramientas básicas.
Servicio de cuadrilla adicional	<ul style="list-style-type: none"> Mano de obra de 5 trabajadores más capataz.
Trasegado	<ul style="list-style-type: none"> Cuadrilla de 5 trabajadores más capataz. Montacargas.

Fuente: Cartas N° 0326-2024-GG-COPAM y N° 0335-2024-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Como se desprende del cuadro anterior, si bien los recursos de los servicios de almacenamiento de contenedores y de carga fraccionada son los mismos a los del Servicio Estándar, el Concesionario señala que, para estos Servicios Especiales propuestos no se cobraría por el uso de dichos recursos, sino únicamente por la custodia de la carga.
55. En el caso de los servicios de movilización de contenedores y de carga fraccionada, el Concesionario precisa que estos servicios difieren de su servicio de provisión de equipamiento, toda vez que dicho servicio solo puede ser solicitado por el usuario; en contraste, los servicios de movilización pueden ser demandados por el usuario y/o la autoridad aduanera.
56. Por otro lado, Copam señala que, actualmente, la demanda de servicios de depósito temporal es nula y no tiene suscrito ningún acuerdo comercial con futuros clientes. Pese a ello, el Concesionario viene trabajando en mesas técnicas con distintas entidades del Estado peruano, como el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, para generar las condiciones necesarias para el comercio exterior con Brasil, identificando y promoviendo productos que podrían generar la demanda para brindar los Servicios Especiales de depósito temporal aduanero en el NTPY-NR.
57. A la fecha, el Concesionario solo ha identificado como demanda potencial para los Servicios Especiales de depósito temporal, la exportación de fosfato (desde la Concesión Bayóvar), la importación de maíz y soya, y el movimiento de láminas de plásticos y otros minerales o químicos, por lo que ha iniciado conversaciones con Pro soja Brasil y la Federación de Industrias Amazonas. Asimismo, viene trabajando un posible acuerdo comercial entre PerBras Holding y Grupo Leyva, logrando una alianza logística-comercial estratégica.
58. Para ilustrar cómo funcionaría el depósito temporal, el Concesionario ha elaborado un gráfico de la ruta logística en la que intervendría el NTPY-NR, considerando la demanda potencial identificada (ver siguiente gráfico).

Gráfico N° 1
RUTA LOGÍSTICA DE DEPÓSITO TEMPORAL DEL NTPY-NR



Fuente: Carta N° 0326-2024-GG-COPAM.

59. Cabe notar que el Concesionario está considerando la posibilidad de que el acopio de productos se realice en un almacén en Iquitos en la época de vaciante, con el uso de dos embarcaciones que transportarían 4 000 toneladas de fosfato desde Perú y, de retorno, 4 000 toneladas de maíz y soya procedentes de Brasil.

Sobre el mercado relevante y las condiciones de competencia

60. En su Propuesta Tarifaria, el Concesionario señala que “*el mercado geográfico relevante debería incluir por lo menos las ubicaciones actuales de depósitos temporales portuarios y extraportuarios a nivel nacional, por ser servicios que serían brindados para importación y/o exportación y no para cabotaje. En consecuencia, el mercado relevante estaría constituido por los servicios especiales de depósito temporal prestados por los terminales portuarios e infraestructuras extraportuarias en la zona de Alto Amazonas y las provincias atravesadas por el Eje Multimodal Amazonas Norte que cuenten con la autorización de ser constituidas como depósito temporal aduanero.*”
61. Habiendo definido el mercado relevante, el Concesionario analizó si existen condiciones de competencia en dicho mercado, considerando los criterios que evalúa este Regulador. En particular, señaló lo siguiente:
- **“Competencia (o sustitución intermodal):** La demanda por servicios especiales de depósito temporal fluvial es una demanda derivada, dado que depende del movimiento de carga y las decisiones de la autoridad portuaria. Así, por ejemplo, si aumenta el tráfico de carga de exportación y/o importación y las tarifas del depósito temporal fluvial (dentro de una infraestructura portuaria), los usuarios podrían elegir almacenar la carga en un depósito temporal extraportuario, o cambiar su cadena logística realizando una sustitución intermodal.
 - **Competencia interportuaria entre diferentes puertos:** La competencia interportuaria ocurre cuando dos o más puertos están compitiendo por el mismo mercado. Considerando el mercado relevante, cualquier puerto que cuente con la autorización de ser constituido como depósito temporal y brindar los servicios asociados a tal designación, podría ser considerado opción elegible para cualquier usuario. Sin embargo, siendo el TPY – NR un eslabón logístico del Eje Multimodal Amazonas Norte, no existiría competencia dentro del mercado relevante previamente definido.
 - **Competencia intraportuaria o intraterminal:** Se refiere a la situación donde dos operadores logísticos operen dentro del TPY – NR. No existe competencia intraportuaria, ya que el concesionario tiene exclusividad en la prestación de los servicios dentro del terminal, tal como se señala en el numeral 2.5 del Contrato de Concesión “El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación

exclusiva de los servicios esenciales dentro del nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión...”

- **Poder de compra compensatorio:** Es la situación en la cual los posibles usuarios de los servicios de depósito temporal del TPY – NR tendrían la capacidad de cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse. De acuerdo al mercado relevante definido, los usuarios no podrían cambiar de proveedor fácilmente, pues tendría que cambiar su ruta logística y ya no movilizar su carga por el Eje Multimodal Amazonas Norte.
- **Facilidad esencial:** Al no estar presente el poder de compra compensatorio, los servicios especiales de depósito temporal son considerados como una facilidad esencial.
- **Barreras de entrada:** Existen barreras legales para la constitución de un depósito temporal. La infraestructura para ser designada como tal, sigue un procedimiento administrativo regular.”

62. Además, el Concesionario señaló que “[l]a ausencia de instalaciones con las mismas características dentro del mismo Eje Multimodal Amazonas norte resalta la posición de COPAM en el mercado. A nivel nacional, aunque los usuarios podrían encontrar servicios comparables en otros depósitos temporales, la infraestructura y las facilidades proporcionadas por COPAM en la zona de Alto Amazonas confieren una ventaja competitiva significativa.”
63. De esta manera, el Concesionario concluye que “los servicios especiales de depósito temporal serían brindados de forma exclusiva por el Concesionario en la zona de Alto Amazonas, y las provincias por las que atraviesa el Eje Multimodal Amazonas Norte, por ser un eslabón logístico insustituible dentro de la cadena logística en mención. Por lo tanto, este nuevo grupo de servicios especiales de depósito temporal fluvial deberían seguir un procedimiento de fijación tarifaria regular.”
64. Posteriormente, el Concesionario precisa que, a su juicio, el mercado geográfico relevante debe incluir a todos los terminales portuarios a nivel nacional que brindan también el servicio de depósito temporal y, por tanto, se debe considerar a otras áreas geográficas ubicadas fuera del Eje Multimodal Amazonas Norte. En ese sentido, el Concesionario indica que existen otros proveedores que forman parte del mercado relevante propuesto, tales como: APM Terminals Callao S.A., DP World Callao S.R.L., Terminal Internacional del Sur S.A., Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., Salaverry Terminal Internacional S.A. y Terminal Portuario Paracas S.A.
65. Asimismo, el Concesionario también aseguró que existen diferencias entre un depósito temporal fluvial y no fluvial. Estas diferencias pueden observarse, de manera resumida, en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 3
DIFERENCIAS ENTRE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL Y NO FLUVIAL**

Condiciones	Depósito Temporal No Fluvial	Depósito Temporal Fluvial
Medio de transporte de arribo de las mercancías	Marítimo o aéreo	Solo fluvial
Plazo para la transmisión de información de los actos relacionados con ingreso de mercancías y medios de transporte, a cargo del almacén aduanero. ¹⁷	Marítimo o aéreo	Se especifica fluvial

¹⁷ El Concesionario manifestó que los plazos y procedimientos de transmisión de información están diferenciados según la modalidad de transporte (marítimo o aéreo y fluvial).

Condiciones	Depósito Temporal No Fluvial	Depósito Temporal Fluvial
Clasificación de Sunat	El buscador de operadores de comercio exterior de la Sunat distingue a dichos operadores por tipo de carga y por vía de transporte, diferenciando entre marítimo, aéreo y fluvial.	
Local con área mínima	Marítimo: 5 000,00 m ²	Fluvial: 500,00 m ²
	Aéreo: 2 000,00 m ²	

Fuente: Carta N° 0326-2024-GG-COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Cabe señalar que, en su Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, contrariamente a lo señalado en su Propuesta Tarifaria, Copam determinó un mercado relevante distinto. Puntualmente, el Concesionario indicó que “[e]n cuanto a la categoría de depósitos temporales a considerar dentro del mercado relevante para la fijación tarifaria, recomendamos que se contemple solo la categoría de depósitos temporales fluviales, dado que el enfoque principal del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma está relacionado con actividades fluviales y portuarias. Considerar depósitos no fluviales ampliaría innecesariamente el ámbito del mercado relevante, desviando el foco de los servicios que realmente se prestan en este terminal portuario.” [el subrayado es nuestro]

Metodología propuesta para la fijación de las tarifas

67. El Concesionario señala que, debido a la estructura de incentivos del Contrato de Concesión, la escasa disponibilidad de información y la necesidad de promover un servicio distinto al que ofrece actualmente el NTPY-NR, ha optado por utilizar la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) para todo el grupo de Servicios Especiales de depósito temporal propuesto. Según el Concesionario, dicha metodología ya ha sido aprobada por este Regulador para la fijación de tarifas de Servicios Estándar y los dos grupos de Servicios Especiales. Asimismo, Copam indica que la metodología para la fijación tarifaria toma en consideración lo siguiente:
- “El [NTPY-NR] es la primera experiencia de una infraestructura portuaria fluvial cofinanciada tipo greenfield en el Perú y la región. Por lo cual no se cuenta información de costos y de demanda correspondiente a servicios especiales de depósito temporal.
 - El [NTPY-NR] tendrá un régimen de tarifas máximas para los servicios especiales regulados, con lo cual podrá establecer descuentos especiales con el objetivo de captar clientes. Por tanto, el [C]oncesionario no necesariamente entrará cobrando las tarifas fijadas en la presente propuesta.
 - El [NTPY-NR] requiere que el Regulador fije las tarifas que permita atender las solicitudes de los clientes de actividades o movimientos no contemplados dentro de la tarifa por el servicio estándar.”
68. Con el fin de determinar las tarifas para cada Servicio Especial propuesto, el Concesionario, siguiendo la metodología de tarificación comparativa, identificó, para cada uno de ellos, servicios similares ofrecidos por otros terminales portuarios a nivel nacional. Como se observa en el siguiente cuadro, la muestra comparable estuvo conformada por el Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP), Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TPGSM), Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, TMS), Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM), Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS) y el Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM).

Cuadro N° 4
SERVICIOS SIMILARES A LOS SERVICIOS ESPECIALES DE DEPÓSITO TEMPORAL

Servicio	Unidad	TPP	TPGSM	TMS	TNM	TPMS	TPM
1. Almacenamiento de contenedores 1/							
1.1. Almacenamiento de contenedores secos							
De importación							
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	X	X	X	X		
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA		X	X	X	X	
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA		X	X	X	X	
De exportación							
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	X	X	X	X		
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA		X	X	X	X	
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA		X	X	X	X	
1.2. Almacenamiento de contenedores reefer							
De importación							
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor				X		
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA				X		
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA				X		
De exportación							
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor				X		
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA				X		
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA				X		
2. Almacenamiento de carga fraccionada 2/							
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	TM				X		
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TM/DÍA				X		
<i>Del día 31 en adelante</i>	TM/DÍA				X		
3. Movilización del contenedor 3/	Contenedor	X		X	X		X
4. Movilización de la carga fraccionada 4/	TM	X	X		X		
5. Servicio adicional de cuadrilla 5/	Cuadrilla/hora	X		X			
6. Trasegado 6/							
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor	X	X	X			X
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor	X	X	X			X

Nota: El tipo de cambio usado para convertir algunas tarifas en dólares fue promedio entre compra y venta al cierre de febrero 2024 (S/ 3,780).

1/ Para el servicio de almacenamiento de contenedores, el Concesionario consideró los Servicios Especiales de depósito temporal de contenedores secos y *reefer*, de 20" y 40", y de importación y exportación, asimismo, consideró los servicios de almacenaje adicional a los días incluidos en el servicio original.

2/ Para el servicio de almacenamiento de carga fraccionada, el Concesionario consideró el servicio integrado de depósito temporal de carga fraccionada y el almacenaje adicional por los días no incluidos en el servicio original.

3/ Para el servicio de movilización del contenedor, el Concesionario consideró los servicios de movilización para inspección, aforo y extra al servicio.

4/ Para el servicio de movilización de la carga fraccionada, el Concesionario consideró los servicios de movilización para inspección y extra al servicio.

5/ Para el servicio adicional de cuadrilla, el Concesionario consideró los servicios de cuadrilla adicional y cuadrillas por tiempo.

6/ Para el servicio de trasegado, el Concesionario consideró los servicios de trasegados de contenedores dry y reefer, de 20" y 40".

Fuente: Propuesta Tarifaria de Copam.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. El cuadro anterior muestra que no todos los terminales portuarios que formaron parte de la muestra comparable ofrecen servicios similares a los propuestos por el Concesionario. En consecuencia, Copam seleccionó únicamente las tarifas de aquellos terminales que sí brindaban servicios similares para el cálculo de las tarifas finales.

Propuesta Tarifaria

70. Habiendo identificado y seleccionado a los servicios equivalentes de otros terminales portuarios que pueden compararse con los servicios especiales de depósito temporal propuestos, el Concesionario indica que las tarifas de los servicios en cuestión se calcularon como el promedio simple de las tarifas de los servicios comparables.

71. Cabe notar que el Concesionario aclaró que su propuesta tarifaria para los Servicios Especiales de almacenamiento de contenedores se aplica únicamente a contenedores llenos. Además, si bien las tarifas calculadas distinguen entre contenedores secos y *reefer*, así como entre regímenes aduaneros (exportación e importación), Copam sugiere que la tarifa sea la misma para contenedores de 20 y 40 pies.
72. En cuanto al almacenamiento de contenedores y carga fraccionada a partir del día 31 en adelante, el Concesionario ha observado que, en los tarifarios revisados de cada terminal portuario, se aplica la tarifa regular. Con base en ello, propone que su tarifa para este servicio siga el mismo esquema.
73. En virtud de lo anterior, las tarifas máximas propuestas por el Concesionario se presentan en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 5
TARIFAS PROPUESTAS PARA LOS SERVICIOS ESPECIALES DE DEPÓSITO TEMPORAL
(soles, sin IGV)

Servicio Propuesto	Unidad	Tarifa Propuesta
1. Almacenamiento de contenedores		
1.1. Almacenamiento de contenedores secos		
De importación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	690,10
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	80,26
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular ¹⁸
De exportación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	796,13
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	145,26
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
1.2. Almacenamiento de contenedores reefer		
De importación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	1 584,01
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	37,80
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
De exportación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	1 423,36
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	26,46
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
2. Almacenamiento de carga fraccionada		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	TM	109,62
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TM/DÍA	10,77
<i>Del día 31 en adelante</i>	TM/DÍA	Tarifario regular
3. Movilización del contenedor	Contenedor	186,73
4. Movilización de la carga fraccionada	TM	24,28
5. Servicio adicional de cuadrilla	Cuadrilla/hora	667,90
6. Trasegado		
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor	898,39
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor	1 030,23

Fuente: Propuesta Tarifaria de Copam.

¹⁸ El Concesionario indica que, a partir del día 31, los Servicios Especiales de "Depósito Temporal Fluvial-Contenedores" y "Depósito Temporal Fluvial-Carga Fraccionada" se cobrarán bajo su tarifario regular, es decir, registrarán los precios y/o tarifas de los Servicios Especiales de Almacenamiento del cuarto día en adelante de su tarifario vigente.

