

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0062-2020-CD-OSITRAN**

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020
19:33:20 -0500

Lima, 09 de diciembre de 2020

VISTOS:

El Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

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

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

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

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

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

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020 10:09:00 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020 08:57:44 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/12/2020 19:51:14 -0500

Que, 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, en representación del Estado, quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional, y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario);

Que, el numeral 8.23 de la sección “Régimen Económico: Tarifas y Precio” del Contrato de Concesión regula el procedimiento de fijación tarifaria para Servicios Especiales no previstos en el contrato o Servicios nuevos, remitiendo los aspectos procedimentales al Reglamento de Tarifas del Regulador;

Que, el 26 de agosto de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria solicitado por APMT para el Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao cuando este sea solicitado por el consignatario de carga fraccionada como parte de paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y Gate In, sin restricción respecto del tipo de producto;

Que, el artículo 42 del RETA establece que Ositrán deberá publicar en el diario oficial “El Peruano” y en su página web, la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante; agregando en su artículo 43 que la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos: (i) el proyecto de resolución del Consejo Directivo que aprueba la fijación, revisión o desregulación tarifaria correspondiente, (ii) la exposición de motivos, (iii) la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) el plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta, y (v) la fecha y lugar donde se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondientes;

Que, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo que aprueba la fijación tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 719-2020-CD-OSITRAN y sobre la base del informe con la propuesta de vistos;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, así como sus anexos; y, disponer su publicación en el portal institucional del Ositrán (www.ositran.gob.pe).

Artículo 2°.- Disponer la publicación de la presente resolución y de los siguientes documentos en el diario oficial “El Peruano” y en el portal institucional de Ositrán (www.ositran.gob.pe):



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

- (i) El proyecto de resolución de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío.
- (ii) La exposición de motivos del proyecto de resolución de revisión tarifaria a la que hace referencia el punto anterior.
- (iii) La relación de documentos que constituyen el sustento de la referida propuesta.

Artículo 3°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán 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 2° de la presente resolución, a través del diario oficial “El Peruano”, precisando el lugar, la fecha y la hora en que se llevará a cabo la mencionada audiencia, en atención a lo dispuesto en los artículos 43 y 48 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus normas modificatorias.

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 2°, para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias al Ositrán en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, Surquillo, Lima, o por medio electrónico a info@ositrان.gob.pe; los cuáles serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Artículo 5°.- Notificar la presente resolución a la empresa APM Terminals Callao S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT: 2020088036

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

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020
18:56:25 -0500

Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020
20:14:12 -0500



PROPUESTA

FIJACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL “PRE- ENFRIADO DE CONTENEDOR VACÍO” EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, 18 de noviembre de 2020

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 19:55:45 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 19:32:49 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:45:44 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:39:38 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:30:56 -0500

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. ANTECEDENTES	6
II. MARCO LEGAL.....	7
II.1. Alcance de la función reguladora de Ositrán	7
II.2. Del Marco Contractual.....	8
II.3. Del Reglamento General de Tarifas de Ositrán.....	8
II.4. El procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales.....	10
III. DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL	13
IV. METODOLOGÍA	15
V. PROPUESTA DE APMT.....	15
VI. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRÁN.....	17
VI.1. ESTRUCTURA TARIFARIA.....	17
VI.2. UNIDAD DE COBRO	17
VI.3. DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO.....	18
VI.3.1 Metodología.....	18
VI.3.2 Elección de la muestra	19
VI.3.3 Muestra final	30
VI.3.4 Tarifa Propuesta.....	31
VII. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES	31
VIII. CONCLUSIONES.....	32
IX. RECOMENDACIONES	32
RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA	34
ANEXOS.....	35

RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES

El 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, en representación del Estado, (en adelante, el Concedente o el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APMT).

Con fecha 16 de junio de 2014 se suscribió un Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ositrán y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, Indecopi), a fin de dar atención a las propuestas de Servicios Especiales presentadas por APMT en el marco de lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión.

Mediante Carta N° 596-2019-APMTC/LEG, de fecha 11 de septiembre de 2019, APMT remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la *Propuesta del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”* (en adelante, la Propuesta de Servicio Especial).

El 20 de diciembre de 2019, el Indecopi remitió al Concesionario, con copia al Ositrán y a la APN, la Carta N° 1910-2019/ST-CLC-INDECOPI, mediante la cual envió su análisis de condiciones de competencia del servicio solicitado por APMT, en el que concluía que bajo determinadas circunstancias el *Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”* no se prestaría en condiciones de competencia.

