



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 038-2013-CD-OSITRAN

Lima, 24 de junio de 2013

VISTOS:

La propuesta de fijación tarifaria máxima por la prestación del servicio especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao-Versión 1,0, elaborado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 3.1 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, dispone que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el artículo 27 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función reguladora permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito de competencia, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 010-2013-CD-OSITRAN, de fecha 25 de marzo del 2013, sustentada con el Informe Nº 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao y se establece una tarifa provisional, para el servicio señalado, ascendente a USD 7,50 (siete con cincuenta/100 Dólares americanos);

Que luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de fijación tarifaria, incorporándola íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1594-463-13-CD-OSITRAN, adoptado en su sesión de fecha 24 de junio de 2013.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Disponer la publicación de la propuesta tarifaria del Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao, en el Diario Oficial El Peruano, y su difusión en la web institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Tarifa propuesta para el servicio especial

Modalidad	Unidad	Tarifa
Carga fraccionada peligrosa directa	t	USD 10,05
Carga fraccionada peligrosa indirecta	t	USD 14,53
Carga fraccionada explosiva	t	USD 10,05



Al respecto debe tenerse en consideración que las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.



Artículo 2º.- Disponer la publicación en el diario oficial El Peruano, y su difusión en la web institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe) de los siguientes documentos:

- (i) El proyecto de resolución de fijación tarifaria correspondiente al servicio especial mencionado.
- (ii) Exposición de Motivos del proyecto de resolución de fijación de tarifaria a que hace referencia el punto (i) precedente.
- (iii) La propuesta tarifaria del Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao.



Artículo 3º.- Encargar a la Oficina de Relaciones Institucionales de OSITRAN, realizar la convocatoria a la Audiencia Pública en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 1º de la presente resolución, a través del Diario Oficial "El Peruano", precisando el lugar, fecha y hora de la mencionada Audiencia, en atención a lo dispuesto en el Reglamento



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

General de Tarifas -RETA de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN.

Artículo 4°.- Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo precedente, para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN, en su sede ubicada en: Av. República de Panamá N° 3659, San Isidro, Lima; o, por medio electrónico a: info@ositran.gob.pe, los comentarios o sugerencias que consideren pertinentes, los cuales serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación de OSITRAN.



Regístrese, comuníquese y publíquese.




PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



Reg.Sal.PD-N° 17743 -13



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, **xx** de **xxx** de 2013

Nº **xx**-2013-CD-OSITRAN

VISTOS:

La propuesta de fijación tarifaria máxima por la prestación del servicio especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao – Versión 1,0, elaborado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el numeral 6.2 de la Ley 26917, establece que las atribuciones reguladoras y normativas de OSITRAN, comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 3.1 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, dispone que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el artículo 27 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función reguladora permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito de competencia, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables;

Que mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 010-2013-CD-OSITRAN, de fecha 25 de marzo del 2013, sustentada con el Informe Nº 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao y se establece una tarifa provisional, para el servicio señalado, ascendente a USD 7,50 (siete con cincuenta/100 Dólares americanos);

Que, con fecha **xx** de **xx** de 2013, se publicó en el Diario Oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo Nº **xx**-2013-CD-OSITRAN, que contiene la propuesta tarifaria formulada por OSITRAN;

Que, en la mencionada Resolución Nº **xx**-2013-CD-OSITRAN se otorgó un plazo de 20 días hábiles para que los interesados presenten sus comentarios, observaciones o aportes, venciendo el plazo para la presentación de comentarios el día **xx** de setiembre de 2013;

Que, por otra parte, el día XX de XX de 2013, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Convocatoria a Audiencia Pública Descentralizada la cual se llevó a cabo el XX de XX de 2013;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de fijación de tarifaria máxima por la prestación del servicio especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionadas Peligrosa" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario de Callao - Versión 1.0, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N° xx, adoptado en su sesión de fecha XX de xx de 2013.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Establecer en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, la siguiente tarifa máxima, por la prestación del servicio especial "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa":

Tarifa propuesta para el servicio especial

Modalidad	Unidad	Tarifa
Carga fraccionada peligrosa directa	t	USD xxx
Carga fraccionada peligrosa indirecta	t	USD xxx
Carga fraccionada explosiva	t	USD xxx

Artículo 2º.- La tarifa fijada establecida en el artículo 1º de la presente resolución, tiene el carácter de tarifa máxima, siendo ésta reajustada anualmente y revisada cada 5 años, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Artículo 3º.- Notificar la presente Resolución a la empresa concesionaria, a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como disponer su aplicación de conformidad al Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución y su exposición de motivos en el Diario Oficial El Peruano, así como de la Propuesta de vistos y Anexos en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de Concedente y APM Terminals en calidad de Concesionario.
2. El 22 de noviembre de 2011, mediante el Oficio N° 79-2011 APMT/GC, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) recibió la propuesta del Concesionario, acerca del servicio especial denominado "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".
3. Mediante Oficio N° 80-2011 APMT/GC, recibido el 22 de noviembre de 2011, APM Terminals remitió a OSITRAN copia de la carta antes mencionada dirigida a INDECOPI.
4. El 23 de mayo de 2012, mediante Oficio N°287-2012/PRE-INDECOPI, el Presidente del Consejo Directivo de INDECOPI remitió a APM Terminals, con copia a OSITRAN, el Memorando 104-2012/ST-CLC-INDECOPI y los Informes Técnicos 012 y 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre de Competencia, en el que se señala que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa.
5. El 15 de octubre de 2012, mediante Oficio N°981-2012-APN/GG, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) remitió el Informe N°011-2012-APN/DIPLA/MZCH por el cual realiza el análisis tarifario correspondiente al servicio portuario especial.
6. El 07 de enero de 2013, mediante Carta N°001-2013-APMT/GC, APM Terminals solicita a OSITRAN el inicio de procedimiento de fijación tarifaria a instancia de parte para el servicio de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".
7. El 21 de marzo de 2013, se elevó a la Gerencia General el Informe N° 005-GRE-GAL-OSITRAN, el cual analizó la procedencia del inicio de procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".
8. El 2 de abril de 2013, mediante el Oficio Circular N° 013-13-SCD-OSITRAN, se notificó al MTC, APM Terminals y APN, la Resolución N° 010-2013-CD-OSITRAN la cual dispone el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa", y establece la tarifa provisional a cobrarse por dicho servicio en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

9. Según Palacios López (2001)¹, el término de carga o mercancía peligrosa hace referencia al material o sustancia capaz de producir un riesgo predecible a la seguridad y salud, mientras se lleva a cabo la fase de transporte dentro de una transacción comercial.
10. La carga peligrosa está compuesta de productos peligrosos tóxicos que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas.
11. El servicio especial bajo análisis "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" tiene manejos distintos dependiendo de a qué tipo de carga peligrosa nos referimos, si hablamos de carga fraccionada peligrosa-explosiva (en adelante, carga explosiva), carga fraccionada peligrosa que no sea explosiva de descarga directa (en adelante carga fraccionada peligrosa directa) o de carga fraccionada peligrosa que no sea explosiva de descarga indirecta (en adelante carga fraccionada peligrosa indirecta).
12. El alcance de la carga fraccionada peligrosa directa incluye el desembarco (o embarco) de la mercadería, la estiba (o desestiba) y la tracción desde el costado de la nave hasta fuera del puerto (modo directo).
13. El alcance de la carga fraccionada peligrosa indirecta incluye el desembarco (o embarco) de la mercadería, la estiba (o desestiba) la tracción desde el costado de la nave hasta una IPE (modo indirecto).
14. El alcance de la carga fraccionada explosiva incluye el desembarco (o embarco) de la mercadería, la estiba (o desestiba), y la tracción desde el costado de la nave hasta fuera del puerto (modo directo).

III. PROPUESTA DE APM TERMINALS

15. APM Terminals señala que el servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa consistiría en los cuidados o esfuerzos adicionales que serían necesarios para la prestación del servicio estándar embarque/descarga de carga fraccionada peligrosa. El Concesionario señala que este servicio involucra lo siguiente:
 - Mayor número de estibadores o de personal altamente especializado que cuando se otorga el servicio estándar a la carga fraccionada convencional.

¹ "Transporte Marítimo de Contenedores: Organización y Gestión". Edita: Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana.

- Equipamiento especializado para el embarque/descarga de carga fraccionada peligrosa y para el manipuleo durante la transferencia y manipuleo en las zonas de almacenamiento.
 - Medidas de control para prevenir riesgos del manejo de carga peligrosa.
 - Menor rendimiento en la descarga o embarque, si se compara con carga fraccionada convencional. El menor rendimiento trae consigo un mayor costo de oportunidad por uso del amarradero y equipos.
16. El Concesionario propone la metodología de tarificación comparativa (o *benchmarking*) como la óptima para fijar las tarifas por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa.
17. APM Terminals sostiene que la metodología de costos incrementales no resulta aplicable debido a las características propias del servicio, es decir, demanda incierta y probablemente nula² (a partir de mediados del 2015), costos fijos difíciles de asignar y factor de riesgo no considerado (cuando se trata de mercancías peligrosas).
18. El Concesionario propone una tarifa para la modalidad “directa” y otra para la “indirecta”. En ese sentido, sostiene que la tarifa en la modalidad “directa” debe ser menor a la de la modalidad “indirecta”, puesto que en la primera se utilizan menos recursos. Para su propuesta, el Concesionario calcula el promedio simple de las tarifas de los terminales portuarios o puertos que identificó en su muestra. (Ver Cuadro N° 1)

Cuadro N° 1
Tarifas Propuestas para el Servicio de Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa

Modalidad ^{1/}	Unidad de cobro	Tarifa adicional por el servicio de Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa	Tarifa mayor por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa ^(*)
Indirecta	Tonelada	7,86	15,36
Directa	Tonelada	5,67	13,17

^{1/}En la página 10 de la propuesta de APMT se encuentra el cuadro “Tarifas propuestas para el servicio tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa: modalidad indirecta y directa”, cuyo contenido se contradice con lo señalado en el párrafo 22 de la misma página, por lo cual el Cuadro N° 1 se ha corregido según lo indicado en el mencionado párrafo 22.

^{*}La tarifa mayor por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa engloba tanto el servicio estándar como la tarifa adicional propiamente dicha del servicio bajo análisis.

Fuente: APM Terminals

Elaboración: APM Terminals

IV. PROPUESTA DE LA APN

19. Para la determinación de la propuesta de tarifas máximas para el servicio de tratamiento de carga fraccionada peligrosa, la APN realizó un *benchmarking*, en

² Debido al ingreso de las plantas petroquímicas.

base a las tarifas públicas vigentes de terminales portuarios nacionales e internacionales.