Sobre las tarifas provisionales

74. En la Carta N° 0160-2024-GG-COPAM, el Concesionario solicita que, en atención a lo dispuesto por el artículo 13 del RETA, “se establezcan Tarifas provisionales para los servicios especiales que se plantean brindar en tanto finalice el procedimiento de fijación que se invoca, ello con la finalidad de prestar los servicios en cuestión, en beneficio de los usuarios”.
75. Asimismo, el Concesionario alegó que “una de las condiciones para generar la demanda es contar con la autorización de depósito temporal y para dicha autorización se requiere tener la lista de servicios y tarifas a brindar”.

VI ANÁLISIS

76. El Concesionario ha solicitado el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de los siguientes servicios¹⁹:
- a) Movilización de carga
 - o Contenedores
 - o Carga fraccionada
 - b) Almacenamiento – Depósito temporal fluvial
 - o Contenedores
 - o Carga fraccionada
 - c) Servicio adicional de cuadrilla
 - d) Trasegado del contenedor
77. Para dicho análisis se tomará en consideración, en primer lugar, lo establecido en el Contrato de Concesión (en particular, las definiciones y alcances de los Servicios Estándar y Especiales); ello con la finalidad de verificar que las actividades comprendidas dentro de alcance de los Servicios Especiales propuestos no se encuentren inmersas dentro del alcance de los Servicios Estándar o en el alcance de los Servicios Especiales que ya se vienen brindando en el NTPY-NR. Posteriormente, se efectuará el análisis de condiciones de competencia con la finalidad de determinar si los servicios propuestos deben brindarse con Precio o Tarifa.
78. Luego se desarrollará la metodología de fijación tarifaria que utilizará el Regulador para determinar la Tarifa de aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia. Finalmente, se analizará la solicitud de fijación de Tarifas Provisionales presentada por Copam.

VI.1. DEFINICIÓN Y ALCANCE DE LOS SERVICIOS

79. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 1.26.90 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

“1.26.90 Servicios Estándar

Son los servicios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.14, el Concesionario prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará la(s) Tarifa(s) correspondiente(s). Estos servicios se prestan obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente con los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato.”

80. En esa línea, la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece el alcance de los Servicios Estándar así:

¹⁹ Tal como se ha mencionado previamente, además de los servicios listados, inicialmente la Propuesta Tarifaria de Copam incluía el servicio de reconocimiento o aforo; sin embargo, mediante la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, el Concesionario señaló que “(d)e la reevaluación realizada, el servicio aforo está dentro del servicio estándar y se retira de la propuesta de fijación tarifaria”. Considerando que el Concesionario ha retirado el servicio de aforo del alcance de su solicitud de fijación tarifaria, no corresponde que este Organismo Regulador se pronuncie sobre su procedencia.

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.14. SERVICIOS ESTÁNDAR

Son aquellos servicios portuarios que, durante el período de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

La prestación del servicio estándar comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.

Los Servicios Estándar incluyen los siguientes servicios que conforman un servicio integrado de atención:

- a) Servicios a la nave: comprende la utilización de los amarraderos y el servicio de amarre y desamarre.*
- b) Servicios a la carga: comprende los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario.*

Los servicios estándar a la carga incluyen la estiba, la desestiba, la trinca, la destrinca, la tracción, la manipulación, la elaboración de la tarja, el almacenamiento portuario por tres días, el pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que sean requeridos de acuerdo con el marco legal vigente, por lo que estamos ante un servicio integrado.

- c) Servicios a los pasajeros: comprende las facilidades para el embarque, desembarque de los pasajeros que utilizan el Terminal Portuario.*

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que el(los) Usuario(s) están obligados a pagar al CONCESIONARIO por dicho concepto. El CONCESIONARIO no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

El cobro de la tarifa será independiente de la prestación efectiva de uno o más de los servicios que forman parte de los servicios estándar, siempre que su no utilización sea una decisión del usuario.

Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.”

[El subrayado es nuestro.]

81. De otro lado, la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar:

“1.26.91. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.

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.”

82. Considerando el marco contractual citado, a continuación, se presenta el alcance de los servicios solicitados en la Propuesta Tarifaria de Copam y se analiza si estos califican como Servicios Especiales, esto es, si se tratan de servicios portuarios cuyo alcance no se encuentre incluido en el alcance de los Servicios Estándar, ni en los alcances de los Servicios Especiales que actualmente se prestan en el NTPY-NR.

a) Movilización de carga

83. El servicio de movilización de carga propuesto por Copam incluye el traslado de la carga hacia la zona de reconocimiento físico y su retorno al patio, reconocimiento físico, inspecciones previas y/u otras inspecciones solicitadas por el demandante del servicio. De acuerdo con el Concesionario, este servicio será prestado a la carga en contenedores y a la carga fraccionada. Asimismo, Copam señala que el servicio será demandado: (i) a pedido del cliente o su representante para un reconocimiento o inspección, y (ii) a solicitud de alguna autoridad competente.
84. Considerando dicha descripción, de manera complementaria a través de la Carta N° 335-2024-GG-COPAM el Concesionario señala que necesitará de un *reach stacker*, montacargas, personal de estiba y otros materiales (*pallets*, plástico *film*, zunchos, enzunchadora, martillos, clavos y otras herramientas básicas) para la prestación del servicio propuesto de movilización de contenedores y carga fraccionada.
85. Además, en la referida Carta N° 335-2024-GG-COPAM, el Concesionario indica que como parte del reconocimiento físico e inspecciones realizará las siguientes actividades:

“Movilización de la carga de la zona o área en donde se encuentra almacenada al área específicamente determinada y delimitada para el reconocimiento físico o al área para el reconocimiento previo o al área para inspecciones de otras entidades. Dichas zonas tienen la condición de requisitos y corresponde a una obligación del OCE, según lo previsto en el ANEXO 1, literal E, condición E5, E6 y E14 del Reglamento de la Ley General de Aduanas aprobado vía Decreto Supremo N° 010-20009 EF y sus modificatorias.

Servicios de cuadrilla para la manipulación de la mercancía. Dicha cuadrilla esta (sic) compuesta por 04 personas quienes se encargarán de romper los precintos de los contenedores, previa autorización de la autoridad aduanera (en el caso de ser un reconocimiento físico) o el auxiliar de despacho. La cuadrilla se encargará también de movilizar los bultos, abrir los mismos, cerrar y volverlos a embalar de forma tal que la mercancía que correcta y adecuadamente acondicionada como se entro (sic) al inicio de las operaciones.

Servicios de movilización de la carga con montacargas dependiendo el volumen y peso de la carga.

Servicios de desglose de bultos o acondicionamiento de carga.

Servicio de pesado de las mercancías.

Servicios de etiquetado o rotulado.

Servicio de desconsolidación o trasegado del contenedor.

Dichas actividades se circunscriben dentro de las obligaciones (...) previstas en el artículo 16 y 17 de la LGA (Decreto legislativo 1053), para el OCE.”

86. De acuerdo con lo señalado en la citada carta, como parte del servicio propuesto de movilización de contenedores y carga fraccionada, el Concesionario realizaría las actividades de reconocimiento físico e inspecciones de la carga, las cuales consisten en movilizar la carga desde el patio o almacén hasta el área en la que se realizará el

reconocimiento previo u otras inspecciones de la carga. Asimismo, como parte de dichas actividades realizará servicios de manipulación de carga con cuadrilla de estibadores, movilización de carga con montacargas, desglose de bultos o acondicionamiento de carga, pesado de mercancías, etiquetado o rotulado y desconsolidación o trasegado del contenedor.

87. Al respecto, es importante mencionar que mediante Carta N° 0326-2024-GG-COPAM el Concesionario manifestó que el servicio de reconocimiento físico o aforo²⁰ es parte del alcance del Servicio Estándar, motivo por el cual retiró de su solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria a dicho servicio.
88. En efecto, el alcance del Servicio Estándar establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión establece que el Servicio Estándar incluye actividades que conforman un servicio integrado de atención, entre las cuales se encuentran los servicios esenciales de carácter aduanero que sean requeridos de acuerdo con el margo legal vigente. Sobre ello, debemos indicar que la Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053, establece lo siguiente:

“Artículo 162.- Control aduanero

Se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, se encuentren o no sujetos al pago de derechos e impuestos.

Asimismo, el control aduanero se ejerce sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas a control aduanero.

*Cuando la autoridad aduanera requiera el auxilio de las demás autoridades, éstas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata.
(...)*

Artículo 164.- Potestad aduanera

Potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero.

La Administración Aduanera dispondrá las medidas y procedimientos tendientes a asegurar el ejercicio de la potestad aduanera.

Los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y almacenes aduaneros, proporcionarán a la autoridad aduanera las instalaciones e infraestructura idóneas para el ejercicio de su potestad;

Artículo 165.- Ejercicio de la potestad aduanera

La Administración Aduanera, en ejercicio de la potestad aduanera, podrá disponer la ejecución de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero, tales como:

- a) *Ejecutar acciones de control, tales como: la descarga, desembalaje, inspección, verificación, aforo, auditorías, imposición de marcas, sellos, precintos u otros dispositivos, establecer rutas para el tránsito de mercancías, custodia para su traslado o almacenamiento, vigilancia, monitoreo y cualquier otra acción necesaria para el control de las mercancías y medios de transporte;*

²⁰

El servicio propuesto de reconocimiento físico o aforo consistía en “la inspección física y documentaria de la carga contenerizada (dry/reefer) o fraccionada, a solicitud de la facultad de la autoridad aduanera. El servicio abarca el uso y custodia en la zona de reconocimiento físico, incluyendo la participación de una cuadrilla conformada por 5 trabajadores liderados por un capataz, así como la disponibilidad de montacargas.”

(...)"

[El subrayado es nuestro.]

89. De acuerdo con la normativa aduanera vigente, se observa que el Control Aduanero, que es parte de la Potestad Aduanera de la Administración Aduanera competente para aplicar la legislación aduanera, se ejerce sobre aquellos que posean o dispongan de información, o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas al referido control.
90. Asimismo, de la normativa citada se desprende que la Administración Aduanera, en el ejercicio de la potestad aduanera, puede disponer de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías²¹, detallando un listado de acciones de control, entre las cuales se encuentra la descarga, desembalaje, inspección, verificación, aforo, auditorías, imposición de marcas, sellos, precintos u otros dispositivos.
91. Por tanto, en los casos que la Sunat solicite que se lleven a cabo movimientos adicionales de la carga para llevar a cabo actividades tales como la inspección y reconocimiento o aforo de la carga como parte del control aduanero, se estaría frente a un servicio esencial de carácter aduanero requerido de acuerdo con el marco legal vigente, los cuales, a su vez, forman parte del Servicio Estándar a la carga según lo establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.
92. Adicionalmente, debe indicarse que mediante el Oficio N° 006-2024-SUNAT/324000, la Gerencia de Operaciones y Atención a Usuarios de la Sunat manifestó que los servicios esenciales de carácter aduanero que se requieren en una operación de embarque, en caso de que la mercancía requiera de reconocimiento físico son, entre otros, la movilización de la carga, la puesta a disposición de cuadrillas, maquinaria y equipos para el manipuleo de carga contenedorizada o suelta.
93. Así, considerando el alcance propuesto para los servicios de Movilización del Contenedor y Carga Fraccionada, se advierte que el traslado de la carga desde el patio a la zona de reconocimiento de carga y viceversa, así como el personal de estiba y equipamiento necesario para que la Sunat efectúe su labor, son actividades que se encuentran dentro del alcance del Servicio Estándar.
94. Considerando ello, el servicio propuesto únicamente calificaría como un Servicio Especial nuevo cuando este sea requerido por el usuario para realizar actividades que no se encuentran incluidas en el Servicio Estándar. No obstante, es importante indicar que en el Informe N° 003-2018-GRE-GAJ-OSITRAN, que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, la misma que aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Segundo Grupo de Servicios Especiales en el NTPY-NR, se analizó el alcance del Servicio Especial denominado Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, el cual se define de la siguiente manera:
- “Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario: Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías. Este servicio se brinda únicamente a solicitud del usuario y no cuando es demandado a consecuencia de un requerimiento de la autoridad aduanera. La tarifa se cobrará en función del equipamiento utilizado: (i) grúa celosía, (ii) montacargas, (iii) reach stacker, y (iv) grúa telescópica.”***
95. Como se aprecia, el citado Servicio Especial consiste en proveer de equipamiento (*reach stacker*, montacargas, grúa celosía y grúa telescópica) a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a los incluidos en el Servicio Estándar, tales como

²¹ Es importante notar que no se trata de una lista de acciones taxativa, ya que se establece que se podrá ejecutar cualquier otra acción necesaria para el control de las mercancías.

inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías²². Es decir, este Servicio Especial tiene un alcance similar a los servicios propuestos de movilización de contenedor y movilización de carga fraccionada, para los cuales los usuarios requerirían la provisión de *reach stacker* y montacargas para el traslado de sus mercancías que serán sometidas a inspecciones por parte de los usuarios.

96. Es importante añadir que, mediante la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, el Concesionario ha manifestado que la única diferencia que existe entre el servicio propuesto de movilización de contenedores y carga fraccionada y el Servicio Especial Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario es que el primero puede ser demandado por el usuario y/o la autoridad aduanera y el segundo solo puede ser demandado por el usuario.
97. Considerando ello, es posible afirmar que las actividades que forman parte del servicio propuesto de movilización de contenedores y carga fraccionada cuando sea demandada por los usuarios forma parte del alcance del Servicio Especial Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
98. Por lo tanto, los servicios propuestos de “Movilización de contenedor” y “Movilización de carga fraccionada” no califican como Servicios Especiales nuevos y, en consecuencia, corresponde declarar su improcedencia.

b) Almacenamiento – Depósito temporal fluvial

99. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta Tarifaria de Copam, este servicio consiste en custodiar la carga contenedorizada y carga fraccionada de importación y exportación que ingrese al NTPY-NR cuando este sea designada como depósito temporal, así como también incluye los trámites administrativos y operativos relacionados al depósito temporal (transmisión a aduanas, cambio de condición del contenedor, emisión de volante, desdoblamiento, emisión de ticket de balanza, estado de hechos, revisión y verificación de contenedor y precintos a la entrada y salida de depósito temporal fluvial).
100. Asimismo, Copam señala que algunos servicios operativos necesarios para el servicio de almacenamiento al contenedor y carga fraccionada en depósito temporal fluvial (almacenamiento hasta el tercer día, recepción, pesaje, elaboración de la tarja o despacho) no están sujetos al proceso de fijación tarifaria, en tanto que forman parte del Servicio Estándar a la nave o a la carga. Adicionalmente, mediante la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM el Concesionario ha manifestado que el servicio propuesto para contenedores *reefer* incluye la provisión de energía.
101. Dado ello, se aprecia que el servicio propuesto incluye:
 - (i) Trámites operativos y administrativos (transmisión a aduanas, cambio de condición del contenedor, emisión de volante, desdoblamiento, emisión de ticket de balanza, estado de hechos, revisión y verificación de contenedor y precintos a la entrada y salida de depósito temporal fluvial),
 - (ii) Almacenamiento de carga en contenedores o fraccionada a partir del cuarto día en adelante, y
 - (iii) Suministro de energía (solo aplica para contenedores *reefer*).
102. Respecto de los trámites operativos y administrativos del depósito temporal, mediante la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, el Concesionario ha descrito a dichos trámites en los

²²

Cabe señalar que en el referido Informe N° 003-2018-GRE-GAJ-OSITRAN se señala que este servicio no aplica cuando sea demandado por la Sunat en la medida que los movimientos adicionales de la carga para llevar a cabo actividades tales como la inspección, verificación, acomodo, reordenamiento o reclasificación de carga en la nave y/o en la zona de almacén como parte del control de embarque previo al embarque de la carga forman parte de los servicios esenciales de carácter aduanero que es requerido de acuerdo al marco legal vigente que el Concesionario debe brindar como parte del Servicio Estándar.

siguientes términos:

- *“Transmisión a aduanas, Si bien es cierto que la legislación aduanera no define exactamente que (sic) cosa es una transmisión a aduanas, la misma nace como una obligación la cual se encuentra prevista en el artículo 17 c) del Decreto Legislativo N° 1053 – Ley General de Aduanas. De forma tal que el OCE (Operador de Comercio Exterior) en el presente caso el depósito temporal se encuentra obligado a “c) Proporcionar, exhibir, expedir o transmitir la información...”, dicha información se encuentra determinada en el Reglamento de la Ley General de Aduanas Decreto Supremo N° 010.2009-EF y el Procedimiento General Manifiesto De Carga DESPA-PG.09, por lo tanto, la definición adecuada sería:*

Que es toda información que se envía y comunica a la Administración Aduanera utilizando medios electrónicos habilitados por dicha entidad, dentro de los plazos previstos en base a estructura de datos predeterminados.

- *cambio de condición de FCL a LCL, Operación por la que el dueño o consignatario de mercancías que arribaron en un contenedor exclusivo (FCL) solicita al depósito temporal abrir el contenedor y dejar la mercancía en dicho recinto como carga suelta.*
- *emisión de volante, Acto por el cual el depósito temporal emite al dueño, consignatario o agente de aduana, el documento (Volante de Despacho) que da fe que las mercancías se encuentran en sus recintos, en las condiciones recibidas por dicho depósito temporal, lo cual ha sido transmitido electrónicamente a la Administración Aduanera.*
- *desdoblamiento, De bultos, condición prevista en el artículo 188 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, por la que se permite al dueño o consignatario que pueda dividir en 2 o más bultos dos o más bultos (sic) por única vez, a efecto de permitir su despacho parcial y/o sometimiento a destinaciones distintas, previo aviso a la Administración Aduanera, cuando la mercancía arribo (sic) en un solo bulto.*
- *emisión de ticket de balanza, Documento emitido por el depósito temporal, cuando los vehículos ingresan o salen cargados de sus recintos con mercancías, en el cual se detallan entre otros fecha y hora, peso de la mercancía, cantidad de bultos, etc.*
- *estado de hechos, Nota donde se registra la conciliación de la cantidad de carga y/o cantidad de carga declarada de los bultos y/o paquetes del manifiesto de carga o carga porte. Además, también se registra los comentarios u observaciones del estado físico de la carga.*
- *revisión y verificación de contenedor, Proceso y actividad mediante la cual en el depósito temporal se verifica la condición exterior de los contenedores cuando ingresan y salen de sus instalaciones para lo cual se genera un documento llamado EIR, en donde queda registrado el estado de cada una de las partes del contenedor. Y*
- *precintos a la entrada y salida del depósito temporal. Actividad por la cual el depósito temporal, verifica y deja constancia en documentos internos y formularios preestablecidos por la Administración Aduanera, de los números de precintos y condición de los mismos, cuando los contenedores ingresan o salen de sus instalaciones, de igual forma cuando los vehículos que transportan carga suelta de exportación ingresan a dicho recinto, para su posterior transmisión a la Administración Aduanera cuando corresponda.”*

103. Al respecto, debe indicarse que la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión señala que el Servicio Estándar incluye todas las actividades y cargos inherentes a la prestación del servicio, siendo que en el caso de los Servicios Estándar a la carga dicho servicio comprende, entre otros, el pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero.
104. En esa línea, debe indicarse que el pesaje efectuado como parte del Servicio Estándar es transmitido a los usuarios y autoridades, por lo que los trámites operativos y

administrativos del depósito temporal no deberán incluir la emisión de un ticket de peso en tanto que dicha actividad forma parte del Servicio Estándar.

105. Asimismo, considerando lo señalado para el servicio de Movilización de carga, de conformidad con el artículo 165 de la Ley General de Aduanas, la Administración Aduanera, en el ejercicio de su potestad aduanera, puede disponer de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, detallando un listado de acciones de control, entre las cuales se encuentra la imposición de marcas, sellos, precintos u otros dispositivos. En ese sentido, los trámites operativos y administrativos del depósito temporal no deberán incluir la verificación adicional de precintos como parte del control de embarque previo al embarque de la carga, en tanto dicha actividad forma parte de los servicios esenciales de carácter aduanero requeridos de acuerdo con el marco legal vigente que Copam debe prestar como parte del Servicio Estándar.
106. Con relación a las demás actividades que efectuará el Concesionario como parte de los trámites operativos y administrativos de depósito temporal, se verifica que estas no están comprendidas dentro del alcance del Servicio Estándar.
107. De otro lado, sobre el almacenamiento de contenedores y carga fraccionada a partir del cuarto día en adelante, así como el suministro de energía eléctrica a contenedores *reefer*, es importante mencionar que, si bien estos servicios ya son ofrecidos por el Concesionario en el NTPY-NR, debe tenerse en consideración que los exportadores e importadores, al elegir al NTPY-NR como depósito temporal, demandarán de manera conjunta los servicios de almacenamiento de carga, trámites administrativos y operativos, y, el suministro de energía eléctrica para el caso de los contenedores *reefer*. Ello, en la medida que para llevar a cabo los trámites operativos y administrativos de depósito temporal resulta necesario que la carga se encuentre en el almacén y, en el caso de los contenedores *reefer*, se requiere además que el contenedor se encuentre provisto de energía eléctrica para no cortar la cadena de frío de la carga. En tal sentido, corresponde que se analice si dichas actividades en su conjunto forman o no parte del alcance del Servicio Estándar.
108. Sobre lo anterior, debe indicarse que los usuarios demandarán en conjunto el uso del almacén, los trámites operativos y administrativos y, de corresponder, el suministro de energía eléctrica, con la finalidad de obtener la autorización correspondiente por parte de la autoridad aduanera para que su carga pueda sea importada o exportada. Siendo ello así, las referidas actividades no se encuentran incluidas dentro del alcance del Servicio Estándar, con excepción de algunos trámites operativos y administrativos previamente mencionadas (tres días libres de almacenamiento, emisión de *ticket* de peso y la verificación adicional de precintos).
109. Ahora bien, con la finalidad de facilitar a los usuarios la identificación de este servicio y de diferenciarlo de los servicios que ya se ofrecen actualmente en el NTPY-NR, se considera que los referidos servicios propuestos de “Almacenamiento contenedores – Depósito Temporal Fluvial” y “Almacenamiento carga fraccionada – Depósito Temporal Fluvial” deben denominarse como Servicios de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada”.
110. Considerando ello, los servicios de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” califican como Servicios Especiales, por lo que, respecto a este extremo, corresponde continuar con el análisis en la sección correspondiente.

c) Servicio adicional de cuadrilla

111. En la Propuesta Tarifaria de Copam se señala que este servicio *“consiste en el uso de una cuadrilla adicional dentro del horario administrativo, a solicitud expresa del usuario”*.
112. Asimismo, mediante la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, el Concesionario manifiesta que este servicio *“estará disponible cuando el cliente requiera manejar un mayor número de*

movimientos o tipo de carga consideradas en el servicio estándar incluidas en el contrato, así como cuando necesite aumentar la productividad más allá de los niveles operativos contractuales. De esta manera, se proporcionará el servicio de cuadrilla adicional a solicitud del cliente por la naturaleza de sus operaciones logísticas.”

113. Considerando ello, es importante advertir que el Concesionario no ha definido con claridad alguna actividad específica para la que será requerida la cuadrilla adicional, sino que se limita a mencionar que este servicio se prestaría para realizar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar y para incrementar la productividad establecida en el Contrato de Concesión. Asimismo, no es posible advertir que el servicio propuesto se encuentre vinculado con alguna actividad específica a ser brindada como depósito temporal.
114. Sobre ello, la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión previamente citada establece que los Servicios Estándar conforman un servicio integrado de atención y la Tarifa por estos servicios es la única contraprestación que los usuarios están obligados a pagar al Concesionario por dicho concepto.
115. Así, dada la amplitud de actividades que podrían incluirse bajo el alcance del servicio adicional de cuadrilla propuesto por Copam, no es posible que este Regulador verifique el cumplimiento de las características del Servicio Estándar establecidas en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, es decir, no es posible que el Regulador verifique que los usuarios recibirán un servicio integrado de atención y que al contratar Servicios Especiales no pagarán una contraprestación adicional alguna por actividades que ya se fueron retribuidas mediante la Tarifa de los Servicios Estándar.
116. Considerando ello, no es posible afirmar que el “Servicio adicional de cuadrilla” califica como un Servicio Especial y, en consecuencia, no corresponde continuar con el análisis correspondiente, debiendo declararse su improcedencia.

d) Trasegado del contenedor

117. La Propuesta Tarifaria de Copam indica que este servicio consiste en *“el traslado de la mercancía del contenedor (dry/reefer) hacia contenedor(es) o unidad terrestre para su posterior despacho o embarque.”*
118. Asimismo, mediante la Carta N° 0326-2024-GG-COPAM el Concesionario indicó que el servicio propuesto de trasegado *“puede involucrar al mismo tiempo el llenado o vaciado de un contenedor hacia otro contenedor, a diferencia de los servicios de consolidación y desconsolidación que involucran solo una de las dos actividades operativas, bien el llenado de contenedor (consolidación), o bien vaciado del contenedor (desconsolidación).”*
119. Al respecto, debe indicarse que mediante el Informe N° 020-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, el cual sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN que dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Primer Grupo de Servicios Especiales en el NTPY-NR, se analizó el alcance del Servicio Especial de consolidación/desconsolidación de contenedores, el cual, según la información proporcionada por Copam en dicho procedimiento, incluye las siguientes actividades:

“54. Este servicio está referido al proceso de llenado o vaciado de un contenedor. De acuerdo con lo manifestado por el Concesionario, en el caso de la consolidación, el servicio incluiría las siguientes actividades:

“Consolidación:

- (...)
- Se dispone el contenedor vacío en la zona de consolidación.
- Se descarga la carga para consolidarla desde el camión del cliente y consolidación de manera directa.
- Elaboración de la documentación necesaria para el efecto.
- Consolidación (llenado).

- *Cargo y porteo hasta el pre-apilamiento de la nave de embarque.”*

55. *Por otro lado, en el caso de desconsolidación, el Concesionario alega que el servicio incluiría las siguientes actividades:*

“Desconsolidación:

- (...)
- *Desconsolidado (vaciado) y elaboración de la documentación necesaria para el efecto.*
- *Cargo de la carga en la plataforma del camión del cliente o entrega de la misma en almacén.*
- *Cargo de contenedor vacío sobre camión para su despacho al depósito que corresponda.” (...)*

120. Al respecto, como se aprecia del citado Informe, el Servicio Especial de consolidación de contenedor incluye las actividades de descarga de la mercancía desde el camión del cliente y el llenado de dicha carga en un contenedor. Asimismo, el Servicio Especial de desconsolidación de contenedor comprende el vaciado de la carga de un contenedor y la colocación de esta en el camión del cliente. Es decir, el Servicio Especial de consolidación/desconsolidación de contenedor incluye el traslado de la mercancía desde el camión del usuario hacia un contenedor en el caso de la consolidación y, viceversa en la desconsolidación.
121. Cabe mencionar que el traslado de mercancías desde un contenedor al camión del cliente o desde un contenedor hacia otro contenedor resultan ser similares en términos operativos. En tal sentido, las actividades incluidas en el alcance del servicio propuesto de trasegado del contenedor ya se encuentran incluidas dentro del alcance del Servicio Especial consolidación/desconsolidación de contenedor que se brinda en el NTPY-NR.
122. Por tanto, el servicio propuesto de trasegado del contenedor no califica como un Servicio Especial nuevo y no corresponde continuar con el análisis correspondiente, debiendo declararse su improcedencia.

VI.2. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

123. En el marco de la solicitud de fijación tarifaria presentada por el Concesionario, el artículo 18.3 del RETA establece que “[p]ara determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de fijación y revisión tarifaria corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia.” En tal sentido, en esta sección se busca verificar si en efecto, como señala Copam, los Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” (en adelante, los servicios en cuestión) no se brindarán en condiciones de competencia en el NTPY-NR, es decir, si es que se configuraría un escenario donde el proveedor cuente con un elevado poder de mercado.
124. Con la finalidad de verificar si en efecto no existirán condiciones de competencia en el NTPY-NR cuando brinde los servicios en cuestión, primero se definirán los mercados relevantes²³ y luego se evaluarán las condiciones de competencia existentes en los mercados relevantes previamente definidos.²⁴ Cabe indicar que, para tales fines, se

²³ El mercado relevante es el servicio o conjunto de servicios y sus respectivas zonas geográficas que ejercen entre sí una importante presión competitiva debido a que son considerados como sustitutos cercanos por parte de los usuarios (Carlton y Perloff, 2015; y Motta, 2018). Como se observa, la definición del mercado relevante implica especificar el servicio relevante y su respectivo ámbito geográfico.

CARLTON, D. y PERLOFF, J. (2015). *Modern Industrial Organization* (4.a ed. Global Edition). Pearson.

MOTTA, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

²⁴ En el marco de la evaluación de la existencia de condiciones de competencia, es importante señalar que este enfoque metodológico se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 33.1. del RETA, según el cual, para

considerarán las características propias de la industria portuaria fluvial.²⁵

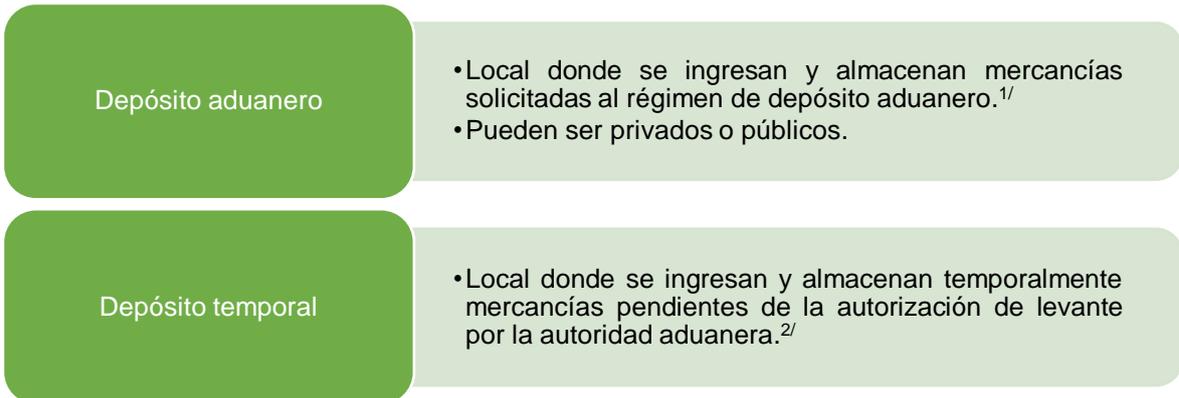
VI.2.1. MERCADOS RELEVANTES

125. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, los servicios en cuestión están orientados a la carga contenedorizada y carga fraccionada de importación y exportación que ingresa al TPY – NR cuando la ITUP sea consignada como depósito temporal y, como se ha indicado en la sección previa del presente Informe Conjunto, su alcance abarca el almacenamiento de dicha carga del cuarto día en adelante, los trámites operativos y administrativos de depósito temporal y, en el caso de contenedores *reefer*, además el suministro de energía eléctrica. Por tal motivo, los usuarios de dichos servicios son los dueños o consignatarios de la carga.
126. Una vez identificados a los usuarios, se debe analizar si desde su punto de vista existe un servicio o conjunto de servicios que sean sustitutos de los servicios en cuestión que se brindarán en el NTPY-NR, ello con la finalidad de delimitar el respectivo producto o servicio relevante.
127. En tal sentido, es preciso señalar que los trámites operativos y administrativos de depósito temporal para carga de importación y exportación que forman parte del alcance de los servicios en cuestión podrá ser realizada únicamente en aquellos lugares que cuenten con la correspondiente autorización por parte de la Sunat. Dichos lugares pueden ser los propios terminales portuarios (como, por ejemplo, el NTPY-NR cuando cuente con la correspondiente autorización) o aquellos almacenes ubicados fuera de los recintos portuarios (depósitos o almacenes extraportuarios).
128. Bajo ese contexto, es importante mencionar que el artículo 2 de la Ley General de Aduanas brinda definiciones de los siguientes tipos de depósitos relacionados con las operaciones de comercio internacional de importación y exportación: depósito aduanero, depósitos francos, depósito temporal y depósito temporal postal.
129. Según el referido artículo de la Ley General de Aduanas, los depósitos francos son “[...] locales cerrados, señalados dentro del territorio nacional y autorizados por el Estado, en los cuales, para la aplicación de derechos aduaneros, impuestos a la importación para el consumo y recargos, se considera que las mercancías no se encuentran en el territorio aduanero”; y el depósito temporal postal es el “[...] local destinado para el almacenamiento, clasificación y despacho de los envíos postales”. En virtud de que los trámites operativos y administrativos de depósito temporal de los servicios en cuestión ocurrirán en el marco de la exportación e importación de mercaderías que deben salir o ingresar al país, no corresponde considerar como posibles sustitutos a los depósitos francos que consideran que las mercancías no se encuentran en el territorio aduanero, y tampoco a los depósitos temporales postales que solamente están destinados para envíos postales.
130. En cambio, los depósitos aduaneros y depósitos temporales, en virtud de sus definiciones contenidas en el artículo 2 de la Ley General de Aduanas, sí deben ser considerados como posibles sustitutos para los servicios que se brindarán en el NTPY-NR, puesto que justamente dichos tipos de depósitos podrán ser utilizados por los dueños o consignatarios de la carga de importación y exportación (ver Diagrama N° 1).

determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir previamente el mercado relevante en el cual es brindado dicho servicio. Dicho artículo del RETA también indica que para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable.