20. En los terminales portuarios analizados por la APN, a la tarifa por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa le corresponde un recargo, que se aplica a la tarifa base según el tipo de carga: peligrosa y explosivos. (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2
Benchmarking de Terminales Portuarios

Puerto	Denominación	Tarifa 1 (en USD/t)	Tarifa 2 (en USD/t)
Contecar (Colombia)	Recargo de mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Uso de instalaciones portuarias al operador marítimo.	0,25	0,4
	Recargo de mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Uso de instalaciones portuarias al operador portuario terrestre.	0,05	0,08
	Recargo de mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Servicios de Operaciones Terrestres a la carga (valor mínimo USD 15).	1,25	2,00
Buenaventura (Colombia)	Recargo a mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Uso de instalaciones portuarias a la carga.	1,18	1,88
Promedio		1,36	2,18

Fuente: APN
Elaboración: Gerencia de Regulación.

21. A partir de este *benchmark* de la APN concluye que para el manejo de mercancía peligrosa, el referente más adecuado es considerar un adicional de 25% sobre la tarifa estándar para el manejo de carga fraccionada general; y en caso que esta carga sea explosiva, de 40% sobre la tarifa estándar.

V. ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA TARIFARIO

22. Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.
23. De acuerdo con lo que establece el Artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado.

a) Estructura Tarifaria

24. Como ya se señaló, el servicio bajo análisis tiene alcances distintos, dependiendo si se trata de carga fraccionada explosiva, carga fraccionada peligrosa directa o

carga fraccionada peligrosa indirecta. En los dos primeros casos la descarga es directa (sin almacenarse en el puerto), el tercer caso es de descarga indirecta (cuando se almacena excepcionalmente en una IPE).

25. Por lo indicado, al servicio bajo análisis puede aplicarse tres tarifas dependiendo de los casos señalados:

- Carga fraccionada peligrosa bajo modalidad directa.
- Carga fraccionada peligrosa bajo modalidad indirecta.
- Carga fraccionada explosiva (modalidad directa).

b) Unidad de cobro

26. Para el servicio especial de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa es necesario establecer una unidad de cobro. Sobre el particular, el principio de consistencia que se enuncia en el Artículo 18 del RETA señala lo siguiente:

"En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del sistema tarifario".

[El subrayado es nuestro]

27. Con la finalidad de no alterar la estructura del sistema tarifario de la Concesión, y debido a que la tarifa por el servicio estándar de carga fraccionada es cobrada por tonelada métrica (t) según el Anexo 5 (Régimen Tarifario) del Contrato de Concesión, la unidad de cobro por el servicio especial de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa será también en toneladas métricas (t).

c) Determinación del nivel tarifario máximo

28. Para la determinación del nivel tarifario máximo se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*. Según el Reglamento de Tarifas de OSITRAN, esta metodología consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarifar.

VI. PROPUESTA DE OSITRAN

29. Para la determinación de la tarifa se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.

30. En el caso particular del servicio especial tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, la cadena

logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tiende a operar de forma similar.

31. Para poder aplicar la metodología, el primer paso fue seleccionar una muestra representativa de tarifas cobradas por el servicio bajo análisis, para lo cual se tuvieron en consideración tres aspectos: (a) disponibilidad de información, (b) servicios comparables y (c) valores extremos.
32. Cabe precisar que el tratamiento de la carga fraccionada peligrosa directa y el de la carga fraccionada explosiva tienen el mismo tratamiento, como se puede observar en el Cuadro N° 2. Por lo tanto deben tener la misma tarifa.
33. Como resultado del benchmarking se obtuvo una muestra representativa de ocho puertos y terminales portuarios, los cuales se pueden observar en el Cuadro N° 3.

Cuadro N° 3

Benchmarking internacional de las tarifas del servicio de "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa"

N°	País	Terminal portuario/Puerto	Carga fraccionada peligrosa				Carga fraccionada explosiva	
			Convencional directa (USD)	Peligrosa directa (USD)	Convencional indirecta (USD)	Peligrosa indirecta (USD)	Convencional directa (USD)	Explosiva directa (USD)
1	Chile	Terminal Portuario de San Antonio	17,72	17,72			17,72	17,72
2	Chile	Terminal Portuario de San Vicente	9,05	9,05			9,05	9,05
3	Costa Rica	Puerto Caldera	9,59	9,59	11,39	11,39	9,59	9,59
4	Perú	Terminal Portuario de Matarani	3,50	3,50	11,20	11,20	3,50	3,54
5	Chile	Puerto de Antofagasta	3,40	4,76			3,40	4,76
6	Perú	Terminal Portuario de Paita			13,88	20,82		
7	Ecuador	Puerto de Manta	6,50	7,80	8,00	9,60	6,50	7,80
8	Malasia	Diversos Terminales de Port Klang	5,34	8,55	6,53	11,02	5,34	8,55
9	Emiratos Arabes Unidos	Port of Jebel Ali y Port Rashid	9,23	15,18	11,28	18,26	9,23	15,18
10	Sri Lanka	Colombo Port	5,40	11,00	5,74	11,35	5,40	11,00
11	Filipinas	Manila International Container Terminal	6,13	13,33	10,39	22,60	6,13	13,33
PROMEDIO DEL BENCHMARKING				10,05		14,53		10,05

34. Sobre la base de lo antes mencionado, las tarifas propuestas por OSITRAN para el servicio especial tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa, son calculadas como el promedio de las tarifas del *benchmarking*.

Cuadro N° 4
Tarifas propuestas por OSITRAN para el servicio especial "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa"

Tratamiento	Unidad de cobro	USD
Carga fraccionada peligrosa directa	t	10,05
Carga fraccionada peligrosa indirecta	t	14,53
Carga fraccionada explosiva	t	10,05

Fuente: Gerencia de Regulación de OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

VII. REVISIÓN

35. El servicio especial tratamiento de carga fraccionada peligrosa se enmarca dentro de los denominados servicios especiales con tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X" cada cinco años.
36. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI – X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, estas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.³
37. El inicio de la explotación del Terminal Norte - Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI – X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

³ Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI – X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.

VIII. CONCLUSIONES

1. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 010-2013-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial "Tratamiento Especial a la Carga Fraccionada Peligrosa".
2. De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 010-2013-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria del servicio bajo análisis se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.
3. El servicio bajo análisis tiene alcances distintos. Para el caso de la tarifa propuesta por OSITRAN se consideran tres tipos carga fraccionada peligrosa: "peligrosa directa", "peligrosa indirecta" y "peligrosa explosiva". El Concesionario deberá cobrar únicamente la tarifa por el servicio especial de "tratamiento especial a la carga fraccionada peligrosa". No deberá realizar ningún cobro adicional a esa tarifa por cualquier otro concepto.
4. A partir de la metodología de fijación tarifaria de *benchmarking*, el Regulador propone las siguientes tarifas máximas para el servicio especial tratamiento especial de carga fraccionaria peligrosa:
 - Carga fraccionada peligrosa directa : 10,05USD/t
 - Carga fraccionada peligrosa indirecta : 14,53USD/t
 - Carga fraccionada explosiva : 10,05 USD/t

Las tarifas se cobrarán por Tonelada Métrica (t). Estas tarifas serán aplicables para la descarga o embarque de carga fraccionada peligrosa (IMO), cuando así se precise según el código o regulación de seguridad aplicable en el Terminal Norte Multipropósito.

La(s) tarifa(s) será(n) cobrada(s) al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo.

5. Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

IX. RECOMENDACIONES

1. Remitir el presente informe al Consejo Directivo, para que teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas,

(a) Disponga la pre-publicación de las siguientes tarifas máximas, por la prestación del servicio especial "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa":

- Carga fraccionada peligrosa directa : 10,05 USD/t
- Carga fraccionada peligrosa indirecta : 14,53 USD/t
- Carga fraccionada explosiva : 10,05USD/t

Las tarifas se cobrarán por Tonelada Métrica (t). Estas tarifas serán aplicables para la descarga o embarque de carga fraccionada peligrosa (IMO) cuando así se precise según el código o regulación de seguridad aplicable en el Terminal Norte Multipropósito.

La (s) tarifa (s) será(n) cobrada(s) al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo.

(b) Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



PROPUESTA

**FIJACIÓN DE TARIFA MÁXIMA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
ESPECIAL “TRATAMIENTO ESPECIAL DE CARGA FRACCIONADA
PELIGROSA” EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL
TERMINAL PORTUARIO DE CALLAO**

Versión 1,0

Gerencia de Regulación

Lima, junio de 2013

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de Concedente y APM Terminals en calidad de Concesionario.
2. El 22 de noviembre de 2011, mediante el Oficio N° 79-2011 APMT/GC, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) recibió la propuesta del Concesionario, acerca del servicio especial denominado "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".
3. Mediante Oficio N° 80-2011 APMT/GC, recibido el 22 de noviembre de 2011, APM Terminals remitió a OSITRAN copia de la carta antes mencionada dirigida a INDECOPI.
4. El 23 de mayo de 2012, mediante Oficio N°287-2012/PRE-INDECOPI, el Presidente del Consejo Directivo de INDECOPI remitió a APM Terminals, con copia a OSITRAN, el Memorando 104-2012/ST-CLC-INDECOPI y los Informes Técnicos 012 y 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre de Competencia, en el que se señala que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa.
5. El 15 de octubre de 2012, mediante Oficio N°981-2012-APN/GG, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) remitió el Informe N°011-2012-APN/DIPLA/MZCH por el cual realiza el análisis tarifario correspondiente al servicio portuario especial.
6. El 07 de enero de 2013, mediante Carta N°001-2013-APMT/GC, APM Terminals solicita a OSITRAN el inicio de procedimiento de fijación tarifaria a instancia de parte para el servicio de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".
7. El 21 de marzo de 2013, se elevó a la Gerencia General el Informe N° 005-GRE-GAL-OSITRAN, el cual analizó la procedencia del inicio de procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".
8. El 2 de abril de 2013, mediante el Oficio Circular N° 013-13-SCD-OSITRAN, se notificó al MTC, APM Terminals y APN, la Resolución N° 010-2013-CD-OSITRAN la cual dispone el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa", y establece la tarifa provisional a cobrarse por dicho servicio en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

II. MARCO LEGAL

II.1. Del Contrato de Concesión

9. Con relación al marco legal aplicable al Contrato de Concesión, resulta importante tener en consideración que el mismo establece la obligatoriedad de cumplir con las disposiciones emitidas por OSITRAN, el cual es competente en materia de fijación tarifaria. Así, el Contrato de Concesión establece lo siguiente:

- La Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión señala que "*[e]l Contrato se regirá e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer.*"

[El subrayado es nuestro]

Asimismo, la Cláusula 1.23.68 establece que las Leyes y Disposiciones Aplicables "*[e]s el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato y el Contrato de Asociación en Participación que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra en la obligación de cumplir. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, vigentes así como aquellas que sean dictadas por cualquier Autoridad Gubernamental competente.*"

- De otro lado, la Cláusula 1.23.94 señala que las disposiciones de OSITRAN, que incluye los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el Artículo 24 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N°044-2006-PCM (en adelante, REGO), así como los actos administrativos que emita, "*...son de observancia y cumplimiento obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA.*"

[El subrayado es nuestro]

10. Por otra parte, la Cláusula 14.7 del Contrato reconoce que el Regulador "*... está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen.*" [El subrayado es nuestro]

11. De esta manera, teniendo en consideración que:

- Al Contrato de Concesión le resulta de aplicación las normas con rango de ley, emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente.