²⁵ Cabe indicar que las definiciones de mercados relevantes estarán acotadas únicamente a los servicios en cuestión.

Diagrama N° 1
DEFINICIONES DE LOS ALMACENES ADUANEROS SEGÚN LA LEY GENERAL DE ADUANAS



1/ Según el artículo 88 de la Ley General de Aduanas, el régimen de depósito aduanero es un “[r]égimen aduanero que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero pueden ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un periodo determinado y bajo el control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo”. Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 89 de la Ley General de Aduanas, “[e]l depósito aduanero puede ser autorizado por un plazo máximo de doce (12) meses computado a partir de la fecha de numeración de la declaración”.

2/ El artículo 2 de la Ley General de Aduanas define el levante como el “[a]cto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado”.

Fuente: Ley General de Aduanas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. En consecuencia, por los motivos expuestos, el mercado relevante de los servicios en cuestión debe ser definido como el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenedorizada o fraccionada de importación y/o exportación,²⁶ la realización de trámites operativos y administrativos de depósito temporal y, en el caso de contenedores *reefer*, además el suministro de energía eléctrica, a ser realizados en un almacén aduanero portuario o extraportuario.
132. Expuesto lo anterior, con la finalidad de completar la definición del mercado relevante, corresponde delimitar su ámbito geográfico. En tal sentido, mediante Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, el Concesionario señaló que “se tiene identificado demandas potenciales de exportación (fosfato) e importación (maíz y soya), tal es así que actualmente se viene trabajando un posible acuerdo comercial entre PerBras Holding y el operador logístico Grupo Leyva”.
133. Cabe precisar que los fosfatos serán extraídos de un yacimiento ubicado en Bayóvar, en la región de Piura, desde donde se transportarán hasta el estado de Rondonia en Brasil, donde serán utilizados como fertilizante por empresas brasileñas dedicadas al cultivo de granos. A su vez, la carga de retorno será el maíz y la soya cosechados justamente en Rondonia, cuyos puntos de destino en el Perú serán empresas avícolas ubicadas cerca de Iquitos y Yurimaguas.²⁷ Según lo indicado por Copam en su Carta N° 0326-2024-GG-COPAM, se haría “uso de 02 embarcaciones que suman 4000 tn de fosfato, que tienen como origen Perú y de retorno 4000 tn de maíz y soya desde Brasil”. En virtud de los puntos de origen y destino que se han descrito anteriormente, resulta posible señalar que existen diferentes rutas para llevar y traer productos de Brasil, según se trate de productos de exportación (fosfatos de Bayóvar) o importación (maíz y soya del estado de Rondonia en Brasil).

²⁶ En este caso, no se hace una distinción entre carga contenedorizada y carga fraccionada porque los productos de exportación e importación que se movilizarían mediante el NTPY-NR son parte de proyectos comerciales que buscan desarrollar una nueva ruta de transporte con paso en Yurimaguas.

²⁷ Acta de reunión del 4 de junio de 2024 con representantes de Copam.

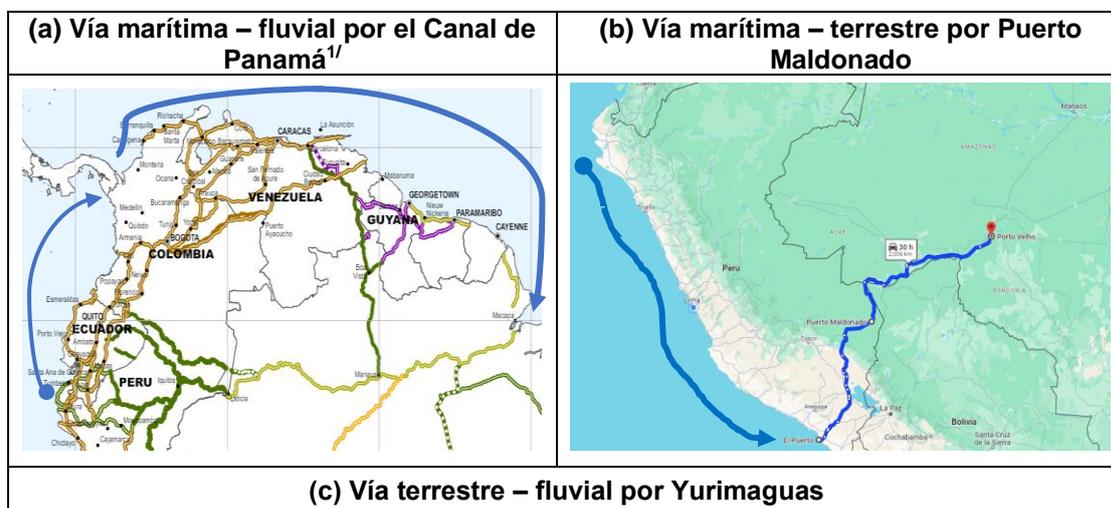
a) Carga de exportación: fosfatos de Bayóvar

134. Los fosfatos de Bayóvar tienen como punto de origen Piura y como punto de destino el estado de Rondonia en Brasil. Al respecto, ha sido posible identificar tres rutas alternativas partiendo desde Piura, las cuales involucran una combinación de tramos marítimos, fluviales y terrestres, tal como se explica enseguida:

- una primera alternativa puede ser salir por un puerto de Piura, ir hacia el norte por vía marítima, cruzar el Canal de Panamá, llegar al Océano Atlántico e ir hasta la desembocadura del río Amazonas en Brasil, y luego vía fluvial llegara a Manaus y finalmente de ahí también vía fluvial hasta Porto Velho, ubicado en el estado de Rondonia en Brasil (ruta vía marítima-fluvial por el Canal de Panamá);²⁸
- una segunda opción sería salir por un puerto de Piura, ir hacia el sur vía marítima hasta Moquegua, y luego vía terrestre saliendo por Puerto Maldonado hasta llegar a Porto Velho (ruta vía marítima – terrestre por Puerto Maldonado);²⁹ y
- la tercera opción es ir de Piura vía terrestre hasta Yurimaguas y luego vía fluvial primero hasta Manaus en Brasil y luego a Porto Velho también vía fluvial (ruta vía terrestre – fluvial por Yurimaguas).³⁰

135. En el Diagrama N° 2 se muestran de manera esquemática las tres rutas descritas anteriormente.

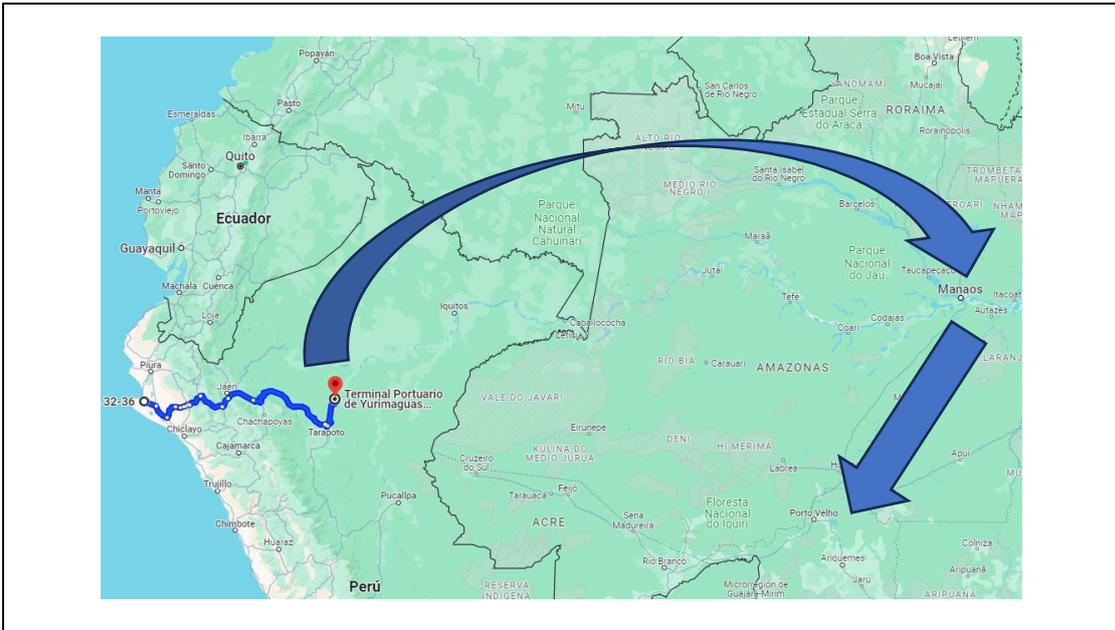
**Diagrama N° 2
POSIBLES RUTAS DE EXPORTACIÓN DE LOS FOSFATOS DE BAYÓVAR HACIA BRASIL**



²⁸ Acta de reunión del 31 de mayo de 2024 con representantes de la empresa PerBra Holding.

²⁹ Acta de reunión del 4 de junio de 2024 con representantes de Copam.

³⁰ Ídem.



1/ Luego de Manaus en Brasil, el siguiente destino es vía fluvial hasta Porto Velho en el estado de Rondonia.

Fuente: Copam, Google Maps, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y PerBra Holding.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

136. Considerando el alcance de los servicios en cuestión, es preciso indicar que un exportador puede optar por realizar el almacenamiento y los trámites operativos y administrativos de depósito temporal en sus establecimientos desde donde son embarcados los productos. Por tal motivo, en este caso, una alternativa adicional es que el mencionado exportador realice los servicios en cuestión en su propio local, obviamente siempre que cuente con la correspondiente autorización por parte de la Sunat.
137. Bajo ese contexto, es posible señalar que, en el caso de la carga de exportación, el ámbito geográfico del mercado relevante debe incluir no solamente la ruta mediante Yurimaguas (que combina las vías terrestre y fluvial) sino también las otras alternativas que combinan las vías marítima-fluvial y marítimo terrestre y el propio local del exportador.
138. En consecuencia, en el caso de la carga de exportación, el mercado relevante debe definirse como el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenedorizada o fraccionada de exportación, la realización de trámites operativos y administrativos de depósito temporal y, en el caso de contenedores *reefer*, además el suministro de energía eléctrica, a ser realizados en algún almacén aduanero portuario o extraportuario ubicado en o cerca de Piura (que incluye el local del propio exportador), Moquegua o, en el futuro, Yurimaguas.

b) Carga de importación: maíz y soya del estado de Rondonia en Brasil

139. La carga de importación es el maíz y la soya procedentes del Brasil, cuyo punto de origen específico es el estado de Rondonia; mientras que los puntos de destino en el Perú son empresas avícolas cuyos locales están ubicados cerca de Iquitos y Yurimaguas³¹, tal como se muestra en el siguiente diagrama.

³¹ Actas de las reuniones del 31 de mayo y 4 de junio de 2024 con representantes de las empresas PerBra Holding y Copam, respectivamente.

definirse como el servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenedorizada o fraccionada de importación, la realización de trámites operativos y administrativos de depósito temporal y, en el caso de contenedores *reefer*, además el suministro de energía eléctrica, a ser realizados en algún almacén aduanero portuario o extraportuario ubicado en o cerca de Yurimaguas.

c) Resumen de mercados relevantes

144. En resumen, por los motivos antes indicados, los mercados relevantes de los servicios en cuestión a ser brindados en el NTPY-NR son:

- En el caso de la carga de exportación: el servicio de servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenedorizada o fraccionada de exportación, la realización de trámites operativos y administrativos de depósito temporal y, en el caso de contenedores *reefer*, además el suministro de energía eléctrica, a ser realizados en algún almacén aduanero portuario o extraportuario ubicado en o cerca de Piura (que incluye el local del propio exportador), Moquegua o, en el futuro, Yurimaguas.
- Para la carga de importación: el servicio de servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenedorizada o fraccionada de importación, la realización de trámites operativos y administrativos de depósito temporal y, en el caso de contenedores *reefer*, además el suministro de energía eléctrica, a ser realizados en algún almacén aduanero portuario o extraportuario ubicado en o cerca de Yurimaguas.

VI.2.2. EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

145. Una vez definidos los mercados relevantes, corresponde verificar si, como indica el Concesionario, no existen condiciones de competencia en los mercados donde se brindarán los servicios en cuestión del NTPY-NR; o, por el contrario, existen condiciones de competencia o presiones competitivas significativas para el proveedor de dichos servicios.

146. Al respecto, la literatura económica señala que las presiones competitivas en la industria portuaria pueden provenir principalmente de modos de transporte alternativos al transporte fluvial en el caso del mencionado terminal portuario, tales como transporte aéreo, terrestre, ferroviario, marítimo o lacustre (competencia intermodal o incluso multimodal cuando se usa más de un tipo de transporte); otros puertos distintos al que está siendo objeto de análisis (competencia interportuaria) o incluso algún almacén extraportuario; otros proveedores de servicios dentro del mismo puerto o terminal bajo evaluación (competencia intraportuaria e intraterminal); poder de compra de los usuarios que compense el poder de mercado del proveedor de los servicios en cuestión, y/o la ausencia de facilidades esenciales y de barreras a la entrada al mercado, tal como se describe en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 6
CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LA INDUSTRIA PORTUARIA**

Criterio	Descripción
Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal	La demanda por servicios portuarios es una demanda derivada dado que depende de la demanda por transporte de mercaderías en general. A su vez, la demanda por transporte puede ser atendida mediante diferentes modalidades (vía marítima, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, lacustre o multimodal cuando se usan varias de ellas de manera complementaria), las cuales pueden competir entre sí por satisfacer dicha necesidad de transporte. Si aumenta el precio de los servicios portuarios, los transportistas de carga pueden dejar de usar la vía marítima/fluvial para cambiar a otro modo de transporte como aéreo, terrestre o ferroviario.