- Es de observancia obligatoria para el Concesionario, los Reglamentos emitidos por el Regulador.
 - En el Contrato se reconoce expresamente que al Regulador le compete ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente.
12. Corresponde a continuación, revisar el contenido del marco normativo aplicable, a fin de delimitar la función reguladora de OSITRAN en el ámbito portuario.

II.2. Del Marco Normativo aplicable

a) De la Ley del Sistema Portuario Nacional

13. Conforme al Artículo 6 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de creación de OSITRAN), aprobada mediante Ley N° 26917, y al Artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, OSITRAN ejerce diversas funciones, tales como la función normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias.
14. En concordancia con ello, el numeral 21.1 del Artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), establece que compete a OSITRAN:
- Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
 - Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.
15. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el Artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
- La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN.

- La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.¹
16. Como puede observarse, la Ley del SPN es clara en señalar que, en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia, corresponde a OSITRAN establecer la tarifa pertinente, en tanto que en el ámbito de los servicios portuarios sujetos a competencia corresponderá a OSITRAN, en principio, ejercer su función supervisora.
17. Como veremos a continuación, el citado marco legal guarda absoluta concordancia con las disposiciones contenidas en el RETA.

b) Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

18. El Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias (en adelante el RETA) establece lo siguiente:
- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas. (Artículo 5)
 - El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN. (Artículo 10 y 11)
 - Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se opongan. (Artículo 9 y 24²)

¹ Por otra parte, resulta ilustrativo revisar las disposiciones contenidas en la Ley del SPN respecto de los puertos o terminales privados de uso privado. Al respecto, dicho texto normativo señala lo siguiente:

- "Los puertos o terminales privados de uso privado no están sujetos a los regímenes tarifarios." (Artículo 13, inciso 3)
- "A solicitud de cualquier Administrador u Operador Portuario, INDECOPI evaluará si existen condiciones de competencia efectiva en el tipo de servicios portuarios de que se trate [se refiere a la prestación de servicios portuarios a terceros]. De comprobarse que existe competencia en dicho servicio, éste se prestará bajo el régimen de libre competencia." (Artículo 20, tercer párrafo)

² Modificado por el Artículo Primero de la Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicado el 01 de febrero de 2012.

- El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión, si este no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos. (Artículo 9 y 24³).
- El RETA es claro en establecer que corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (Artículo 17).

c) Procedimiento contractual establecido para la fijación tarifaria de servicios especiales no previstos en el contrato, así como de los servicios nuevos.

19. Por otro lado, la Única Disposición Complementaria (UDC) del RETA establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria, en caso el INDECOPI concluya que no existen condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público, supuesto en el cual se dispone excepcionalmente el inicio del procedimiento de fijación tarifaria: (i) con la presentación de la propuesta tarifaria elaborada por la APN o, de ser el caso, (ii) de oficio⁴.
20. De esta manera, al ser la mencionada UDC una norma de procedimiento, corresponde en principio la aplicación de las disposiciones contenidas en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión (el cual establece un procedimiento ad-hoc de actuaciones preparatorias, previas al inicio del procedimiento de fijación tarifaria, en caso la agencia de competencia concluya que el servicio especial que pretende implementar no se prestará en condiciones de competencia), resultando el RETA de aplicación únicamente en los aspectos no previstos por el Contrato de Concesión.
21. En virtud de lo expuesto, podemos afirmar lo siguiente:
 - OSITRAN tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.

³ *Ídem.*

⁴ El procedimiento de actuaciones preparatoria contemplado en la mencionada DCU es el siguiente:

- (i) OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.
- (ii) Comprobada la no existencia de condiciones de competencia por INDECOPI, la APN deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI.
- (iii) Si vencido el plazo la APN no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro del plazo máximo de 70 días hábiles.

- El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión⁵, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente (p.e. si el Contrato no regulará en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).
- El RETA establece que OSITRAN deberá regular⁶ tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- Conforme a lo dispuesto por el Artículo 17 del RETA, corresponde a OSITRAN fijar las tarifas de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.

III. FIJACIÓN TARIFARIA DE SERVICIOS ESPECIALES

22. Las Cláusulas 1.23.98 y 1.23.99 del Contrato de Concesión definen a los Servicios Especiales y los Servicios Estándar de la siguiente manera:

"1.23.98. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. (...)"

"1.23.99. Servicios Estándar

Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.19, la SOCIEDAD CONCESIONARIA prestará directamente o a través de terceros, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."

23. Asimismo, la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece el alcance de los servicios estándar de la siguiente manera:

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR⁷

⁵ El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos.

⁶ O desregular, conforme a lo dispuesto por los Artículos 5, 13 y 14 del RETA.

⁷ Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito 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.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.

Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave
- b) Servicios en función a la Carga

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

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.
(...)

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;

"La cláusula 8.19 establece una descripción general de la naturaleza y características de las actividades que conforman el Servicio Estándar, señalándose una lista de servicios meramente enunciativa. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio en sus definiciones. El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, constituyéndose en un Servicio Especial."

- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;
 - v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y
 - vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. 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 subrayado es nuestro]

24. Como puede observarse, el Contrato es claro en establecer el alcance de los servicios estándar para la carga fraccionada, estableciendo las actividades que éste incluye.
25. De otro lado, las cláusulas 8.20 y 8.23 del Contrato de Concesión establece 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:

"8.20. SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuario que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23.

"8.23. *Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.*

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones.”

[El subrayado es nuestro]

26. En virtud de lo expuesto, podemos señalar lo siguiente:

- (i) La sociedad concesionaria está facultada a prestar adicionalmente, los servicios especiales a todos los usuarios que lo soliciten. (cláusula 8.20)
- (ii) La sociedad concesionaria se encuentra obligada a prestar a los usuarios que lo soliciten los servicios especiales con tarifa. (cláusula 8.20)
- (iii) Los servicios especiales son todos los servicios portuarios distintos a los servicios estándar (cláusula 1.23.98)
- (iv) Por los servicios especiales la sociedad concesionaria tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (cláusula 1.23.98)
- (v) Antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos conforme a la definición del RETA, la sociedad concesionaria deberá presentar al INDECOPI su propuesta de servicio especial debidamente sustentada, a efectos que se pronuncie sobre las condiciones de competencia. (cláusula 8.23)
- (vi) En caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria según corresponda.(cláusula 8.23)

27. Cabe indicar que en el presente caso, al pronunciarse INDECOPI respecto de no existencia de condiciones de competencia, corresponde que OSITRAN inicie el procedimiento de fijación tarifaria.⁸

IV. ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL DE TRATAMIENTO ESPECIAL DE CARGA FRACCIONADA PELIGROSA

IV.1. Definición de los servicios sujetos a fijación tarifaria

28. Según Palacios López (2001)⁹, el término de carga o mercancía peligrosa hace referencia al material o sustancia capaz de producir un riesgo predecible a la seguridad y salud, mientras se lleva a cabo la fase de transporte dentro de una transacción comercial.

29. La carga peligrosa está compuesta de productos peligrosos tóxicos que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas.

30. Las mercancías peligrosas han sido clasificadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en su código *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG), en nueve clases o grupos en función de su peligrosidad, las que a su vez se dividen en subclases. (Ver Cuadro N° 1)

Cuadro N° 1
Clasificación de Sustancias Peligrosas

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
1	Explosivos	1.1	Riesgo de explosión en masa
		1.2	Riesgo de proyección
		1.3	Riesgo de incendio
		1.4	Bajo riesgo
		1.5	Riesgo de explosión en masa, altamente insensible
		1.6	Objetos insensibles que contienen sustancias detonantes.
2	Gases comprimidos, licuados o disueltos bajo presión	2.1	Gases inflamables
		2.2	Gases no inflamables
		2.3	Gases tóxicos

⁸ El 23 de mayo del 2012 INDECOPI remitió a OSITRAN la Carta N° 287-2012/PRE-INDECOPI, la cual entre otros documentos adjuntaba el Informe Técnico N° 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se concluye que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa.

⁹ "Transporte Marítimo de Contenedores: Organización y Gestión". Edita: Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana.

3	Líquidos inflamables		
		4.1	Sólidos inflamables
4	Sólidos inflamables	4.2	Sustancias que reaccionan espontáneamente
		4.3	Sólidos pirofóricos
5	Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos	5.1	Sustancias comburentes
		5.2	Peróxidos orgánicos
6	Sustancias venenosas	6.1	Venenos, tóxicos
		6.2	Sustancias infecciosas
7	Material radioactivo		
8	Sustancias corrosivas		
9	Sustancias peligrosas diversas		

Fuente: OMI

Elaboración: Gerencia de Regulación

IV.2. Marco Normativo

31. En la Resolución del Acuerdo de Directorio (RAD) N°020-2006-APN/DIR, se establecieron normas para mantener los niveles de operatividad y seguridad de las Instalaciones Portuarias Especiales (IPE). En el Anexo 9 se definieron dos tipos de carga peligrosa:
- Cargas de Depósito Prohibido: las cuales deben ser embarcadas o desembarcadas en forma directa, no pudiendo permanecer en las IPE¹⁰.
 - Cargas de Depósito Condicionado: De acuerdo al código IMDG, se consideran como carga de embarque o de retiro inmediato, pudiendo depositarse de forma excepcional en la IPE¹¹.
32. La referida resolución señala que en casos de fuerza mayor¹², las cargas de depósito prohibido exceptuando la Clase 1 (explosivos) podrán ser depositadas en las IPE, previa autorización de la APN, adoptándose las medidas de seguridad para las personas, instalaciones del puerto y de protección del medio ambiente.

IV.3. Alcance del servicio especial bajo análisis

33. El servicio especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa" tiene manejos distintos dependiendo del tipo de carga peligrosa. De esta forma, puede ser clasificada en: peligrosa-explosiva (en adelante, carga explosiva), carga fraccionada peligrosa que no sea explosiva de descarga directa (en adelante carga

¹⁰ Ver Anexo N°1

¹¹ Ver Anexo N°2

¹² El Anexo 9, numeral 3 de la Resolución del Acuerdo de Directorio (RAD) N°020-2006-APN/DIR, señala:

(...) "Se consideran como casos de fuerza mayor, las mercancías peligrosas de depósito prohibido que a continuación se describen:

3.1 De transbordo tanto, de embarque como de descarga y que tengan agotadas las posibilidades de permanecer en instalaciones distintas a las portuarias.

3.2 Las que no puedan ser retiradas en forma inmediata de las instalaciones portuarias por circunstancias ajenas de las partes.

3.3 Las que por causas muy particulares deben ser desconsolidadas desde contenedores en las Instalaciones Portuarias Especiales.

3.4 Otras que determine la Autoridad Portuaria Nacional."

fraccionada peligrosa directa) o carga fraccionada peligrosa que no sea explosiva de descarga indirecta (en adelante carga fraccionada peligrosa indirecta). De esta forma:

- La tarifa de carga fraccionada "peligrosa directa" y "explosiva" incluirá las siguientes actividades:
 - (i) El desembarco (o embarco) de la mercadería;
 - (ii) La estiba (o desestiba) y;
 - (iii) La tracción desde el costado de la nave hasta fuera del puerto (modo directo).
- La tarifa de carga fraccionada peligrosa indirecta incluye las siguientes actividades:
 - (i) El desembarco (o embarco) de la mercadería;
 - (ii) La estiba (o desestiba) y;
 - (iii) La tracción desde el costado de la nave hasta una IPE.

Cuadro N° 2
Alcance del Servicio especial de Tratamiento Especial a la Carga Fraccionada Peligrosa

Carga Fraccionada Peligrosa*		Carga Fraccionada Explosiva
Directa	Indirecta	
Descarga/embarque	Descarga/embarque	Descarga/embarque
Estiba/Desestiba	Estiba/Desestiba	Estiba/Desestiba
Tracción por parte del consignatario desde el costado de la nave hasta fuera del puerto	Tracción entre el costado de la nave y la IPE (excepcional)	Tracción por parte del consignatario desde el costado de la nave hasta fuera del puerto

*Es la carga fraccionada peligrosa sin incluir la Clase 1 (explosivos).

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

V. DE LA SOLICITUD DE FIJACIÓN TARIFARIA PRESENTADA POR APM TERMINALS

a) Inicio del procedimiento de parte

34. El artículo 61 del RETA establece, como parte del inicio del procedimiento de fijación tarifaria, una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y otra para la evaluación de procedencia de la misma, de la siguiente manera:

"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.

Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.

Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario. (...)"

[El subrayado es nuestro]

35. Sobre el particular, en el presente caso, se observa lo siguiente:

- Con fecha 7 de enero de 2013, la empresa concesionaria remitió a OSITRAN su propuesta tarifaria.
- Mediante la Resolución N° 010-2013-CD-OSITRAN, del 25 de marzo del 2013, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de "Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa".

b) Cumplimiento de los plazos.

36. Conforme lo señalado en el Artículo 56 del RETA, la Gerencia de Regulación¹³ cuenta con un plazo no mayor de 60 días hábiles, excepcionalmente prorrogables por un periodo máximo de 30 días hábiles adicionales, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando los requisitos establecidos por el Artículo 43 para la publicación de dicha propuesta tarifaria¹⁴.

¹³ Al respecto, conforme a lo señalado por el inciso 4 del Artículo 6 del RETA, la Gerencia de Asesoría Legal, es la que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de fijación, desregulación y/o revisión tarifaria.

¹⁴ Conforme a lo señalado por el Artículo 43 del RETA, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

- (i) Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que apruebe la fijación tarifaria.
- (ii) Exposición de Motivos;
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
- (iv) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación tarifaria.
- (v) Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencias Pública(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes

37. Por su parte la Gerencia General contará con 5 días hábiles para evaluar el referido informe y, en caso de considerarlo conforme, someterlo a consideración del Consejo Directivo, para que dentro del plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento, aprobar, de ser el caso, la publicación de la propuesta tarifaria.

VI. PROPUESTA DE APM TERMINALS

38. APM Terminals señala que el servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa consistiría en los cuidados o esfuerzos adicionales que serían necesarios para la prestación del servicio estándar embarque/descarga de carga fraccionada peligrosa. El Concesionario señala que este servicio involucra lo siguiente:

- Mayor número de estibadores o de personal altamente especializado que cuando se otorga el servicio estándar a la carga fraccionada convencional.
- Equipamiento especializado para el embarque/descarga de carga fraccionada peligrosa y para el manipuleo durante la transferencia y manipuleo en las zonas de almacenamiento.
- Medidas de control para prevenir riesgos del manejo de carga peligrosa.
- Menor rendimiento en la descarga o embarque, si se compara con carga fraccionada convencional. El mayor rendimiento trae consigo un mayor costo de oportunidad por uso del amarradero y equipos.

39. Según APM Terminals, más del 70% del transporte marítimo de este tipo de carga se realiza mediante un contrato del tipo *Free In and Out* (F.I.O). Es decir, el buque o naviera no asume ningún tipo de gasto o costo de la estiba y desestiba que corren por cuenta del consignatario de la mercancía.

40. Cabe resaltar que en su propuesta el Concesionario señala que el nitrato de amonio en sus diversas clases, concentró el 99,5% de la carga fraccionada peligrosa desemarcada en el año 2012, mientras que el nitrato de sodio y el nitrato de potasio apenas representaron en conjunto el 0,5%. El nitrato de amonio se encuentra catalogado por el IMDG dentro de la clase 5.1 "Materias comburentes" de mercancías peligrosas.

41. También precisa que por el Terminal Norte se moviliza otras mercancías peligrosas; no obstante estas son transportadas dentro de contenedores. Por ejemplo, el nitrato de sodio y el nitrato de potasio, que son embalados en bolsas, son transportados principalmente en contenedores y su transporte en forma fraccionada es eventual.

42. En ese sentido, puede afirmarse que la carga fraccionada peligrosa está compuesta casi en su totalidad por el nitrato de amonio, que es importado y utilizado

principalmente por la industria de voladura o explosivos, y en menor grado por la industria agrícola.

43. En relación a lo anterior, el Concesionario precisa que existe incertidumbre en la evolución futura de la demanda que tendrá la carga peligrosa en el terminal portuario del Callao, dado que la oferta nacional sustituirá las importaciones de nitrato de amonio una vez que entren en operación diversos proyectos petroquímicos en el sur del Perú.
44. En ese contexto, el Concesionario propone la metodología de tarificación comparativa (o *benchmarking*) como la óptima para fijar las tarifas por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa.
45. APM Terminals sostiene que la metodología de costos incrementales no resulta aplicable debido a las características propias del servicio, es decir, demanda incierta y probablemente nula¹⁵ (a partir de mediados del 2015), costos fijos difíciles de asignar y factor de riesgo no considerado (cuando se trata de mercancías peligrosas).
46. Según lo señalado por el Concesionario, su propuesta tarifaria se basa en lo siguiente:
 - Se obtiene una muestra de ocho terminales portuarios o puertos que prestan servicios cuyo alcance es el mismo que el del servicio "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa", por lo que se ha obtenido información pública de tarifas para las dos modalidades del servicio bajo análisis. En otros terminales portuarios también se cobra una tarifa especial o recargo por el servicio bajo análisis; no obstante, estos no han sido considerados principalmente porque no existe información pública o esta es sólo parcial (abarca parte del servicio bajo análisis).
 - En los terminales portuarios de la muestra, el servicio bajo análisis se presta en un mercado donde el marco regulatorio o la existencia de condiciones de competencia garantizan que se elimine o reduzca significativamente la presencia de rentas económicas (beneficios económicos por encima de lo recomendables).
47. Como se muestra en el Cuadro N° 3, el Concesionario propone que la tarifa aplicable al servicio especial "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa" tome la forma de una tarifa adicional o recargo al correspondiente al servicio de carga fraccionada convencional.

¹⁵ Debido al ingreso de las plantas petroquímicas.

Cuadro N° 3
Benchmarking Internacional: Tarifa Promedio y Tasa Promedio de Incremento

Terminal Portuario o Puertos	Modalidad directa				Modalidad indirecta				Diferencia entre modalidades (%)
	Tarifa promedio (1)	Tarifa (2)	Diferencia (2) - (1)	Incremento ((2)/(1))-1 (%)	Tarifa promedio (1)	Tarifa (2)	Diferencia (2) - (1)	Incremento ((2)/(1))-1 (%)	
1 Diversos terminales de Port Klang	5,34	8,55	3,21	60,1%	6,53	11,02	4,49	68,8%	28,9%
2 Port of Jebel Ali y Port Rashid	9,23	15,18	5,95	64,5%	11,28	18,26	6,98	61,9%	20,3%
3 Wallmann Terminal	/				25,78	62,34	36,56	141,8%	/
4 Steinweg Terminal Puerto de Hamburgo	16,8	40,91	24,11	143,5%	25,68	64,29	38,61	150,4%	57,1%
5 Colombo Port	5,4	11	5,6	103,7%	5,74	11,35	5,61	97,7%	3,2%
6 Manila International Container Terminal	6,13	13,33	7,2	117,5%	10,39	22,6	12,21	117,5%	69,5%
7 Operadora de la Cuenca del Pacífico CV	/				15,21	30,42	15,21	100,0%	/
8 Container Terminal and General Cargo JSC	15,91	31,82	15,91	100,0%	24,23	48,46	24,23	100,0%	52,3%
PROMEDIO DEL BENCHMARKING (MODALIDAD INDIRECTA)					15,6	33,59	17,99	104,8%	38,60%

(1) Tarifa promedio fraccionada convencional (en USD/t)

(2) Tarifa fraccionada peligrosa (en USD/t)

Fuente: APM Terminals

Elaboración: APM Terminals

48. El Concesionario, además propone una tarifa para la modalidad "directa" y otra para la "indirecta". En ese sentido, sostiene que la tarifa en la modalidad "directa" debe ser menor a la de la modalidad "indirecta", puesto que en la primera se utilizan menos recursos. Para su propuesta, APM Terminals calcula el promedio simple de las tarifas de los terminales portuarios o puertos que identificó en su muestra.

49. Como se observa en el Cuadro N° 4, en su propuesta APMT Callao propone tarifas adicionales de USD 7,86 y USD 5,67 por tonelada por el servicio "tratamiento

especial de carga fraccionada peligrosa” en la modalidad indirecta y directa, respectivamente.

Cuadro N° 4
Tarifas Propuestas para el Servicio de Tratamiento Especial de
Carga Fraccionada Peligrosa

Modalidad ^{3/}	Unidad de cobro	Tarifa adicional por el servicio de Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa	Tarifa mayor por el servicio tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa ^(*)
Indirecta	Tonelada	7,86	15,36
Directa	Tonelada	5,67	13,17

^{3/}En la página 10 de la propuesta de APMT se encuentra el cuadro “Tarifas propuestas para el servicio tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa: modalidad indirecta y directa”, cuyo contenido se contradice con lo señalado en el párrafo 22 de la misma página, por lo cual el Cuadro N° 4 se ha corregido según lo indicado en el mencionado párrafo 22.

^{*}La tarifa mayor por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa engloba tanto el servicio estándar (USD 7,50) y la tarifa adicional propiamente dicha del servicio bajo análisis.