Criterio	Descripción
Competencia interportuaria	Ocurre cuando dos o más puertos están compitiendo por el mismo mercado, es decir, se trata de un área de influencia o <i>hinterland</i> competitivo o contestable. Si se incrementa el precio de los servicios del puerto bajo análisis, sus usuarios o clientes podrían cambiar a otro u otros puertos. En el caso bajo análisis, incluso algún almacén extraportuario puede brindar los servicios en cuestión.
Competencia intraportuaria o intraterminal	La competencia intraportuaria se refiere a una situación en la cual dos o más operadores de terminales diferentes dentro de un puerto están compitiendo por los mismos mercados, los cuales por ese motivo son considerados áreas de influencia o <i>hinterland</i> competitivos o contestables. A su vez, considerando que un puerto o terminal portuario puede tener varios terminales, amarraderos o muelles, la competencia intraterminal se refiere a empresas que rivalizan para proveer los mismos servicios portuarios dentro de un determinado terminal, amarradero o muelle dentro de un puerto.
Poder de compra compensatorio	En la medida que los clientes de los puertos tengan la capacidad para cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse de los servicios portuarios, ellos pueden ejercer su poder de compra compensatorio para mantener bajos los precios de dichos servicios portuarios.
Facilidad esencial	Cuando no es posible cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y los clientes no tienen poder de compra compensatorio, los puertos podrían ser considerados como una facilidad esencial para los usuarios portuarios.
Barreras a la entrada al mercado	Las barreras a la entrada al mercado son de tres tipos: barreras económicas (niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios), barreras legales o institucionales (concesiones de exclusividad) y barreras de localización (no disponibilidad de tierras para nuevos operadores portuarios).

Fuente: OXERA (2011). *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Disponible en: <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Ports-and-port-services_1-1.pdf>; PALLIS, A., NOTTEBOOM, T. y DE LANGEN, P. (2008). *Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry*. Maritime Economics & Logistics, 2008, 10, (209–228); RODRIGUE (2020); y <https://transportgeography.org/contents/chapter6/port-terminals/>; WORLD BANK (2007). *Port Reform Toolkit* (2.ª ed.). Public-Private Infrastructure Advisory Facility. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Disponible en:

<<https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/index.html>> (último acceso: 04.06.2024).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

147. En tal sentido, considerando todas las posibles fuentes de presión competitiva que podrían existir en los mercados relevantes donde se brindarán los servicios en cuestión en el NTPY-NR, se tienen los siguientes resultados:

- Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal: Como se ha visto en esta sección, los exportadores tienen diversas rutas (marítima-fluvial y marítima-terrestre) para llevar su carga desde Piura hasta el estado de Rondonia en Brasil; con lo cual, dichas rutas se constituirían en alternativas a la futura ruta terrestre-fluvial que involucra un paso por Yurimaguas. Sin embargo, en comparación con dicha ruta terrestre-fluvial por Yurimaguas, las mencionadas rutas alternativas representan una mayor distancia por recorrer para la carga de exportación tanto por el tramo marítimo como el fluvial y terrestre. A pesar de ello, al parecer dichas rutas alternativas largas tienen el menor costo unitario de transporte cuando el volumen de exportación es elevado, como es para el caso de la Compañía Minera Miski Mayo S.R.L., la principal empresa exportadora de fosfatos en el Perú con un volumen de 4 624 336 toneladas en el año 2023,³³ quien además opera su propio terminal portuario en Piura para embarcar sus fosfatos: el Terminal Portuario Miski Mayo – VALE.³⁴ A su vez, cuando

³³ La información sobre exportaciones de fosfatos se tomó de Veritrade y de la Autoridad Portuaria Nacional, disponible en: <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5899292/3986984-movimiento-de-carga-en-las-instalaciones-portuarias-de-uso-publico-y-privado-a-nivel-nacional-anual-2023.xlsx?v=1708549405>> (último acceso: 05.06.2024).

³⁴ Ver Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0111-2022-APN-DIR, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 9 de enero de 2023, mediante la cual la Autoridad Portuaria Nacional aprobó la actualización de la lista de terminales portuarios, embarcaderos e infraestructura de empresas pesqueras industriales que realizan actividades de descarga de productos hidrobiológicos tñidos, que conforman el Sistema Portuario Nacional, contenido en la Tabla 5 del numeral IV.1.1. del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

es relativamente reducido el volumen de fosfato a exportar (4 000 toneladas mensuales de exportación en el caso bajo análisis³⁵), el costo unitario de transporte internacional de mercaderías mediante las rutas marítimas largas (con tramos fluviales y terrestres también extensos) sería mayor en comparación con la ruta terrestre-fluvial más corta, con paso en Yurimaguas. Cabe indicar que el mencionado volumen de carga de exportación (4 000 toneladas mensuales) representa apenas el 1% del total exportado por la mencionada Compañía Minera Miski Mayo S.R.L.

Es decir, cuando se empiecen a brindar los servicios en cuestión en el NTPY-NR, la ruta con paso por Yurimaguas podría representar la alternativa con el menor costo unitario de transporte internacional para el relativamente reducido volumen de exportación de fosfatos que se viene analizando. Además, el transportista de la carga de exportación también tendrá carga de retorno (maíz y soya) desde el Brasil con destino Yurimaguas, lo cual refuerza o incentiva su paso por dicha ciudad puesto que se trata de un proyecto integral de exportación e importación, es decir, con un circuito casi completo de ida y vuelta desde Piura hasta el estado de Rondonia en Brasil, y viceversa. En consecuencia, es razonable esperar que en este caso no existirá competencia (o sustitución) intermodal o multimodal para los exportadores.

A su vez, en el caso de los importadores, no se ha identificado la existencia de rutas alternativas a la vía que involucra el uso de Yurimaguas pues el maíz y la soya procedentes del estado de Rondonia en Brasil tendrán como destino empresas avícolas localizadas justamente cerca de Yurimaguas. Por esa razón, los terminales portuarios o embarcaderos ubicados en dicha ciudad son la única alternativa para que los importadores descarguen sus productos, con lo cual los servicios en cuestión pueden demandarse en o cerca de Yurimaguas. Por lo tanto, no se encuentra competencia (o sustitución) intermodal o multimodal para los importadores.

- Competencia interportuaria: Como ha sido explicado en el punto anterior, no existirá competencia (o sustitución) intermodal o multimodal en la prestación de los servicios en cuestión, con lo cual las opciones que tendrán los exportadores e importadores es utilizar algún terminal portuario o embarcadero ubicado en Yurimaguas, los cuales son: (i) el NTPY-NR operado por Copam; (ii) el Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, TPY-Enapu); y (iii) los embarcaderos fluviales que son principalmente La Boca y La Ramada. Cabe indicar que no se considera como alternativa el Terminal Portuario de Yurimaguas administrado por la empresa estatal Petróleos del Perú - Petroperú S.A. porque dicho terminal portuario está especializado en el movimiento de hidrocarburos, es decir, no puede recibir ni despachar la carga bajo análisis (fosfatos, maíz y soya).

Considerando que los fosfatos, maíz y soya se movilizarían en *big bags* con un peso de 1,5 toneladas cada uno,³⁶ es posible afirmar que dicha carga no podría ser movilizada en algún terminal portuario o embarcadero de Yurimaguas distinto al NTPY-NR puesto que se requiere el equipamiento que justamente tiene dicho terminal portuario (una grúa de celosía con capacidad de carga de 130 toneladas para el embarque del fosfato y, para su manipuleo interno en el terminal, cinco montacargas de 5 toneladas y una montacarga de 10 toneladas)³⁷ y no los demás proveedores de servicios portuarios. Si la carga se moviera en contenedores, el resultado sería el mismo porque, a diferencia de los otros proveedores de servicios portuarios de Yurimaguas, el NTPY-NR es el único que cuenta con el equipamiento respectivo para movilizar contenedores (grúa de celosía de 130 toneladas para el embarque de los contenedores y un *reach stacker* de 45 toneladas para el

³⁵ Acta de reunión del 4 de junio de 2024 con representantes de Copam.

³⁶ Ídem.

³⁷ Información tomada del Plan de Negocios 2024 presentado por Copam, el cual está disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/04/pdn-2024-copam.pdf> (último acceso: 04.06.2024).

correspondiente manipuleo o movimiento dentro del terminal). En consecuencia, en la práctica, los exportadores e importadores no tendrían más opción que el NTPY-NR para embarcar o descargar sus mercaderías, y consecuentemente demandar los servicios en cuestión.

Cabe indicar que los depósitos aduaneros extraportuarios ubicados en o cerca de Yurimaguas también podrían ser una alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del NTPY-NR. Sin embargo, según Sunat,³⁸ actualmente no existe ningún almacén aduanero en la jurisdicción aduanera de Tarapoto, donde está localizada la ciudad de Yurimaguas. Es decir, los usuarios de dicho terminal portuario no podrían demandar los servicios en cuestión en algún depósito aduanero extraportuario ubicado en o cerca de Yurimaguas, porque dicha alternativa de provisión no existe.

En consecuencia, es razonable afirmar que no existirá competencia interportuaria, ni aquella proveniente de depósitos extraportuarios para los servicios en cuestión que se brindarán a los exportadores e importadores en el NTPY-NR.

- Competencia intraportuaria o intraterminal: Según el numeral (iii) de la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del NTPY-NR a partir de la Toma de Posesión. Por tal motivo, queda claro que dentro del mencionado terminal portuario no existirá una fuente alternativa de aprovisionamiento de los servicios en cuestión para los exportadores e importadores. En consecuencia, tampoco existirá competencia intraportuaria o intraterminal en el NTPY-NR.
- Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios: Como fue indicado anteriormente cuando se delimitó el mercado relevante, los exportadores pueden realizar el almacenamiento y los trámites operativos y administrativos de depósito temporal en sus propios locales de embarque, siempre que cuenten con la correspondiente autorización por parte de la Sunat. Por este motivo, cabe considerar que dichos exportadores se pueden auto proveer de los servicios en cuestión, con lo cual no los requerirían en el NTPY-NR y tendrían un significativo poder de compra compensatorio frente al Concesionario. Sin embargo, no es una alternativa efectiva la auto provisión del servicio por parte de los exportadores porque cuando embarquen sus productos en Piura vía terrestre rumbo a Yurimaguas utilizarían aproximadamente 70 camiones y deberían realizar los respectivos trámites por cada uno de ellos; en cambio, luego cuando lleguen a Yurimaguas podrán realizar una única tramitación válida para toda la carga acumulada en el NTPY-NR a la espera de ser embarcada en una nave (chata) con capacidad de carga de 2 000 toneladas aproximadamente.³⁹

Los importadores, por su parte, no tendrán otra alternativa que realizar la tramitación aduanera de ingreso de mercaderías al Perú en el lugar de desembarque de la carga, el cual como se indicó antes puede ser solamente el NTPY-NR.

Por las razones expuestas anteriormente, los exportadores e importadores, usuarios de los servicios en cuestión del NTPY-NR, no tendrán un significativo poder de compra compensatorio frente al Concesionario.

- Facilidad esencial: Debido a que para los usuarios de los servicios en cuestión no resulta posible cambiar a otro modo o modos de transporte y además carecen de un significativo poder de compra compensatorio, es posible afirmar que el NTPY-NR puede ser considerado como una facilidad esencial donde incluso los exportadores e importadores podrían ser considerados como “clientes cautivos” del mencionado terminal portuario cuando empiece a brindar dichos servicios.

³⁸ La información se ha obtenido en el Portal Web de la Sunat (sección de Consulta de Almacenes Aduaneros), disponible en: <<http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informao/tqteralm.htm>> (último acceso: 04.06.2024).

³⁹ Acta de reunión del 31 de mayo de 2024 con representantes de la empresa PerBra Holding.

- Barreras de entrada al mercado: Como es habitual en la industria portuaria, es común encontrar que existen elevadas barreras de entrada al mercado para nuevos terminales portuarios, lo cual también aplica en el caso del NTPY-NR. A modo de referencia se señala que la concesión del mencionado terminal portuario se otorgó el 31 de mayo de 2011, en tanto que el inicio de operaciones ocurrió luego de más de cinco años y medio, el 15 de diciembre de 2016. Sin embargo, en el presente caso bajo análisis, debe considerarse que los servicios en cuestión también pueden brindarse en depósitos aduaneros ubicados fuera de los terminales portuarios, siempre que dichos almacenes cuenten con la respectiva autorización de la Sunat. En relación con ello es posible afirmar que, si bien podrían existir terrenos para implementar almacenes ubicados fuera del NTPY-NR, el volumen de la carga que se moviliza mediante el mencionado terminal portuario no parece ser suficiente como para que las empresas almaceneras estén interesadas en invertir en la construcción de nuevos almacenes que puedan representar alguna presión competitiva para el proveedor de los servicios en cuestión. Una muestra de ello es que actualmente no existen almacenes aduaneros en o cerca de Yurimaguas. Con base en lo anterior, es posible afirmar que existen barreras a la entrada significativas para el ingreso de nuevos proveedores portuarios o extraportuarios de los servicios en cuestión.

148. Por tales motivos, estas Gerencias consideran que no existen condiciones de competencia en los mercados relevantes de los servicios en cuestión. En consecuencia, corresponde atender la solicitud del Concesionario respecto de iniciar el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria de dichos servicios que serán brindados en el NTPY-NR.

VI.3. METODOLOGÍA DE FIJACIÓN TARIFARIA

149. La Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión establece que corresponde a este Regulador fijar la Tarifa que se cobrará por la prestación de Servicios Especiales, para lo cual debe considerarse los procedimientos y metodologías establecidos en el RETA. Asimismo, dicha cláusula establece que la Tarifa fijada para los Servicios Especiales debe ser al menos igual a los costos operativos que demande su prestación.
150. De acuerdo con el artículo 16 del RETA, las principales metodologías de fijación tarifaria son:

“Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter enunciativo:

- a) Costos Incrementales.*
- b) Costo Marginal de largo plazo.*
- c) Costos Totalmente Distribuidos.*
- d) Disposición a pagar.*
- e) Tarifación comparativa (Benchmarking).*
- f) Empresa Modelo Eficiente.*
- g) Costo de Servicio.*

16.3. En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el Ositrán podrá emplear, de ser el caso, las mismas metodologías disponibles para los procedimientos de fijación tarifaria, así como la metodología de tarifas tope o RPI-X, entre otras.

16.4. Las metodologías antes citadas se desarrollan en el Anexo I que forma parte integrante del presente Reglamento.

16.5. Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.”

151. Al respecto, como se detalló previamente en la sección de Propuesta Tarifaria de Copam, el Concesionario propone utilizar la metodología de *benchmarking* para estimar las Tarifas de los Servicios Especiales propuestos, debido a la escasa disponibilidad de información (costos y de demanda de los servicios de depósito temporal) y a los objetivos de promoción de un servicio diferente al que se brinda actualmente en el NTPY-NR.
152. Considerando ello, debe indicarse que el Anexo I del RETA define a la metodología de *benchmarking* de la siguiente manera:

“I.5. Tarificación comparativa o benchmarking

Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar.

Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Dichas diferencias, tales como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria; sin embargo, la utilidad de esta metodología sigue siendo válida por el menor costo y mayor rapidez en el cálculo, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional.

Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”

153. De acuerdo con el citado anexo del RETA, la metodología de *benchmarking* consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarificar. Asimismo, se señala que esta metodología es útil por el menor costo y rapidez en su estimación. Por ello, tal como se detalla en la siguiente sección referida al análisis de la solicitud de Tarifas Provisionales, debido al plazo con el que dispone el Regulador para atender la solicitud de fijación de Tarifas Provisionales, la metodología de *benchmarking* resulta ser la más adecuada para estimar dichas Tarifas Provisionales.
154. Sin embargo, como se detallará más adelante, resulta importante mencionar que, de la información disponible en esta etapa del procedimiento, se observa que los terminales portuarios elegidos para la estimación de las Tarifas Provisionales poseen características distintas a las del NTPY-NR. En particular, dichos terminales poseen distinto tipo de infraestructura y equipamiento, así como también enfrentan diferentes niveles de costos y demanda de los servicios de depósito temporal.
155. Bajo dicho contexto, es de importancia mencionar que mediante Carta N° 0335-2024-GRE-OSITRAN el Concesionario precisó cuáles son los recursos que requiere para la prestación de los servicios propuestos de depósito temporal. En ese sentido, a efectos de determinar una Tarifa que considere las características de costos y demanda que enfrentaría el NTPY-NR por la provisión de los servicios de depósito temporal, y en tanto que los recursos asociados a la prestación de estos servicios son identificables, se considera que la Tarifa de los referidos servicios debe estimarse mediante alguna metodología basada en costos.
156. En la medida que el NTPY-NR es un proyecto cofinanciado por el cual el Estado Peruano efectúa un Pago por Obras y un Pago Anual por Mantenimiento y Operación del terminal,

es decir, las obras y algunos conceptos de operación y mantenimiento del NTPY-NR ya se encuentran cubiertas por los referidos pagos, se considera que la Tarifa de los servicios de depósito temporal deben establecerse sobre la base del costo adicional que debe asumir el Concesionario por la prestación del servicio. Dado ello, la metodología de costos que permite fijar una Tarifa en base a los costos adicionales es la metodología de costos incrementales, la cual se encuentra definida en el RETA de la siguiente manera:

“1.1. Costos Incrementales

Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio sobre la base del costo adicional que implica su prestación, considerando que la empresa ya se encuentra brindando otros servicios, de modo tal que, si el servicio deja de prestarse, no se producirán efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios de la empresa.

Dichos costos adicionales deben corresponder a aquellos estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo con la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, mantenimiento y de gastos de capital.

Esta metodología puede ser utilizada cuando los costos adicionales que impone la provisión de un servicio nuevo o la atención de un usuario adicional son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa; o existan drivers que permitan una asignación objetiva de los costos a dicho servicio.”

157. Por tanto, luego de analizar la Propuesta Tarifaria presentada por el Concesionario, se concluye que la metodología más apropiada para determinar las Tarifas de los Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” es la de costos incrementales, toda vez que es posible identificar con claridad los costos asociados a su prestación.

VI.4. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE TARIFAS PROVISIONALES

158. El Concesionario solicita la fijación de tarifas provisionales con el objetivo de permitir la prestación de Servicios Especiales de depósito temporal en tanto finalice el presente procedimiento de fijación tarifaria. Asimismo, en la información provista por Copam, también se alega que *“una de las condiciones para generar la demanda es contar con la autorización de depósito temporal y para dicha autorización se requiere tener la lista de servicios y tarifas a brindar”*.
159. Al respecto, como se indicó en la sección III del presente informe, la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión prevé la posibilidad de establecer tarifas provisionales, en el marco del proceso de fijación de tarifas para los Servicios Especiales del NTPY-NR, con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria.
160. En concordancia con ello, el artículo 13⁴⁰ del RETA establece la facultad de establecer tarifas provisionales en tanto finalice el procedimiento con la finalidad de permitir la prestación del servicio.
161. A partir de lo señalado previamente, tanto en el Contrato de Concesión como en el RETA, se verifica la facultad otorgada a este Regulador para realizar la fijación de tarifas provisionales de servicios especiales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios.

⁴⁰ **“Artículo 13.- Tarifas provisionales**

Excepcionalmente, en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria, el Ositrán podrá establecer tarifas provisionales las cuales serán aplicables en tanto finalice dicho procedimiento, con la finalidad de permitir la prestación del servicio, o cuando se verifique la ocurrencia de hechos que puedan afectar la calidad y/o continuidad del servicio, en beneficio de los usuarios”.

162. De acuerdo con lo señalado previamente, Copam ha indicado que requiere de la fijación de tarifas para obtener la autorización de depósito temporal por parte de la Sunat. Al respecto, el artículo 19 de la Ley General de Aduanas señala que los depósitos temporales califican como almacenes aduaneros y, estos a su vez, como operadores de comercio exterior, según lo citado a continuación:

“Artículo 19.- Operador de comercio exterior

Son operadores de comercio exterior:

(...)

e) *El almacén aduanero.*

Es el que presta el servicio de almacenamiento temporal de mercancías para su despacho aduanero, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros”.

[El subrayado es nuestro].

163. En esa línea, el artículo 17 y la sección C.1 del Anexo 1 del Reglamento de la Ley General de Aduanas señalan que, para conseguir la autorización por parte de Sunat, un operador de comercio exterior debe cumplir con ciertos requisitos y condiciones, entre los que se encuentra contar con un portal corporativo que proporcione a sus clientes información actualizada de, entre otros, la tarifa:

“Artículo 17. Autorización

El operador de comercio exterior desempeña sus funciones en las circunscripciones aduaneras de la República, de acuerdo con la autorización que le otorga la Administración Aduanera y para lo cual tienen que cumplir con los requisitos y las condiciones conforme a lo establecido en este artículo.

Para la autorización, el operador de comercio exterior debe presentar los siguientes requisitos:

a) *La solicitud a través de una declaración jurada electrónica conforme al formato establecido por la Administración Aduanera, de acuerdo a lo siguiente:*

(...)

7. El almacén aduanero declara cumplir con las condiciones A.8, A.9, B.1, B.2, B.3, B.4, B.8, C.1, C.2, C.3, D.3, E.1, E.2, E.3, E.4, E.5, E.6, E.7, E.8, E.9, E.10, E.12, E.13 y E.14 del anexo 1 del presente Reglamento.

(...).”

[El subrayado es nuestro.]

Condición C.1 del anexo 1 del Reglamento de la Ley General de Aduanas⁴¹:

“Contar con un portal corporativo que proporcione a sus clientes información actualizada y veraz de:

a) *La descripción, la tarifa y el tiempo promedio de atención de cada servicio ofrecido como operador de comercio exterior. Esta condición no es exigible si esta información figura en el Módulo de Información sobre los Servicios de Logística de Comercio Exterior.*

b) *El estado del servicio contratado que ha sido ofrecido como operador de comercio exterior, a fin de permitir su trazabilidad.*

Este portal corporativo también incluirá un mecanismo para registrar, de manera electrónica, quejas y reclamos. Esta condición no es exigible si el operador cuenta con un libro de reclamaciones virtual de acuerdo a lo establecido en el Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código De Protección y Defensa del Consumidor”.

⁴¹ Ver información disponible en: <<https://spji.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2019/Diciembre/09/DS-367-2019-EF.pdf>> (último acceso: 04.06.2024).

[El subrayado es nuestro.]

164. De este modo, considerando que la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión establece la facultad de este Organismo Regulador para establecer tarifas provisionales, que se requiere de parte de Ositrán un pronunciamiento sobre la tarifa para que Copam pueda brindar los servicios objeto de la solicitud, y que el Concesionario ha indicado que, en virtud de la normativa aduanera, requiere del establecimiento de la tarifa para obtener la autorización de Sunat para constituirse como operador de comercio exterior, resulta procedente que el Regulador disponga la fijación de tarifas provisionales.
165. Para determinar las tarifas provisionales de los Servicios Especiales de depósito temporal a ser brindados en el NTPY-NR, se utilizará la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), la misma que ha sido utilizada previamente para la fijación de tarifas provisionales en distintos procedimientos de fijación tarifaria por este Regulador debido a su menor costo y rapidez en su estimación.
166. Cabe notar que, de acuerdo con el análisis de la sección VI.1 del presente informe, en el caso del servicio de movilización al contenedor, el servicio de movilización a la carga fraccionada, el servicio adicional de cuadrilla y el servicio de trasegado no califican como Servicios Especiales nuevos, por lo que no corresponde continuar con el procedimiento de fijación tarifaria. En tal sentido, las tarifas provisionales solo serán fijadas para los Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial-Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial-Carga Fraccionada”.
167. Así, con el objetivo de aplicar la mencionada metodología, en primer lugar, se necesita seleccionar una muestra comparable. De la revisión de tarifarios públicos de terminales portuarios peruanos, se observa que no todos los terminales ofrecen el servicio bajo análisis; por lo tanto, la muestra comparable solo se compone por TPP, TNM, TMS, TPGSM. A continuación, se detalla la descripción del servicio brindado en cada terminal portuario, así como los precios respectivos.

Cuadro N° 7
TERMINALES PORTUARIOS QUE OFRECEN SERVICIOS COMPARABLES AL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL

Terminal Portuario	Nombre del servicio	Descripción	Unidad de cobro
1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores			
1.1 Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Secos			
TMS	Servicio Especial Depósito Temporal	Incluye: - Uso de área operativa: o Importación: Del día 3 al día 7 o Exportación: Del día 4 al día 7 - Actividades de revisión documentaria y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal.	Contenedor
TNM	Servicio integrado de depósito temporal para contenedores secos	Incluye: - Servicio estándar porción carga - Uso de área operativa: o Importación: Del día 3 al día 10 o Exportación: Del día 3 al día 7 - Actividades de revisión documentaria, y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal.	Contenedor
TPP	Servicio especial de depósito temporal	Incluye: - Uso de área operativa: o Importación: Del día 3 al día 10 o Exportación: Del día 3 al día 10 - Actividades de revisión documentaria y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal.	Contenedor

Terminal Portuario	Nombre del servicio	Descripción	Unidad de cobro
TPGSM	Uso de Área Operativa - Depósito Temporal	Incluye: - Uso de área operativa: o Importación del día 3 al día 7 o Exportación del día 3 al día 7 - Actividades de revisión documentaria y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal.	Lumpsum ^{1/}
1.2 Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer			
TMS	Paquete refrigerado para contenedores	Incluye: - Uso de área operativa: o Importación del día 3 al día 7 o Exportación del día 4 al día 10 - Actividades de revisión documentaria y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal. - Recepción del contenedor refrigerado - Días libres de energía y monitoreo	Contenedor
TNM	Servicio integrado de depósito temporal para contenedores reefer	Incluye: - Servicio estándar porción carga - Uso de área operativa: o Importación del día 3 al día 7 o Exportación del día 3 al día 7 - Actividades de revisión documentaria y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal. - Días libres de energía y monitoreo	Contenedor
TPP	Paquete refrigerado para contenedores ^{2/}	Incluye: - Uso de área operativa o Exportación del día 3 al día 10 - Actividades de revisión documentaria y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal. - Días libres de energía y monitoreo	Contenedor
2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada			
TNM	Servicio integrado de depósito temporal para carga fraccionada	Incluye: - Servicio estándar porción carga - Uso de área operativa del día 3 al día 10 - Actividades de revisión documentaria, y demás tramites relativos a la gestión de depósito temporal.	Tonelada

1/ Pago de servicio por suma alzada.

2/ Servicio brindado solo para contenedores de exportación.

Fuente: DP World Callao S.R.L. (2024). Reglamento Tarifario y Política Comercial del TMS. Disponible en: <https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpworld/dpworld-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/reglamento-tarifario-comercial-2024-version-1.pdf?rev=-1> (ultimo acceso: 04.06.2024); APM Terminals S.A. (2024). Reglamento de Tarifas. Disponible en: <https://www.apmterminals.com/callao/-/media/mainsite/americas/Callao/customer-zone/tariffs/2024/reglamento-de-tarifas-v-1210.pdf?rev=02eef7cbd9114657ad873c9dcf0b4019&hash=34981E3DBA35BB0BAEB0C1073B16DDC0> (ultimo acceso: 04.06.2024); Terminales Portuarios Euroandinos S.A.(2024). Reglamento de Tarifas y Precios de TPE Paita. Disponible en: <https://puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Tarifas/Anexo-Reglamento-Descripci%C3%B3n-y-Alcance-de-Servicios-TPE.pdf> > (ultimo acceso: 04.06.2024) y Terminal Portuario Paracas S.A. (2024). Reglamento de Tarifas y política Comercial Disponible en: <https://www.pdparacas.com.pe/wp-content/uploads/2024/04/08-Reglamento-Tarifas-y-Políticas-Comercial-v1.8-1.pdf> > (ultimo acceso: 04.06.2024).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 8
PRECIOS COMPARABLES AL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL – CONTENEDORES SECOS (sin IGV)

TMS	Unidad de Cobro	S/
Servicio Especial Depósito Temporal	Contenedor 20'	480
	Contenedor 40'	480
Servicio Especial de Depósito Temporal	Contenedor	350

TNM	Unidad de Cobro	USD
Servicio integrado de depósito temporal para contenedores secos de importación	Contenedor 20'	302
	Contenedor 40'	435
Servicio integrado de depósito temporal para contenedores secos de exportación	Contenedor 20'	243,1
	Contenedor 40'	375,7
TPP	Unidad de Cobro	USD
Servicio especial de depósito temporal importación	Contenedor	60
Servicio especial de depósito temporal exportación	Contenedor	60
TPGSM	Unidad de Cobro	USD
Uso de Área Operativa - Depósito Temporal - Importación		
Contenedor 20'	lumpsum	153,93
Contenedor 40'	lumpsum	230,94
Uso de Área Operativa - Depósito Temporal - Exportación		
Contenedor 20'	lumpsum	128,3
Contenedor 40'	lumpsum	153,94

Fuente: DP World Callao S.R.L. (2024). Tarifario. Disponible en: <<https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2024-actualizado-02-01-2024-version-2024-1.pdf?rev=-1>> (ultimo acceso: 04.06.2024); APM Terminals S.A. (2024). Tarifario. Disponible en: <<https://www.apmterminals.com/callao/-/media/mainsite/americas/Callao/customer-zone/tariffs/2024/tarifario-v-1210.pdf?rev=69c6bd4cf02d4cec85e56359d7aae0c9&hash=01974B2E04962AE326C19F10F09B73D4>> (ultimo acceso: 04.06.2024); Terminales Portuarios Euroandinos S.A.(2024). Tarifario. Disponible en: <https://www.puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Tarifas/Tarifario_Version_27.pdf> (ultimo acceso: 04.06.2024) y Terminal Portuario Paracas S.A. (2024). Tarifario. Disponible en: <<https://www.pdparacas.com.pe/wp-content/uploads/2024/04/Tarifario-V.1.24..pdf>> (ultimo acceso: 04.06.2024).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro N° 9
PRECIOS COMPARABLES AL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL – CONTENEDORES
REEFER (USD, sin IGV)**

TMS	Unidad de Cobro	Precio
Paquete Refrigerado para contenedores de importación	Contenedor 40'	500
Paquete Refrigerado para contenedores de exportación	Contenedor 40'	500
TNM		
Servicio integrado de depósito temporal para contenedores reefer de importación	Contenedor 20'	374,6
	Contenedor 40'	500,9
Servicio integrado de depósito temporal para contenedores reefer de exportación	Contenedor 20'	341,6
	Contenedor 40'	448,9
TPP		
Paquete refrigerado para contenedores de exportación	Contenedor 40'	171,38

Fuente: DP World Callao S.R.L. (2024). Tarifario. Disponible en: <<https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2024-actualizado-02-01-2024-version-2024-1.pdf?rev=-1>> (ultimo acceso: 04.06.2024); APM Terminals S.A. (2024). Tarifario. Disponible en: <<https://www.apmterminals.com/callao/-/media/mainsite/americas/Callao/customer-zone/tariffs/2024/tarifario-v-1210.pdf?rev=69c6bd4cf02d4cec85e56359d7aae0c9&hash=01974B2E04962AE326C19F10F09B73D4>> (ultimo acceso: 04.06.2024) y Terminales Portuarios Euroandinos S.A.(2024). Tarifario. Disponible en: <https://www.puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Tarifas/Tarifario_Version_27.pdf> (ultimo acceso: 04.06.2024)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro N° 10
PRECIOS COMPARABLES AL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL – CARGA
FRACCIONADA (USD sin IGV)**

TNM	Unidad de Cobro	Precio
Servicio integrado de depósito temporal para carga fraccionada – incluye uso de área hasta el día 10	TM	29

Fuente: APM Terminals S.A. (2024). Tarifario. Disponible en: <<https://www.apmterminals.com/callao/-/media/mainsite/americas/Callao/customer-zone/tariffs/2024/tarifario-v-1210.pdf?rev=69c6bd4cf02d4cec85e56359d7aae0c9&hash=01974B2E04962AE326C19F10F09B73D4>> (ultimo acceso: 04.06.2024)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

168. Es necesario señalar que, a diferencia del NTPY-NR, los terminales portuarios de la muestra comparativa pertenecen a la categoría de terminales marítimos; sin embargo, se ha considerado conveniente incluirlos en la muestra debido a que ofrecen servicios

análogos a los propuestos por Copam y, al mismo tiempo, sirven de referencia en cuanto a las unidades de cobro utilizadas por terminales portuarios en las tarifas de servicios de depósito temporal en el territorio peruano.