Fuente: APM Terminals

Elaboración: APM Terminals

VII. PROPUESTA DE LA APN

50. Para la determinación de la propuesta de tarifas máximas para el servicio de tratamiento de carga fraccionada peligrosa, la APN realizó un *benchmarking*, en base a las tarifas públicas vigentes de terminales portuarios nacionales e internacionales.
51. La APN señala que en el país hay 34 Instalaciones Portuarias Certificadas (IPE), ninguna de las cuales moviliza todas las clases de mercancías peligrosas. En su mayoría, los terminales especializados como los de Consorcio Terminales movilizan únicamente mercancía peligrosa Clase 3.
52. Las instalaciones portuarias de uso público que se encuentran certificadas y movilizan mayor número de clases de mercancías peligrosas son DP World Callao (DPWC), Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) y Terminal Internacional del Sur (TISUR).
53. Al respecto se observa que, para el caso del tratamiento de mercancía peligrosa, en TPE el recargo sobre la tarifa de carga general o fraccionada es de 50% por

actividad. Cabe precisar que TPE es el único terminal multipropósito que cuenta con cadena de servicios integrada como el Terminal Portuario Muelle Norte.

54. Para la elaboración del *benchmarking*, la APN considera como referencia los tarifarios de cuatro terminales portuarios internacionales. Del análisis que realiza la APN, se observa que la unidad de cobro en su mayoría es por tonelada métrica. La APN señala que en algunos terminales portuarios no se cuenta con una tarifa establecida, dado que la “tarifa” se negocia entre las partes.
55. Asimismo, en los terminales portuarios analizados por la APN, a la tarifa por el servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa le corresponde un recargo que se aplica a la tarifa base según el tipo de carga: peligrosa y explosivos (ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5
Benchmarking de Terminales Portuarios

Puerto	Denominación	Tarifa 1 (en USD/t)	Tarifa 2 (en USD/t)
	Recargo de mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Uso de instalaciones portuarias al operador marítimo.	0,25	0,4
Contecar (Colombia)	Recargo de mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Uso de instalaciones portuarias al operador portuario terrestre.	0,05	0,08
	Recargo de mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Servicios de Operaciones Terrestres a la carga (valor mínimo USD 15).	1,25	2,00
Buenaventura (Colombia)	Recargo a mercancía peligrosa (25%), carga explosiva (40%). Uso de instalaciones portuarias a la carga.	1,18	1,88
Promedio		1,36	2,18

Fuente: APN

Elaboración: Gerencia de Regulación.

56. A partir de este *benchmark*, la APN concluye que para el manejo de mercancía peligrosa, el referente más adecuado es considerar un adicional de 25% sobre la tarifa estándar para el manejo de carga fraccionada general; y en caso que esta carga sea explosiva, de 40% sobre la tarifa estándar.

VIII. ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA TARIFARIO

57. Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.

58. De acuerdo con lo que establece el Artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado.

a) Estructura Tarifaria

59. Como se señaló anteriormente, el servicio bajo análisis tiene alcances distintos, dependiendo si se trata de carga fraccionada explosiva, carga fraccionada peligrosa directa o carga fraccionada peligrosa indirecta. En los dos primeros casos la descarga es directa (sin almacenarse en el puerto), el tercer caso es de descarga indirecta (cuando se almacena excepcionalmente en una IPE).

60. Por lo indicado, al servicio bajo análisis puede aplicársele tres tarifas de los casos señalados anteriormente:

- Carga fraccionada peligrosa bajo modalidad directa.
- Carga fraccionada peligrosa bajo modalidad indirecta.
- Carga fraccionada explosiva (modalidad directa).

b) Unidad de cobro

61. Para el servicio especial de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa es necesario establecer una unidad de cobro. Sobre el particular, el principio de consistencia que se enuncia en el Artículo 18 del RETA señala lo siguiente:

"En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del sistema tarifario".

[El subrayado es nuestro]

62. Con la finalidad de no alterar la estructura del sistema tarifario de la Concesión, y debido a que la tarifa por el servicio estándar de carga fraccionada es cobrada por tonelada métrica (t) según el Anexo 5 (Régimen Tarifario) del Contrato de Concesión, la unidad de cobro por el servicio especial de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa será también en toneladas métricas (t).

c) Determinación del nivel tarifario máximo

63. Para la determinación del nivel tarifario máximo se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*. Según el Reglamento de Tarifas de OSITRAN, esta metodología consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar.

IX. PROPUESTA DE OSITRAN

IX.1. Metodología

64. Como se mencionó anteriormente, para la determinación de la tarifa se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, la cual es definida en el Anexo I Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria del RETA:

"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. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias 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, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, 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."

[El subrayado es nuestro]

65. En el caso particular del servicio especial tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, la cadena logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tiende a operar de forma similar.

IX.2. Elección de la muestra

66. Para poder aplicar la metodología, el primer paso fue seleccionar una muestra representativa de tarifas cobradas por el servicio bajo análisis, para lo cual se tuvieron en consideración tres aspectos: (a) disponibilidad de información, (b) servicios comparables y (c) valores extremos.

a) Disponibilidad de información

67. Se identificaron diferentes terminales portuarios a nivel internacional que brindan el servicio de carga fraccionada peligrosa. Para ello, se revisaron los tarifarios y manuales de descripción de servicios, que se encuentran publicados en las páginas web de los terminales portuarios.
68. Como se evidencia, en muchos casos la información no era pública, estaba incompleta o no se precisaba el alcance de las tarifas. Por estos motivos se realizaron consultas vía correo electrónico.
69. Sin embargo, en algunos casos no hubo respuesta a las consultas realizadas por OSITRAN, ejemplos de estos casos son la Sociedad Portuaria Palermo (Colombia), Puerto de Buenos Aires (Argentina), Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Ecuador) y Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A (TPS) - Terminal 1 (Puerto de Valparaíso -Chile).

Cuadro N° 6
Puertos y Terminales Portuario consultados para el Benchmarking

N°	País	Puerto/Terminal Portuario	Disponibilidad de información
1		Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A (TPS) - Terminal 1	√
2		Puerto Montt	√
3		Terminal Puerto de Arica	√
4	Chile	Terminal Internacional de Iquique	√
5		Puerto de Antofagasta	√
6		Terminal Portuario de San Antonio	√
7		Terminal Portuario de San Vicente	√
8	Costa Rica	Puerto Caldera	√
9		Puerto Manta	√
10	Ecuador	Puerto de Guayaquil	√
11		Puerto Bolivar	√
12		Puerto Esmeralda	√
13	Perú	Terminal Portuario de Matarani	√
14		Terminal Portuario de Paita	√
15		Puerto Manzanillo	x
16		Terminal Portuario de Usos Múltiples Num II Altamira Tamps	√
17		Puerto de Lázaro Cárdenas, Mich.	x
18	México	Puerto de Mazatlán, Mich.	x
19		Puerto de Tampico, Tamps.	x
20		Puerto Madero	x
21		Puerto Veracruz	x
22	Argentina	Puerto de Buenos Aires	x
23		Puerto Zarate	x
24		Puerto de Barranquilla	√
25	Colombia	Sociedad Portuaria Palermo	√
26		Sociedad Portuaria Puerto de Santa Marta	√
27	Portugal	Puerto de Lisboa	√

28	Malasia	Diversos terminales de Port Klang	√
29	Emiratos Árabes Unidos	Port of Jebel Ali y Port Rashid	√
30	Alemania	Wallmann Terminal	√
31	Sri Lanka	Colombo Port	√
32	Filipinas	Manila International Container Terminal	√
33	Alemania	Steinweg Terminal Puerto de Hamburgo	√
34	México	Operadora de la Cuenca del Páccifico CV	√
35	Manila	Container Terminal and General Cargo JSC	√

Fuente y Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

b) Servicios comparables

70. Un segundo criterio para seleccionar los puertos en la muestra fue definir los alcances de los servicios que ofrecían. Para ello, en cada uno de los Terminales Portuarios se definen los servicios que involucran el tratamiento de carga fraccionada peligrosa, con la finalidad de estandarizar los cobros que se están realizando en los diferentes puertos que conforman la muestra.
71. Es claro, que no todos los puertos cobran los mismos conceptos. Es decir, los alcances de los servicios varían entre puerto y puerto, lo que hace necesario su homogenización para hacerlos comparables con el Terminal Muelle Norte.

Cuadro N° 7
Aplicación del Criterio de Servicios Comparables

N°	País	Puerto/Terminal Portuario	Servicios comparables
1		Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A (TPS) - Terminal 1	nd
2		Puerto Montt	x
3		Terminal Puerto de Arica	nd
4	Chile	Terminal Internacional de Iquique	nd
5		Puerto de Antofagasta	√
6		Terminal Portuario de San Antonio	√
7		Terminal Portuario de San Vicente	√
8	Costa Rica	Puerto Caldera	√
9		Puerto Manta	√
10	Ecuador	Puerto de Guayaquil	nd
11		Puerto Bolivar	nd
12		Puerto Esmeralda	nd
13	Perú	Terminal Portuario de Matarani	√
14		Terminal Portuario de Paita	√
16		Terminal Portuario de Usos Múltiples Num II Altamira Tamps	√
24	Colombia	Puerto de Barranquilla	nd
25		Sociedad Portuaria Palermo	nd

26		Sociedad Portuaria Puerto de Santa Marta	nd
27	Portugal	Puerto de Lisboa	x
28	Malasia	Diversos terminales de Port Klang	√
29	Emiratos Árabes Unidos	Port of Jebel Ali y Port Rashid	√
30	Alemania	Wallmann Terminal	√
31	Sri Lanka	Colombo Port	√
32	Filipinas	Manila International Container Terminal	√
33	Alemania	Steinweg Terminal Puerto de Hamburgo	√
34	México	Operadora de la Cuenca del Pacífico CV	√
35	Manila	Container Terminal and General Cargo JSC	√

Fuente y Elaboración: Gerencia de regulación de OSITRAN.

72. En ese sentido, en algunos terminales portuarios no se encontró una descripción clara de los servicios que involucraba las tarifas que se cobran por el servicio a la carga fraccionada peligrosa, lo que impedía la comparación con el Terminal Muelle Norte.
73. Asimismo, en otros casos, las tarifas portuarias no incluían los costos de los servicios que son ofertados por empresas extraportuarias. Este es el caso de Puerto Mont (Chile), en el cual, el servicio de estiba y desestiba es ofrecido por empresas privadas. En ese sentido, estas tarifas no serían comparables con el Terminal Muelle Norte (Ver Cuadro N°7)

c) Valores extremos

74. Otro criterio utilizado para seleccionar la muestra fue excluir los *outliers*, es decir, valores extremos, que estos valores generan distorsiones en la muestra, lo que podría sesgar los resultados que se obtengan al promediar las diferentes tarifas de la muestra.
75. En el caso del Terminal Portuario de Usos Múltiples Num II Altamira Tamps (México), la tarifa que cobra por la carga fraccionada peligrosa directa es superior en 390% al promedio de la muestra. Adicionalmente, estos valor se alejan significativamente de la mediana de la misma (Ver Cuadro N°7).

Cuadro N° 8
Aplicación del Criterio de "Valores Extremos"

N°	País	Puerto/Terminal Portuario	Tarifa carga fraccionada peligrosa directa USD	Tarifa carga fraccionada peligrosa indirecta USD
1		Puerto de Antofagasta	4,76	-
2	Chile	Terminal Portuario de San Antonio	17,72	-
3		Terminal Portuario de San Vicente	9,05	-
4	Costa Rica	Puerto Caldera	9,59	11,39

5	Ecuador	Puerto Manta	7,8	9,6
6	Perú	Terminal Portuario de Matarani	3,54	11,2
7		Terminal Portuario de Paita	-	20,82
8	Malasia	Diversos terminales de Port Klang	8,55	11,02
9	Emiratos Árabes Unidos	Port of Jebel Ali y Port Rashid	15,18	18,26
11	Sri Lanka	Colombo Port	11,00	11,35
12	Filipinas	Manila International Container Terminal	13,33	22,6
MEDIANA DE LA MUESTRA			9,32	11,37

Fuente y Elaboración: Gerencia de Regulación

76. En consecuencia, los tres criterios seleccionados por el Regulador se definieron con la finalidad de depurar la muestra de terminales portuarios, los cuales posteriormente serán utilizados en la determinación de la tarifa de carga fraccionada peligrosa (Ver Cuadro N°8).

IX.3. Muestra final

77. Los Terminales Portuarios seleccionados para establecer la tarifa de carga fraccionada peligrosa, fueron aquellos que cumplieron simultáneamente con los criterios de: disponibilidad de información, servicios comparables y valores extremos. Cabe precisar que en los Terminales Portuarios seleccionados, la tarifas se encuentran reguladas (Ver Cuadro N°9).

Cuadro N° 9
Muestra de terminales portuarios y puertos utilizada en el *benchmarking*

N°	País	Puerto/Terminal Portuario
1	Chile	Puerto de Antofagasta
2		Terminal Portuario de San Antonio
3		Terminal Portuario de San Vicente
4	Costa Rica	Puerto Caldera
5	Ecuador	Puerto Manta
6	Perú	Terminal Portuario de Matarani
7		Terminal Portuario de Paita
8	Malasia	Diversos terminales de Port Klang
9	Emiratos Árabes Unidos	Port of Jebel Ali y Port Rashid
10	Sri Lanka	Colombo Port
11	Filipinas	Manila International Container Terminal

Fuente y Elaboración: Gerencia de Regulación

A. Terminal Portuario de San Antonio (Chile)

78. San Antonio Terminal Internacional S.A. (STI S.A.) es el operador de la concesión del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio, ubicado en la costa oeste de Chile, a 108 kilómetros de Santiago, capital de Chile.
79. En este Terminal Portuario no se cobra recargo por el tratamiento de carga peligrosa de descarga directa, es decir cobran la misma tarifa que por carga fraccionada convencional.
80. En el "Manual de Servicios" de este Terminal Portuario, el servicio a la carga por uso de muelle se define como el derecho que tienen los armadores (por sí o por intermedio de su agente de naves o representantes) y los embarcadores o consignatarios de carga (por sí o por intermedio de sus representantes), a usar la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio en la atención de la carga transportada o a ser transportada en naves o embarcaciones que usen los sitios del frente de atraque. La tarifa por este servicio asciende a USD 0,72 por tonelada.
81. En el referido Manual, la transferencia de carga se define como el conjunto de las actividades de amarre o desamarre, estiba o desestiba; trinca o destrinca; embarque o desembarque; porteo; carguío o descarguío a medios de transporte terrestre; almacenamiento, acopio o depósito comercial, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios. La tarifa por transferencia de carga fraccionada asciende a USD 17,00 por tonelada.
82. Cabe precisar que en el caso de este Terminal Portuario, la tarifa para carga fraccionada peligrosa es la misma que para carga fraccionada convencional, pero el retiro de la carga es bajo la modalidad directa. De esta forma, la tarifa comparable con el Terminal Muelle Norte sería la suma de las tarifas de uso de muelle de carga más la tarifa por transferencia de carga fraccionada peligrosa (Ver Cuadro N° 10).

Cuadro N° 10
Tarifas Comparables del Terminal Portuario de San Antonio

Servicios*		Unidad	USD
Uso de muelle a la carga	(1)	t	0,72
Transferencia de carga fraccionada peligrosa** (2)		t	17,00
Tarifa Comparable con TMN ((1) +(2))			17,72

*Modalidad directa

**No se cobra un recargo por la transferencia de carga peligrosa.

Fuente: http://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

B. Terminal Portuario de San Vicente (Chile)

83. San Vicente Terminal Internacional es el concesionario del Terminal Portuario de San Vicente en Chile. Está conformado por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas [SAAM] y SSA Marine, dos de las principales empresas del rubro marítimo portuario en el continente americano, con importante presencia en las principales ciudades del resto mundo.
84. La Bahía de San Vicente está ubicada en la Octava región del Bío – Bío a 500 kilómetros al sur de Santiago.
85. Los cobros en este Terminal son similares al Terminal Portuario de San Antonio, es decir, se cobra la misma tarifa para el tratamiento de carga fraccionada convencional y para el de carga fraccionada peligrosa.
86. El alcance de los servicios de uso de muelle a la carga y transferencia a la carga fraccionada en conjunto, son comparables con el servicio bajo análisis en el Terminal Norte Multipropósito del Callao para carga explosiva y carga peligrosa directa.
87. En el “Manual de Servicios” se señala que el servicio de uso de muelle a la carga consiste en poner a disposición de las naves el sitio de traque, explanadas y áreas de tránsito para que se efectúe la transferencia de la carga, la tarifa por este servicio asciende a USD 2,70 por tonelada.
88. En el referido Manual, se define el servicio de transferencia a la carga fraccionada como el conjunto de actividades de amarre o desamarre, estiba o desestiba, trinca o destrinca, embarque o desembarque, porteo, carguío o descarguío a medios de transporte terrestre, almacenamiento, acopio o depósito comercial, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios. La tarifa por este servicio asciende a USD 6,35 por tonelada.
89. Cabe precisar que en el caso de este Terminal Portuario, la tarifa para carga fraccionada peligrosa es la misma que para carga fraccionada convencional, pero el retiro de la carga es bajo la modalidad directa. De esta forma, la tarifa comparable con el Terminal Muelle Norte sería la suma de las tarifas de uso de muelle de carga más la tarifa por transferencia de carga fraccionada peligrosa (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11

Tarifas comparables del Terminal Portuario de San Vicente

Servicios*	Unidad	USD
------------	--------	-----

Uso de muelle a la carga	(1)	t	2,70
Transferencia de carga fraccionada peligrosa (2)		t	6,35
Tarifa Comparable con TMN ((1) + (2))			9,05

*Modalidad directa.

**No se cobra un recargo por la transferencia de carga peligrosa bajo modalidad directa.

Fuente: <http://www.svti.cl/tarifas.html>

Elaboración: Gerencia de regulación de OSITRAN

C. Puerto de Antofagasta (Chile)

90. El Puerto de Antofagasta es de propiedad del Estado y es administrado por la Empresa Portuaria Antofagasta como autoridad portuaria, siendo una de las principales instalaciones portuarias del norte de Chile. Sirve también al tránsito de mercaderías desde y hacia Bolivia, Argentina y Paraguay.
91. El servicio uso de muelle a la carga consiste en el embarque o desembarque de carga entre la nave y el sitio, este servicio se cobra por cada tonelada métrica o fracción de tonelada transferida. La tarifa por uso de muelle a la carga general (fraccionada) de este servicio asciende a USD 3,40 por tonelada.
92. Para el manejo de carga peligrosa, la Empresa Portuaria Antofagasta aplica un recargo de 40% con respecto a la tarifa de carga convencional, lo cual equivale a USD 4,76 (3,40*1,40) por tonelada
93. Debido al alcance del servicio de uso de muelle a la carga es comparable con el servicio bajo análisis en el Terminal Norte Multipropósito del Callao para carga explosiva y carga peligrosa directa, por lo cual no habría ningún inconveniente de incluir la tarifa en el *benchmarking*.

Cuadro N° 12
Tarifas comparables del Puerto de Antofagasta

Servicios		Unidad	USD
Uso de muelle a la carga fraccionada*	(1)	t	3,40
Uso de muelle a la carga fraccionada peligrosa** (2)		t	4,76
Tarifa Comparable con TMN ((1) + (2))			4,76

*Modalidad directa

**Recargo de 40% sobre la tarifa convencional

Fuente: http://web.puertoantofagasta.cl/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=61

Elaboración: Gerencia de regulación de OSITRAN

D. Puerto Caldera

94. Puerto Caldera es el puerto marítimo costarricense más grande e importante para usos comerciales en la costa del Océano Pacífico de este país centroamericano. Está ubicado en la provincia de Puntarenas, Cantón de Esparza, distrito Espíritu Santo.
95. Puerto Caldera, actualmente es administrado por la Sociedad Portuaria de Caldera, empresa colombiana, que suscribió un contrato de administración por tiempo indefinid. El Puerto de Caldera posee un área superficial mayor de 241 000 m².
96. El servicio de muellaje consiste en la utilización que hace la mercadería de las instalaciones portuarias en su tránsito de o hacia la nave. La unidad de tarificación es por tonelada métrica, excepto en el caso de contenedores vacíos que será por unidad.
97. El servicio de carga o descarga consiste en la manipulación de la carga desde o hasta la bodega de la nave para ser depositada en el piso del muelle o viceversa, utilizando para ello los winches, las grúas y aparejos de la nave. Incluye la apertura y cierre de escotillas, la preparación de los aparejos de la nave y el uso del utillaje y dispositivos de agarre (eslingas, fajas y similares) que sean necesarios para la carga y descarga de las mercaderías, así como el servicio de tarja.
98. El servicio de transferencia consiste en la transferencia mecánica de las mercaderías desde el muelle al pie del gancho hasta el sitio de estiba en bodegas y patios o viceversa. El Prestatario del servicio de la carga asignará el equipo de transferencia que se requiera para atender la nave, según las características de la carga buscando la máxima eficiencia y productividad en las operaciones de cargue y descargue. En el caso del despacho directo de carga (contenedor, mercadería general, cajas hierro, etc.) del buque, si al bajar la carga al piso no hay un camión del transportista asignado a este buque, la carga será trasladada con equipo del puerto a un patio y por ende aplicará la tarifa correspondiente de transferencia.
99. En cuanto al manejo de carga peligrosa, el Puerto de Caldera no cobra una tarifa especial ni recargo. Por lo tanto, la tarifa por el manejo de carga fraccionada convencional es la misma que por la carga fraccionada peligrosa (Ver Cuadro N° 13).