169. Una vez obtenida la muestra de terminales portuarios, resulta necesario aplicar una estandarización de los precios de dichos terminales, a fin de que las mismas sean comparables con los Servicios Especiales materia de la presente fijación de tarifas provisionales. Ello debido a que se identificaron diferencias en el alcance de los servicios que se brindan en diferentes terminales, así como diferencias en los días libres de uso del área operativa⁴². Cabe precisar que, en los casos en los que se requiere realizar la conversión de dólares de Estados Unidos a soles⁴³ se utilizó el tipo de cambio bancario promedio de compra y venta de los últimos doce meses (junio de 2023 a mayo de 2024), el cual es asciende a $S/ 3,73 = 1 \text{ USD}$ ⁴⁴.
170. Una vez obtenida los precios estandarizados, y antes de proceder con el cálculo de las tarifas provisionales, se aplicó el *test* de Tukey o recorrido intercuartílico a los precios estandarizados de la muestra comparable, con la finalidad de identificar aquellos precios que representan valores extremos u *outliers*, los cuales distorsionarían los resultados del cálculo. Como resultado de aplicar dicho *test*, no se identificaron valores atípicos⁴⁵.
171. Posteriormente, se calculó el promedio simple de los precios de los servicios comparables de los terminales de muestra para obtener las tarifas provisionales que se propone fijar para el NTPY-NR. Al respecto, resulta importante precisar que el Concesionario ha señalado que el servicio por almacenamiento o uso del área operativa es aplicable a partir del cuarto día en adelante; asimismo en concordancia con lo manifestado por el Concesionario, se ha identificado a partir de la estructura tarifaria de los terminales portuarios de la muestra que cobran una tarifa para los primeros 7 días, que incluye el almacenaje y el cobro de los trámites administrativos relacionados al depósito temporal. Para los siguientes días (a partir del día 8), el cobro se realizará solamente por el servicio de almacenaje o uso del área operativa, el cual se contempla en el tarifario regular. Por dicho motivo, se propone establecer tarifas provisionales para el Servicio de Depósito Temporal Fluvial que incluye hasta 7 días de almacenamiento o uso del área operativa y los trámites relacionados al depósito temporal⁴⁶. Cabe precisar que en el caso del Servicio Especial de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” aplicable a contenedores *reefer*, la Tarifa Provisional incluye el suministro de energía *reefer* por los días que la carga permanece almacenada.

⁴² Ver Anexo N° 1 donde se presenta la corrección efectuada en cada terminal portuario para fines de estandarización de precios.

⁴³ Los precios del servicio de depósito temporal – contenedores secos en el TMS se encuentran en soles.

⁴⁴ Según la cláusula 1.26.99 del Contrato de Concesión:

“Tipo de cambio

Es el promedio del “tipo de cambio ponderado” de compra y venta de dólares americanos del Sistema Financiero publicado periódicamente por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y publicado en el diario oficial “El Peruano”, para la conversión de Nuevos Soles a Dólares de los Estados Unidos de América y viceversa.”

Por ello, se consideró el tipo de cambio publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. “Series estadísticas – Tipo de cambio”. Disponible en https://www.sbs.gob.pe/app/stats/seriesH-tipo_cambio_moneda_excel.asp?fecha1=01/01/2023&fecha2=03/06/2024&moneda=02&cierre=> (último acceso: 04.06.2024)

⁴⁵ Ver Anexo N° 2 donde se presenta el procedimiento de identificación de valores extremos.

⁴⁶ Lo que corresponde a que los precios estandarizadas anteriormente (contendor/día y tonelada/día) sean multiplicadas por cuatro días, ello porque el servicio estándar establece 3 días libres por el uso de almacenamiento.

Cuadro N° 11
BENCHMARKING DE TARIFAS PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL
(Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	TMS	TNM	TPP	TPGSM	Promedio
1. Depósito Temporal Fluvial - Contenedores						
1.1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedore Secos						
De importación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	384,00	197,04	111,85	573,96	316,71
De exportación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	350,00	138,99	111,85	420,91	255,44
1.2. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer^{1/}						
De importación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	1 017,07	521,81	-	-	769,44
De exportación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	1 115,28	395,05	669,00	-	726,44
2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada						
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Tonelada	-	28,55	-	-	28,55

1/ Incluye 7 días libres de suministro de energía y monitoreo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

172. Considerando lo anteriormente expuesto, estas Gerencias proponen establecer las siguientes Tarifas Provisionales para el Servicio de Depósito Temporal Fluvial, cuya entrada en vigencia se encontrará sujeta a la obtención de la autorización correspondiente de parte de SUNAT, hasta que se aprueben las tarifas definitivas en el marco del procedimiento de fijación tarifaria. Asimismo, Copam deberá publicar en su tarifario las Tarifas Provisionales a más tardar el mismo día de su entrada en vigencia, precisando dicha fecha, y, en el mismo plazo, debe comunicar al Ositrán dicha publicación de su tarifario.

Cuadro N° 12
TARIFAS PROVISIONALES PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL
(Soles, sin incluir IGV)

Servicio Especial ^{1/}	Unidad de cobro	Tarifas Provisionales
1. Depósito Temporal Fluvial - Contenedores		
1.1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedore Secos		
De importación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	316,71
De exportación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	255,44
1.2. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer^{2/}		
De importación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	769,44
De exportación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	726,44
2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Tonelada	28,55

1/ Incluye hasta 7 días de almacenamiento o uso del área operativa y los tramites relacionado al depósito temporal.

2/ Incluye 7 días libres de suministro de energía y monitoreo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE EMERGENCIA

173. De acuerdo con el marco normativo expuesto en la sección III del presente informe, la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán. Al respecto, cabe señalar que, desde el 23 de octubre del 2023⁴⁷, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para sesionar, conforme al artículo 6⁴⁸ del ROF.
174. Considerando dicho escenario, el numeral 10 del artículo 9 del ROF establece que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta de ellas en la siguiente sesión de dicho órgano colegiado⁴⁹. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes de sustento de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el “*análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva*”.
175. En el presente caso, mediante la Carta N° 0160-2024-GG-COPAM, recibida el 07 de marzo de 2024, el Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un grupo de Servicios Especiales para el Depósito Temporal del NTPY-NR; asimismo, solicitó que, en el marco del referido procedimiento, se fijen tarifas provisionales.
176. Mediante los Oficios N° 00097-2025-PD-OSITRAN y N° 00098-2024-PD-OSITRAN del 25 de marzo de 2024, la Presidencia del Ositrán comunicó al Concedente y al Concesionario, respectivamente, la falta de *quorum* del Consejo Directivo para resolver las materias de competencia del Regulador, solicitándoles que, de considerarlo así, sustenten si la decisión de pronunciarse sobre la solicitud de Copam para iniciar el procedimiento de fijación tarifaria califica como una medida de emergencia que pueda ser aprobada de forma excepcional por la Presidencia Ejecutiva.

⁴⁷ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, el señor Alex Diaz Guevara, lo que imposibilita contar con el *quorum* requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el *quorum* de asistencia es de tres (03) miembros.

Es preciso indicar que, dicha situación fue oportunamente comunicada a la Presidencia del Consejo de Ministros, mediante el Oficio N° 00349-2023-PD-OSITRAN de fecha 26 de setiembre de 2023, a fin de que convoque al respectivo Concurso Público para designar a los miembros faltantes del Consejo Directivo.

Así, el 12 de febrero de 2024, concluyó la Etapa de Evaluación del Concurso Público para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo del Ositrán. No obstante, a la fecha de emisión del presente informe, el Consejo Directivo sigue sin contar con el *quorum* requerido.

⁴⁸ ROF:
“**Artículo 6.- Del Consejo Directivo**
(...)
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente.”

⁴⁹ ROF:
“**Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva**
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)
10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;
(...)”

177. Al respecto, por intermedio de la Carta N° 206-2024-GG-COPAM del 26 de marzo de 2024, el Concesionario argumentó que el inicio del procedimiento de fijación tarifaria y la determinación de las tarifas provisionales requiere ser aprobada por la Presidencia Ejecutiva del Ositrán en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF. En particular, Copam alegó que los servicios materia de la solicitud constituyen servicios esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros, por lo que resulta necesaria su implementación y la atención inmediata del Ositrán a fin de proteger los intereses de los usuarios⁵⁰.
178. Cabe señalar que, a la fecha de emisión de este informe, el MTC no ha brindado la opinión solicitada a través del Oficio N° 00097-2024-PD-OSITRAN.
179. Teniendo en cuenta que el 10 de mayo de 2024 – a la ya mencionada renuncia al cargo de miembro del Consejo Directivo presentada por el señor Alex Díaz Guevara – se sumó la renuncia presentada por el señor Julio Vidal Villanueva, es probable que se requiera más tiempo para que el Consejo Directivo del Ositrán cuente con el *quorum* exigido para que pueda sesionar y decidir sobre el particular, sin que se tenga certeza de cuánto ello pueda demorar.
180. Siendo ello así, a continuación se evalúa si la decisión sobre el inicio a pedido de parte del procedimiento de fijación tarifaria y el pedido de establecimiento de tarifas provisionales presentado por Copam, califican como una situación de emergencia que requiere ser resuelta por la Presidencia Ejecutiva en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF.
181. Al respecto, es importante señalar que -como se indicó en la sección III del presente informe- la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión establece que antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial, Copam deberá sustentar ante el Regulador su propuesta de Servicios Especiales a efectos que este último, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una Tarifa o, en su defecto, un Precio. En consecuencia, según el mandato contractual, Copam no podrá prestar los servicios anteriormente mencionados si el Regulador no se pronuncia sobre el régimen tarifario que les corresponde a los servicios objeto de la solicitud.
182. En cuanto al procedimiento que debe seguirse para determinar el régimen tarifario que corresponde a los servicios objeto de la solicitud, cabe mencionar que de conformidad con lo establecido en el artículo 18 del RETA, el presente Informe Conjunto debe ser remitido a la Gerencia General del Ositrán, a fin de que, en un plazo de cinco (5) días, esta lo remita al Consejo Directivo del Ositrán. El Consejo Directivo tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para aprobar la resolución que declara el inicio del procedimiento tarifario.
183. Según el artículo 19 del RETA, una vez notificada la resolución que declara el inicio a pedido de parte del procedimiento de fijación tarifaria, la Gerencia de Regulación y

⁵⁰ Según el Concesionario, el numeral 3 del artículo 6 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, indica que, en los terminales portuarios, como es el caso del NTPY-NR, se desarrollan actividades esenciales para los usuarios. A juicio de Copam, dentro de dichas actividades esenciales se encuentran los servicios materia de su solicitud de fijación tarifaria, los cuales, por su naturaleza, califican como servicios portuarios, en concordancia con lo dispuesto por el numeral 1.26.91 del Contrato de Concesión.

El Concesionario manifiesta que el REGO define como servicios esenciales a aquellos que son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen-destino y que, para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una facilidad esencial, como es el caso del NTPY-NR.

En tal sentido, en opinión de Copam, los Servicios Especiales materia de su solicitud, por conexión, constituyen también actividades esenciales para los usuarios y, en consecuencia, su implementación resulta necesaria y requiere la atención inmediata por parte del Organismo Regulador, todo ello en protección de los intereses de los usuarios.

Por tanto, concluye el Concesionario que, atendiendo a la naturaleza de servicios esenciales que ostentan los Servicios Especiales materia de su solicitud de fijación tarifaria, corresponde que la Presidencia Ejecutiva del Ositrán se avoque y disponga el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales en el NTPY-NR y establezca tarifas provisionales.

Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles. Asimismo, la Gerencia General contará con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir la propuesta tarifaria y sus adjuntos al Consejo Directivo, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, dispondrá, entre otros, la publicación correspondiente.

184. En virtud del artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concederá un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor a treinta (30) días hábiles para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma, contados a partir de la referida publicación.
185. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustenta la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener observaciones, el Consejo Directivo emitirá la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.
186. Considerando que no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo del Ositrán así como los plazos previstos en el RETA para el presente procedimiento – los mismos que, como se ha detallado en los párrafos previos, suman aproximadamente ciento cuarenta y cinco (145) días hábiles, sin considerar prórrogas para las actuaciones de los órganos de este Organismo Regulador – se considera impostergable la aprobación del inicio del procedimiento tarifario que este Informe Conjunto sustenta, a fin de que se gatillen los plazos para la elaboración de la propuesta tarifaria del Ositrán, la publicación de la misma para comentarios de los interesados, la realización de la audiencia pública y, finalmente, la aprobación de la tarifa correspondiente.
187. La situación de emergencia se verifica en el caso concreto más aún cuando, como se ha mencionado previamente, en virtud de la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión se requiere que el Regulador determine la Tarifa que le corresponde aplicar a los Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial-Contenedores” y de “Depósito Temporal Fluvial-Carga Fraccionada” objeto de la solicitud, pues de lo contrario el Concesionario no podrá brindar dichos servicios que resultan esenciales para completar la cadena logística de importación y exportación de mercancías a través del NTPY-NR. Sobre esto último, de acuerdo con lo señalado por Copam, resulta necesaria la pronta implementación de dichos servicios, en tanto estos forman parte de la cadena logística que permite el flujo comercial en el NTPY-NR; siendo ello así, se requiere iniciar el presente procedimiento de fijación tarifaria en beneficio de los usuarios.
188. Asimismo, como se indicó previamente, Copam ha solicitado el establecimiento de tarifas provisionales a fin de poder brindar los servicios antes mencionados en beneficio de los usuarios, en tanto culmine el procedimiento de fijación tarifaria.
189. En línea con lo expuesto previamente, en virtud de la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, para que el Concesionario pueda brindar los Servicios Especiales objeto de la solicitud, se requiere que el Ositrán establezca previamente la Tarifa aplicable para los mismos. Dicha cláusula contractual, -al igual que el RETA- contempla que el Ositrán pueda fijar una Tarifa provisional que resultará aplicable a los Servicios Especiales en cuestión en tanto finalice el procedimiento tarifario. Considerando ello, se estima necesario que, en el mismo acto de inicio, se establezca la tarifa provisional aplicable para los Servicios

Especiales de “Depósito Temporal Fluvial-Contenedores” y de “Depósito Temporal Fluvial-Carga Fraccionada”, a fin de posibilitar la prestación de estos en beneficio de los usuarios.