Cuadro N° 13
Tarifas comparables del Puerto de Caldera

Servicios		Unidad	USD
Muellaje carga fraccionada*	(1)	t	0,50
Carga y descarga**	(2)	t	9,09
Transferencia o manipuleo***	(3)	t	1,8
Tarifa Comparable con TMN - Directa	[(1)+(2)]	t	9,59
Tarifa Comparable con TMN- Indirecta	[(1)+(2)+(3)]	t	11,39

*Se debe mencionar que en este Puerto se cobra una tarifa diferente por un mismo servicio dependiendo si la carga es de exportación (0,44 USD/t) o importación (0,56 USD/t), por lo cual se aplicó un promedio simple.

**Se debe mencionar que en este Puerto se cobra una tarifa diferente por un mismo servicio dependiendo si la carga es de exportación (7,49 USD/t) o importación (10,69 USD/t), por lo cual se aplicó un promedio simple.

***Se debe mencionar que en este Puerto se cobra una tarifa diferente por un mismo servicio dependiendo si la carga es de exportación (1,48 USD/t) o importación (2,12 USD/t), por lo cual se aplicó un promedio simple.

Fuente: <http://www.spcaldera.com/index.aspx>

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

E. Terminal Portuario Matarani (Perú)

100. Terminal Portuario de Matarani (TPM) es el principal puerto del sur del Perú. Este puerto que moviliza todo tipo de carga, fue concesionado a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A.-TISUR en agosto de 1999. El TPM se encuentra ubicado en el departamento de Arequipa, al extremo suroeste del Perú.
101. A partir de los servicios portuarios que ofrece el Terminal Portuario de Matarani, se reconstruyó la cadena logística marítima para carga peligrosa (modalidad directa e indirecta) y explosiva. En ese sentido, se consideraron las tarifas que actualmente cobra este Terminal por los servicios de uso de muelle, transferencia y manipuleo de carga fraccionada. Estos dos últimos servicios no regulados.
102. Así, el servicio por uso de muelle a la carga se define como el uso de la infraestructura para permitir la operación de traslado de carga de la nave a la zona designada para el almacenamiento y viceversa. Esta tarifa asciende a USD 3,50 por tonelada.
103. Con respecto al servicio de transferencia o tracción de carga, éste se define como el servicio de traslado de la carga desde el costado de la nave en la losa del muelle o lugar de tránsito designado, hasta las áreas de almacenamiento. La tarifa por este servicio asciende a USD 3,50 por tonelada.
104. El servicio de manipuleo de carga es el servicio de recepción, arrumaje o apilamiento de la carga en las áreas de almacenaje del terminal portuario, así como su entrega o despacho para el retiro o embarque. La tarifa por este servicio asciende a USD 4,20 por tonelada.
105. Cabe precisar que en el Terminal Portuario de Matarani el Concesionario no aplica recargo al tratamiento de la carga fraccionada peligrosa directa ni indirecta, pero sí se aplica un recargo al tratamiento de carga fraccionada explosiva. El recargo es de USD 0,04 por tonelada sobre el importe de la tarifa respectiva.

106. En consecuencia, a partir de la información tarifaria de este puerto, se puede calcular tres tarifas diferentes: tarifa para carga peligrosa, tarifa para carga peligrosa directa y tarifa para carga peligrosa indirecta (Ver Cuadro N°14).

Cuadro N° 14
Tarifas comparables del Terminal Portuario de Matarani

Servicios		Unidad	USD
Uso de muelle a la carga	(1)	t	3,50
Transferencia de carga fraccionada	(2)	t	3,50
Manipuleo de carga fraccionada	(3)	t	4,20
Tarifa Comparable con TMN- Carga Explosiva	[(1)+ USD0,04]	t	3,54
Tarifa Comparable con TMN- Carga Peligrosa Directa	[(1)]	t	3,50
Tarifa Comparable con TMN – Carga Peligros Indirecta	[(1)+(2)+(3)]	t	11,20

Fuente: http://www.tisur.com.pe/repositorioaps/o/o/jer/nt_noreguladas1/tarifas%20no%20reguladas%201.pdf
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

F. Terminal Portuario de Paita

107. Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) es el actual concesionario del Puerto de Paita; el cual se encuentra localizado en la Provincia de Paita, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura, al extremo noreste de Perú. TPE es el principal puerto del norte peruano, movilizand o contenedores de importación y exportación (principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas) y carga general.

108. Según el Contrato de Concesión, la tarifa por carga fraccionada o general por el servicio estándar de embarque y descarga en el terminal Portuario de Paita comprende el conjunto de actividades para embarcar o descargar carga fraccionada de las naves mercantes, entre las que se encuentran:

- El servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- El servicio de manipuleo en el área de almacenaje para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el consignatario y viceversa en caso de embarque.
- Los manipuleos necesarios al costado de la nave para el embarque oportuno de la carga.
- Enganche de la carga al costado de la nave, a los medios empleados para embarque (hook on) en caso de embarque.
- Desenganche de la carga de los medios empleados para descarga (hook off) en caso de descarga.
- La tarifa por este concepto solo se circunscribe a aquellas cargas que puedan ser manipuladas con montacargas de hasta tres toneladas de capacidad de levante.

109. La tarifa por embarque/descarga de carga fraccionada o general es una tarifa bajo la modalidad indirecta, la cual equivale a USD 13,88 por tonelada. En el caso de la carga fraccionada peligrosa, se le aplica un recargo de 50% a la tarifa base de la carga fraccionada convencional, por lo tanto la tarifa por carga fraccionada peligrosa bajo la modalidad indirecta es de USD 20,82 por tonelada. (Ver Cuadro N° 15).

Cuadro N° 15
Tarifas comparables del Terminal Portuario de Paita

Servicios	Unidad	USD
Tarifa de embarque/descarga de carga general o fraccionada	t	13,88
Tarifa comparable con TMN- Carga Peligrosa Indirecta	t	20,82

*El manejo de carga peligrosa tiene un recargo de 50%

Fuente: http://www.tisur.com.pe/repositorioaps/o/o/jer/nt_noreguladas1/tarifas%20no%20reguladas%201.pdf

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

G. Terminal Portuario de Manta (Ecuador)

110. En este Terminal Portuario, la tarifa por el servicio a la carga que comprende los servicios brindados a las cargas de embarque/desembarque hasta el buque (embarque) o hasta su ubicación en su puesto dentro del patio o bodega asignado por la Autoridad Portuaria de Manta (en el caso de desembarque). La tarifa por el servicio mencionado asciende a USD 6,50 por tonelada¹⁶.
111. Por otra parte, el servicio de movimiento de carga general involucra todas las operaciones que conlleven trasladar la carga de un sitio a otro o cargarla para su retiro siempre dentro de las instalaciones portuarias, sea para que se efectúen inspecciones de aforo, antinarcóticos, control fitosanitario, evalúo de daños o averías, recepción o entregas, etc. La tarifa por este servicio asciende a USD 1,50 por tonelada.
112. Cabe precisar, que en el Puerto de Manta se aplica un recargo de 20% sobre la tarifa convencional cuando se trata de carga peligrosa. Asimismo, se cobra un tarifa diferenciada por el embarque y desembarque de carga para lo cual se aplicó un promedio simple de ambas tarifas como se muestra en el Cuadro N°16.

Cuadro N° 16
Tarifas comparables del Puerto de Manta

Servicios		Unidad	USD
Carga general o fraccionada embarcada peligrosa*	(1)	t	8,40
Carga general o fraccionada desembarcada peligrosa*	(2)	t	7,20
Movimiento de carga general o fraccionada peligrosa*	(3)	t	1,80
Tarifa Comparable con TMN – Directa	(4)= $[(1)+(2)]/2$	t	7,80

¹⁶ A diferencia de otros puertos en el Puerto de Manta se cobra una tarifa diferente para carga embarcada (7,00 USD/t) y desembarcada (6,00 USD/t), con el fin de comparar las tarifas se procedió a aplicar un promedio simple, con lo cual la tarifa por el servicio a la carga embarcada/desembarcada por uso de las infraestructuras portuarias asciende a 6,50 USD/t

Tarifa Comparable con TMN – Indirecta	[(3)+ (4)]	t	9,60
---------------------------------------	------------	---	------

*La carga peligrosa tienen un recargo de 20%

Fuente: <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2011/10/Tarifario-APM-2011-Servicios-a-la-Carga-Carga-General.pdf>

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

Con respecto a los puertos que están fuera de la región latinoamericana

H. Port Klang (Malasia)

113. En Puerto Klang operan diversos terminales portuarios, tales como NorthportBhd (operado por KlangContainer Terminal Bhd -(KCT) y Westport Malaysia SdnBhd (operado por KelangMulti Terminal SdnBhd) que manejan por sus instalaciones carga fraccionada, por lo que se podría decir que existiría competencia intraportuaria.

114. En este puerto, existen varios servicios que permiten obtener el mismo alcance del servicio bajo análisis. En Puerto Klang existen tres servicios (uso de muelle, estiba/desestiba y manipuleo) que poseen el mismo alcance del servicio estándar y por los cuales se cobra una tarifa (a la carga fraccionada convencional). Al respecto, se describe brevemente cada uno de estos servicios:

- El servicio de uso de muelle se refiere a la dotación o utilización de infraestructura.
- El servicio de estiba/desestiba se refiere al servicio otorgado a bordo de nave
- El servicio de manipuleo en muelle y entrega directa contiene las actividades de manipuleo al costado de la nave (en muelle) por parte de estibadores y de utilizar los equipos correspondientes para hacer entrega de esta carga al costado de la nave
- El servicio de manipuleo en muelle y manipuleo en almacén - entrega indirecta se refiere al manipuleo de estibadores al costado de la nave, a la transferencia de la carga hacia zona de almacenamiento, recepción de dicha carga en almacén y despacho (entrega) de dicha mercancía al consignatario de la carga (Ver Cuadro N°17).

Cuadro N° 17
Tarifas comparables de Port Klang

Servicios estándar	Servicios*	Unidad		Convencional	Peligrosa
				USD	USD
Servicios que en conjunto, son comparables con el servicio bajo análisis en el Terminal Norte	Uso de muelle a la carga	t	(1)	0,82	0,82
	Estiba/desestiba	t	(2)	2,22	3,29
	Manipuleo en muelle - Entrega Directa	t	(3)	2,3	4,44

Multipropósito del Callao.	Manipuleo en muelle - Entrega Indirecta	t	(4)	3,49	6,91
Tarifa comparable	Uso de muelle más estiba/desestiba más manipuleo directo		(1)+(2)+(3)		8,55
	Uso de muelle más estiba/desestiba más manipuleo indirecto		(1)+(2)+(4)		11,02

I. Port of Jebel Ali y Port Rashid (Emiratos Árabes Unidos)

115. Los puertos de Jebel Ali y Rashid se encuentran en los Emiratos Árabes Unidos y se encuentran controlados por la Autoridad Portuaria Estatal de Dubai (conocido como DPWorld).

116. Estos dos puertos que manejan carga fraccionada, y se encuentran bastante cercanos (menos de 40 Km entre ambos), compiten intensamente con otros puertos de la región, tales como Puerto Klang (Malasia), Puerto de Salalah (Omán), Puerto de Colombo (Sri Lanka), entre otros.

117. En estos puertos existen dos servicios (estiba/desestiba y manipuleo) que en forma conjunta poseen el mismo alcance que el servicio bajo análisis. Al respecto, se describe brevemente cada uno de estos servicios:

- El servicio de estiba/desestiba se refiere al servicio que ofrecen los estibadores a bordo de nave.
- El servicio de manipuleo en muelle y entrega directa contiene las actividades de uso de muelle, manipuleo al costado de la nave (en muelle) por parte de estibadores y de utilizar los equipos correspondientes para hacer entrega de esta carga al costado de la nave.
- El servicio de manipuleo en muelle, manipuleo en almacén - entrega indirecta se refiere al manipuleo de estibadores al costado de la nave (en muelle), transferencia de la carga hacia zona de almacenamiento, recepción de dicha carga en almacén y despacho (entrega) de dicha mercancía al consignatario de la carga (Ver Cuadro N°18).

Cuadro N° 18

Tarifas comparables de Port of Jebel Ali y Port Rashid

Servicios estándar	Servicios*	Unidad		Convencional	Peligrosa
				USD	USD
Servicios que en conjunto, son comparables con el servicio bajo análisis en el Terminal Norte Multipropósito del	Estiba/desestiba	t	(1)	5,29	9,27
	Manipuleo en muelle - Entrega Directa	t	(2)	3,94	5,91
	Manipuleo en muelle - Entrega Indirecta	t	(3)	5,99	8,99

Callao.

Tarifa comparable	Estiba/desestiba más manipuleo directo	(1)+(2)	15,18
	Estiba/desestiba más manipuleo indirecto	(1)+(3)	18,26

J. Colombo Port y Manila International Container Terminal (Filipinas)

118. Los Puertos de Colombo (Sri Lanka) y Manila (Filipinas) presentan características parecidas a los Puertos de JebelAli y Rashid. Es decir, para el tratamiento de la carga fraccionada peligrosa emplean similares servicios, como son derecho de puerto, estiba o desestiba, así como desembarque y entrega (directa o indirecta) (Ver Cuadro N° 19).

Cuadro N° 19
Tarifas comparables de Colombo Port

Servicios estándar	Servicios*	Unidad	Convencional Peligrosa		
			USD	USD	
Servicios que en conjunto, son comparables con el servicio bajo análisis en el Terminal Norte Multipropósito del Callao.	Derecho de Puerto	t	(1)	0,4	0,4
	Estiba/desestiba	t	(2)	4,4	8,6
	Desembarque y Entrega Directa	t	(3)	0,6	2
	Desembarque y Entrega Indirecta	t	(4)	0,94	2,35
Tarifa comparable	Derecho de puerto más estiba/desestiba más desembarque directo		(1)+(2)+(3)		11,00
	Derecho de puerto más estiba/desestiba más desembarque indirecto		(1)+(2)+(4)		11,35

Cuadro N° 20
Tarifas comparables de Manila International Container Terminal

Servicios estándar	Servicios*	Unidad	Convencional Peligrosa		
			USD	USD	
Servicios que en conjunto, son comparables con el servicio bajo análisis en el Terminal Norte Multipropósito del Callao.	Manipuleo y Entrega directa (salida)	t	(1)	6,13	13,33
	Manipuleo y Entrega indirecta (entrada)	t	(2)	10,39	22,60
Tarifa comparable	Manipuleo y Entrega directa (salida)		(1)		13,33
	Manipuleo y Entrega indirecta (entrada)		(2)		22,60

IX.4. Benchmarking

119. Del *benchmarking realizado*, puede observarse que el Terminal Portuario de San Antonio es el que cobra la tarifa más elevada (17,72 USD/t) por los servicios comparables de carga fraccionada peligrosa directa y explosiva, mientras que el Puerto de Matarani tendría la tarifa más baja de la muestra (3,50 USD/t).

120. Asimismo, en lo que respecta a carga fraccionada peligrosa indirecta, el Manila International Container Terminal es el que cobraría la tarifa más elevada (22,60 USD/t) por un servicio que tiene el mismo alcance; mientras que el Puerto de Manta cobra la tarifa más baja de la muestra (9,60 USD/t).
121. En consecuencia, promediando las tarifas de la muestra de puertos se obtiene las tarifas propuestas que debería cobrar el Terminal Muelle Norte por el servicio de carga fraccionada peligrosa. Debe resaltarse que las tarifas calculadas son iguales para los servicios de "carga fraccionada peligrosa" y "carga fraccionada explosiva" (Ver Cuadro N° 21)

Cuadro N° 21

Benchmarking internacional de las tarifas del servicio de "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa"

N°	País	Terminal portuario/Puerto	Carga fraccionada peligrosa				Carga fraccionada explosiva	
			Convencional directa (USD)	Peligrosa directa (USD)	Convencional indirecta (USD)	Peligrosa indirecta (USD)	Convencional directa (USD)	Explosiva directa (USD)
1	Chile	Terminal Portuario de San Antonio	17,72	17,72			17,72	17,72
2	Chile	Terminal Portuario de San Vicente	9,05	9,05			9,05	9,05
3	Costa Rica	Puerto Caldera	9,59	9,59	11,39	11,39	9,59	9,59
4	Perú	Terminal Portuario de Matarani	3,50	3,50	11,20	11,20	3,50	3,54
5	Chile	Puerto de Antofagasta	3,40	4,76			3,40	4,76
6	Perú	Terminal Portuario de Paita			13,88	20,82		
7	Ecuador	Puerto de Manta	6,50	7,80	8,00	9,60	6,50	7,80
8	Malasia	Diversos Terminales de Port Klang	5,34	8,55	6,53	11,02	5,34	8,55
9	Emiratos Arabes Unidos	Port of Jebel Ali y Port Rashid	9,23	15,18	11,28	18,26	9,23	15,18
10	Sri Lanka	Colombo Port	5,40	11,00	5,74	11,35	5,40	11,00
11	Filipinas	Manila International Container Terminal	6,13	13,33	10,39	22,60	6,13	13,33
PROMEDIO DEL BENCHMARKING				10,05		14,53		10,05

IX.5. Tarifa propuesta

122. A partir del análisis realizado previamente, OSITRAN propone las tarifas para el servicio especial tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa para el Terminal Muelle Norte (Ver Cuadro N°22).

Cuadro N° 22
Tarifas propuestas por OSITRAN para el servicio especial "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa"

Tratamiento	Unidad de cobro	USD
Carga fraccionada peligrosa directa	t	10,05
Carga fraccionada peligrosa indirecta	t	14,53
Carga fraccionada explosiva	t	10,05

Fuente y Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

X. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

123. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

*"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI – X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.
(...)*

*Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.
(...)*

*Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).
(...)"*

124. El servicio especial tratamiento de carga fraccionada peligrosa se enmarca dentro de los denominados servicios especiales con tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X" cada cinco años.
125. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI – X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, estas deberán reajustarse en función a la información del RPI

de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.¹⁷

126. El inicio de la explotación del Terminal Norte del Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI – X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

XI. CONCLUSIONES

1. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 010-2013-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial "Tratamiento Especial a la Carga Fraccionada Peligrosa".
2. De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 010-2013-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria del servicio bajo análisis se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.
3. El servicio bajo análisis tiene alcances distintos. Para el caso de la tarifa propuesta por OSITRAN se consideran tres tipos carga fraccionada peligrosa: "peligrosa directa", "peligrosa indirecta" y "peligrosa explosiva". El Concesionario deberá cobrar únicamente la tarifa por el servicio especial de "tratamiento especial a la carga fraccionada peligrosa". No deberá realizar ningún cobro adicional a esa tarifa por cualquier otro concepto.
4. A partir de la metodología de fijación tarifaria de *benchmarking*, el Regulador propone las siguientes tarifas máximas para el servicio especial tratamiento especial de carga fraccionaria peligrosa:
 - Carga fraccionada peligrosa directa : 10,05 USD/t
 - Carga fraccionada peligrosa indirecta : 14,53USD/t
 - Carga fraccionada explosiva : 10,05 USD/t

Las tarifas se cobrarán por Tonelada Métrica (t). Estas tarifas serán aplicables para la descarga o embarque de carga fraccionada peligrosa (IMO), cuando así se precise según el código o regulación de seguridad aplicable en el Terminal Norte Multipropósito.

La(s) tarifa(s) será(n) cobrada(s) al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo.

¹⁷ Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI – X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.

5. Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

XII. RECOMENDACIONES

1. Remitir el presente informe al Consejo Directivo, para que teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas,

(a) Disponga la pre-publicación de las siguientes tarifas máximas, por la prestación del servicio especial "tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa":

- Carga fraccionada peligrosa directa : 10,05 USD/t
- Carga fraccionada peligrosa indirecta : 14,53 USD/t
- Carga fraccionada explosiva : 10,05USD/t

Las tarifas se cobrarán por Tonelada Métrica (t). Estas tarifas serán aplicables para la descarga o embarque de carga fraccionada peligrosa (IMO) cuando así se precise según el código o regulación de seguridad aplicable en el Terminal Norte Multipropósito.

La(s) tarifa(s) será(n) cobrada(s) al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo.

(b) Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Legal

BENJAMIN DE LATORRE LASTARRIA
Jefe de Regulación

Anexo N° 1
Cargas de Depósito Prohibido*

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
1	Explosivos	1.1	Riesgo de explosión en masa
		1.2	Riesgo de proyección
		1.3	Riesgo de incendio
		1.4	Bajo riesgo
		1.5	Riesgo de explosión en masa, altamente insensible
		1.6	Objetos insensibles que contienen sustancias detonantes.
3	Líquidos inflamables	3,1	
5	Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos	5.2	Peróxidos orgánicos
6	Sustancias venenosas	6.2	Sustancias infecciosas
7	Material radioactivo		

(*) Deben ser embarcados o desembarcados en forma directa, no pudiendo permanecer en las IPE

Fuente: Resolución N°003-2006-APN/DIR

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

Anexo N° 2
Cargas de Depósito Condicionado*

Clase	Descripción	Sub clase	Descripción
2	Gases comprimidos, licuados o disueltos bajo presión	2.1	Gases inflamables
		2.2	Gases no inflamables
		2.3	Gases tóxicos
3	Líquidos inflamables	3.2	
		3.3	
4	Sólidos inflamables	4.1	Sólidos inflamables
		4.2	Sustancias que reaccionan espontáneamente
		4.3	Sólidos pirofóricos
5	Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos	5.1	Sustancias comburentes
6	Sustancias venenosas	6.1	Venenos, tóxicos
8	Sustancias corrosivas		
9	Sustancias peligrosas diversas		

(*) De acuerdo al Código IMDG, se considera como carga de desembarque o de retro inmediato, pudiendo depositarse en forma excepcional en la IPE.

Fuente: Resolución N°003-2006-APN/DIR.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

ANEXOS N° 3

Tarifarios de los puertos y terminales portuarios incluidos en el *benchmarking*