190. De manera adicional, es importante mencionar que, según ha señalado Copam, en aplicación de la sección C.1. del Anexo 1 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, se requiere contar con la Tarifa aplicable a los Servicios Especiales antes mencionados para que pueda obtener la autorización por parte de Sunat para operar como Depósito Temporal (lo que implica ser un operador de comercio exterior), en cuyo marco se prestarán tales servicios. Como se indicó previamente en este informe, la disposición a la cual hace alusión Copam contenida en el Reglamento de la Ley General de Aduanas establece que, a fin de poder ser autorizado como operador de comercio exterior, se debe presentar la respectiva solicitud declarando cumplir la condición de contar con un portal corporativo que proporcione a sus clientes información actualizada y veraz de, entre otros, la tarifa⁵¹.
191. En virtud de lo anteriormente expuesto y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo del Ositrán, así como la situación de emergencia identificada previamente, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

VIII CONCLUSIONES

192. Sobre la base de lo expuesto en el presente Informe Conjunto es posible derivar las siguientes conclusiones:
- De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, corresponde al Regulador determinar si es necesario establecer una Tarifa por la prestación de Servicios Especiales en el NTPY-NR, para lo cual deberá realizar un análisis de condiciones de competencia.
 - El Concesionario solicitó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de cinco servicios. No obstante, de manera posterior el Concesionario reevaluó su solicitud y retiro de la lista de servicios propuestos al “Servicio de reconocimiento o aforo”.
 - A partir del análisis realizado, se observa que el servicio de “Movilización de carga” aplicable para contenedores y carga fraccionada no califica como un Servicio Especial. Ello, debido a que: (i) cuando es demandado por la autoridad aduanera las actividades incluidas en el servicio propuesto forman parte de los servicios esenciales de carácter aduanero, los cuales forman parte del alcance del Servicio Estándar, y (ii) cuando es demandado por los usuarios, las actividades del servicio propuesto se encuentran incluidas dentro del alcance del Servicio Especial “Provisión de equipamiento para movimientos adicionales a solicitud del usuario” brindado en el NTPY-NR. Por tanto, corresponde que la solicitud realizada para este servicio sea declarada improcedente.
 - Asimismo, se advierte que el “Servicio adicional de cuadrilla” no califica como un Servicio Especial en tanto que no es posible que el Regulador verifique el

⁵¹ “Anexo 1: CONDICIONES DE AUTORIZACIÓN DEL OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR
A fin de poder ser autorizado como operador de comercio exterior, el operador debe presentar la solicitud a través de una declaración jurada electrónica conforme al formato establecido por la Administración Aduanera, declarando cumplir las siguientes condiciones:
(...)
C. TRAZABILIDAD DE OPERACIONES Y SISTEMA DE CALIDAD
C.1. Contar con un portal corporativo que proporcione a sus clientes información actualizada y veraz de:
a) La descripción, la tarifa y el tiempo promedio de atención de cada servicio ofrecido como operador de comercio exterior. Esta condición no es exigible si esta información figura en el Módulo de Información sobre los Servicios de Logística de Comercio Exterior.
(...)”.

cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión en lo referente a que la Tarifa que se cobra por los Servicios Estándar es la única contraprestación que los usuarios paguen al Concesionario por dicho concepto. Por tanto, corresponde que la solicitud realizada para este servicio sea declarada improcedente.

- Además, el servicio propuesto de “Trasegado del contenedor” tampoco califica como un Servicio Especial nuevo, toda vez que las actividades de este servicio forman parte del alcance del Servicio Especial “Consolidación/desconsolidación de contenedores”. Por tanto, corresponde que la solicitud realizada para este servicio sea declarada improcedente.
- Con relación a la propuesta de servicios de “Almacenamiento – Depósito Temporal” para contenedores y carga fraccionada, se observa que el alcance de este servicio incluye el almacenamiento, trámites administrativos y operativos, y, en el caso de contenedores *reefer* se incluye el suministro de energía. Sobre ello, se advierte que las actividades de emisión de ticket de peso y verificación adicional de precintos incluidos como parte de los trámites de depósito temporal forman parte del alcance del Servicio Estándar. Asimismo, se observa que los usuarios demandarán de manera conjunta los servicios de almacenamiento, trámites operativos y administrativos de depósito temporal, y, en el caso de contenedores *reefer*, el suministro de energía eléctrica, con la finalidad de obtener la autorización por parte de la autoridad aduanera para que su carga pueda ser importada o exportada. Considerando ello, se observa que dichas actividades no forman parte del alcance del Servicio Estándar, con excepción de algunos trámites operativos y aduaneros (emisión de ticket de peso y verificación adicional de precintos). Considerando ello, los servicios propuestos califican como Servicios Especiales, y, que a efectos de facilitar a los usuarios la identificación de este servicio y de diferenciarlo de los servicios que se ofrecen actualmente en el NTPY-NR, estos deberán ser denominados como Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada”.
- Considerando que, según el artículo 18.3 del RETA, “[p]ara determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de fijación y revisión tarifaria corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia”, se han evaluado las condiciones de competencia para los Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” que serán brindados en el NTPY-NR. Como resultado de la evaluación, se tiene que no existen condiciones de competencia en los mercados relevantes de los mencionados servicios porque debido principalmente a los puntos de origen y destino de la carga de exportación e importación, el mencionado terminal portuario resultará ser la única fuente de aprovisionamiento de dichos servicios para sus futuros usuarios. Por tal motivo, corresponde atender la solicitud del Concesionario respecto de iniciar el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria para los mencionados servicios.
- Luego de analizar la Propuesta Tarifaria presentada por el Concesionario, se concluye que la metodología más apropiada para determinar las Tarifas de los Servicios Especiales de “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” es la de costos incrementales, toda vez que es posible identificar con claridad los costos asociados a su prestación.
- Considerando la solicitud del Concesionario referida a que, en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria, se establezcan tarifas provisionales para los Servicios Especiales, estas Gerencias consideran procedente dicha solicitud para el Servicio de Depósito Temporal Fluvial y bajo una metodología de *benchmarking*, recomiendan establecer las siguientes tarifas provisionales:

Cuadro N° 13
TARIFAS PROVISIONALES PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL
(Soles, sin IGV)

Servicios Especiales ^{1/}	Unidad de cobro	Tarifas Provisionales
1. Depósito Temporal Fluvial - Contenedores		
1.1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedore Secos		
De importación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	316,71
De exportación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	255,44
1.2. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer^{2/}		
De importación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	769,44
De exportación <i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	726,44
2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Tonelada	28,55

1/ Incluye hasta 7 días de almacenamiento o uso del área operativa y los tramites relacionado al depósito temporal.

2/ Incluye 7 días libres de energía y monitoreo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios económicos del Ositrán.

- Respecto a las Tarifas Provisionales indicadas en el párrafo precedente, estas Gerencias considerar pertinente establecer que su vigencia se encontrará sujeta a la obtención de la autorización correspondiente de parte de Sunat. Asimismo, Copam deberá publicar en su tarifario las Tarifas Provisionales a más tardar el mismo día de su entrada en vigencia, precisando dicha fecha, y, en el mismo plazo, debe comunicar al Ositrán dicha publicación de su tarifario.
- Asimismo, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en este documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, como una medida de emergencia, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

IX RECOMENDACIÓN

193. Se recomienda a la Gerencia General elevar el presente informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
JOSUÉ ZAVALA MEDINA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
GERALDINE ORDOÑEZ BENDEZU
Asistente de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
KIMBERLY LEÓN ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
JESSICA SANTILLÁN ESPINOZA
Asesora Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
ROBERTO DAGA LÁZARO
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ROBERTO CABANILLAS BUENDIA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Número de Trámite: 2024071394

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia

ANEXO 1
ESTANDARIZACIÓN DE PRECIOS PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL
FLUVIAL SEGÚN TIPO DE CARGA

1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores

1.1 Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Secos

- (i) Para el caso particular del TNM, corresponde descontar la tarifa del servicio estándar porción carga⁵².
- (ii) Debido a que el precio del servicio de depósito temporal en algunos terminales portuarios distingue entre contenedor de 20 pies y contenedor de 40 pies, se estableció un promedio entre ambos casos.
- (iii) Adicionalmente, se ha identificado heterogeneidad en el número de días libres brindados por el uso del área operativa en cada terminal portuario, inclusive por el tipo de régimen en el mismo terminal, por lo que se estimó el precio por un día de uso del área operativa (Contenedor/día).

Cuadro N° A1-1
ESTANDARIZACIÓN DE PRECIOS PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL –
CONTENEDORES SECOS
(Soles, sin IGV)

Corrección	PRECIO			
	TMS	TNM	TPP	TPGSM
1. Régimen de Importación				
Por contenedor de 20 pies (a)	480	402,28	223,70	573,89
Por contenedor de 40 pies (b)	480	385,88		478,34
Por Contenedor (c) = (a)+(b) / 2	480	394,08	223,70	717,45
N° de días libres de uso de área Operativa incluido en el servicio de depósito temporal (d)	5 días: aplica del día 3 al 7.	8 días: aplica del día 3 al 10	8 días: aplica del día 3 al 10	5 días: aplica del día 3 al 7.
Precio estandarizado: contenedor/día (e) = (c) / (d)	96	49,26	27,96	143,49
2. Régimen de Exportación				
Por contenedor de 20 pies (f)	350	182,68	223,70	478,34
Por contenedor de 40 pies (g)	350	164,79		573,93
Por Contenedor (h) = (f) + (g) / 2	350	173,74	223,70	526,13
N° de días libres de uso de área Operativa incluido en el servicio de depósito temporal (i)	4 días: aplica del día 4 al 7	5 días: aplica del día 3 al 7	8 días: aplica del día 3 al 10	5 días: aplica del día 3 al 7
Precio estandarizado: contenedor/día (j) = (h) / (i)	87,50	34,75	27,96	105,23

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵² Para contenedor de 20: USD 302 – USD 194,1= USD 107,9 o S/. 402,28 y contenedor de 40: USD 435 – USD 331,5 = USD 103,5 o S/. 385,88.

1.2 Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer

- (i) Para el caso del TNM, corresponde descontar la tarifa del servicio estándar porción carga⁵³.
- (ii) En el caso del TMS, corresponde descontar el precio del servicio de recepción del contenedor refrigerado (conexión y desconexión, control de instrucciones de carta de temperatura y monitoreo especial)⁵⁴.
- (iii) Debido a que los días libres de provisión del servicio de suministro de energía y monitoreo difiere en algunos casos en los terminales portuarios de la respectiva muestra, se realizó una estandarización de precios, considerando 7 días libres de provisión del mencionado servicio.
- (iv) Posteriormente, debido a que en el TNM se brinda el servicio por contenedor de 20 pies y contenedor de 40 pies, se calculó un promedio entre dichas medidas de contenedor. Por otra parte, en el TMS y el TPP se considera solamente el precio por contenedor de 40 pies, debido a que no se brinda el servicio para contenedores de 20 pies.
- (v) Finalmente, de manera similar a la corrección realizada para contenedores secos, se estimó el precio por un día de uso del área operativa (Contenedor/día), esto se debe a la heterogeneidad de días libres brindados por el uso del área operativa en cada terminal portuario, inclusive por el tipo de régimen en el mismo terminal.

Cuadro N° A1-2
ESTANDARIZACIÓN DE PRECIOS PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL –
CONTENEDORES REEFER
(Soles, sin IGV)

Corrección	PRECIO		
	TMS	TNM	TPP
1. Régimen de Importación			
Por contenedor de 20 pies (a)	-	672,95	-
Por contenedor de 40 pies (b)	1 271,34	631,57	-
Por contenedor (c) = (a) + (b) / 2	1 271,34	652,26	
N° de días libres de provisión del servicio de suministro de energía y monitoreo (d)	7	7	-
N° de días libres de uso de área Operativa incluido en el servicio de depósito temporal (e)	5 días: aplica del día 3 al 7.	5 días: aplica del día 3 al 7	-
Precio estandarizado: contenedor/día (f) = (c) / (e)	254,27	130,45	-
2. Régimen de Exportación			
Por contenedor de 20 pies (g)	-	549,92	-
Por contenedor de 40 pies (h)	1 271,34	437,70	640,07
Por Contenedor (i) = (g) + (h) / 2	1 271,34	493,81	340,07
N° de días libres de provisión del servicio de suministro de energía y monitoreo (j)	4,5	7	4
Suministro de energía y monitoreo (k) = Precio respectivo * (7-j)	272,16*2,5=680,41	-	232*3=697,93
Ajuste de provisión de del servicio de suministro de energía y monitoreo – 7 días (l) = (j) + (k)	1 951,74	493,81	1 338
N° de días libres de uso de área Operativa incluido en el servicio de depósito temporal (m)	7 días: aplica del día 4 al 10	5 días: aplica del día 3 al 7	8 días: aplica del día 3 al 10

⁵³ Para contenedor de 20: USD 374,6 – USD 194,1= USD 180,5 o S/. 672,95 y contenedor de 40: USD 500,9 – USD 331,5 = USD 169,4 o S/. 631,26.

⁵⁴ Para contenedor de 40: USD 500 – USD 159 = USD 341 o S/. 1 271,34

Corrección	PRECIO		
	TMS	TNM	TPP
Precio estandarizado: contenedor/día (n) = (m) / (l)	278,82	98,76	167,25

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada

- (i) Se descontó lo correspondiente a la tarifa del servicio estándar porción carga⁵⁵.
- (ii) Asimismo, se estimó una tarifa de por un día de uso del área operativa (toneladas/día)

Cuadro N° A1-3 ESTANDARIZACIÓN DE PRECIOS PARA EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL FLUVIAL – CARGA FRACCIONADA (Soles, sin IGV)

Corrección del servicio de depósito temporal	PRECIO
	TNM
Por tonelada (a)	49,96
N° de días libres de uso de área Operativa incluido en el servicio de depósito temporal (b)	7 días: aplica del día 3 al 10.
Precio estandarizado: tonelada/día (c) = (a) / (b)	7,14

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵⁵ Por tonelada: USD 29 – USD 15,6 = USD 13,4 o S/. 49,96.

ANEXO 2

Procedimiento de identificación de valores extremos en el *benchmarking* de tarifas provisionales

Con el objetivo de identificar si la muestra de terminales portuarios seleccionados incluye valores extremos u *outliers* que distorsionen el cálculo de *benchmarking* de tarifa, es necesario realizar una prueba que permita detectar dichos valores extremos. Para ello, se recurrió al test de Tukey o rango intercuartílico, el cual define a los *outliers* como aquellos que se ubican por debajo de un límite inferior o por encima de un límite superior, los cuales vienen dados por:

$$Lim_{inf} = Q_1 - 1,5 * IQR$$

$$Lim_{sup} = Q_3 + 1,5 * IQR$$

Donde:

- Q_1 : primer cuartil de la distribución
- Q_3 : tercer cuartil de la distribución
- IQR : rango intercuartílico (diferencia entre el tercer y primer cuartiles)
- Lim_{inf} : límite inferior
- Lim_{sup} : límite superior

Sobre la base de lo anterior, se calcularon los límites inferior y superior de la muestra seleccionada para el Servicio Especial materia del presente procedimiento de fijación tarifaria provisional. De esta manera se obtuvo lo siguiente:

Cuadro N° A2-1
Test de Tukey o rango intercuartílico

Servicio Especial	Lim_{inf}	Lim_{sup}
1. Depósito Temporal Fluvial - Contenedores		
1.1. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Secos		
De importación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	-52,0	203,8
De exportación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	-55,3	180,3
1.2. Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer		
De importación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	68,5	316,2
De exportación		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	-2,0	358,1
2. Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	7,1	7,1

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Al comparar los precios estandarizados que cobra cada uno de los terminales portuarios de la muestra con los límites del *Test* de Tukey, se observa que ninguno de los precios resulta ser un elemento atípico. Por tanto, no se debe eliminar ningún terminal portuario.