El 17 de junio de 2020, mediante Carta N° 369-2020-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío”.

El 26 de agosto de 2020, mediante Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”.

DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL

Para la definición y alcance del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío” se ha tomado en cuenta lo indicado en la Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que dispuso el inicio del presente procedimiento tarifaria, según la cual:

- El servicio objeto de fijación tarifaria es el que será brindado a cualquier consignatario de carga fraccionada (sin hacer distinción del tipo de producto) que demande el servicio en el terminal portuario y que forme parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In* y el servicio denominado “Pre-enfriado de contenedor vacío”.
- En ese caso, el Servicio Especial que será provisto por el Concesionario consiste en proveer de energía a los contenedores vacíos *reefer*, de acuerdo a la solicitud del cliente, con el fin de eliminar cualquier calor residual (al interior, paredes, suelo y techo) del contenedor y adecuarlo a la temperatura de frío que exija el cliente. Dicha provisión de energía será efectuada de manera previa a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer* e incluye actividades de monitoreo(s) e inspección(es).

METODOLOGÍA

De conformidad con la Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la tarifa que cobrará el Concesionario por el Servicio Especial Pre-enfriado de Contenedor Vacío ha sido determinada a partir de la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), según la definición y alcances de dicha metodología prevista en el Anexo I del Reglamento General de Tarifas de Ositrán (en adelante, RETA).

PROPUESTA DE APMT

El Concesionario propuso que la tarifa por el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor Vacío se fije por contenedor de 20 o 40 pies, para lo cual propone una muestra de 15 terminales portuarios o depósitos extraportuarios nacionales e internacionales.

Así, la tarifa propuesta corresponde al promedio de la muestra seleccionada por APMT que incluye a TISUR, Neptunia, Terminal de Contenedores de Valparaíso, Terminal Pacifico del Sur, San Antonio Terminal Internacional, Puerto Central, San Vicente Terminal Internacional, Puerto Angamos, Iquique, Terminal Portuario de Arica, Terminal Marítimo Puerto Caldera, PSA Hyundai Pusan Newport, Sun Kwang Newport Container Terminal, Kao Ming Container Terminal KMCT y South Asia Pakistan Terminals:

Tarifa máxima propuesta por APMT*
para el servicio de Pre-enfriado de contenedor vacío

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (En USD, sin IGV)
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	39,80

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

PROPUESTA DE OSITRÁN

Según el artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de Ositrán: (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.

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. Estos tres componentes forman parte de la presente propuesta Tarifaria de Ositrán.

Bajo la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), la tarifa que determine el regulador será aquella que resulte de promediar las tarifas de una muestra de terminales portuarios que brindan el servicio de Pre-enfriado de Contenedor Vacío con características similares al servicio objeto del presente procedimiento tarifario.

En ese sentido, en el presente caso se han seleccionado siete (7) terminales portuarios que cumplen con los criterios de a) disponibilidad de información pública y detallada, b) alcances de los servicios que sean comparables y c) no consignan valores extremos (el cálculo incluyó la estandarización de las tarifas cobradas en dichos terminales portuarios, así como la aplicación del test estadístico de Tukey o recorrido intercuartílico y del test de Peirce).

Considerando lo anterior, la tarifa a ser cobrada por el Concesionario a los usuarios que soliciten el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor vacío será de **USD 30,57 por contenedor de 20 o 40 pies**, tal como se muestra a continuación:

Muestra de terminales portuarios y puertos utilizada en el *benchmarking*

	Puerto/Terminal Portuario	Tarifa USD/Contenedor
Chile	San Antonio Terminal Internacional – STI	30,00
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	30,00
	Talcahuano Terminal Portuario	30,00
	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	30,00
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	31,99
México	Puerto Veracruz	31,00
Perú	Terminal Portuario de Salaverry	31,00
Promedio		30,57

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Esta tarifa será aplicable a los consignatarios de carga fraccionada que soliciten el servicio en el terminal portuario y como parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto.

Finalmente, cabe indicar que la tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV), y podrá ser reajustada anualmente por el factor RPI - X y revisada cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio “RPI - X” previsto en el Contrato de Concesión.

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, en representación del Estado, (en adelante, el Concedente o el MTC), , quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APMT).
2. Con fecha 16 de junio de 2014 se suscribió un Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán) y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, Indecopi) a fin de dar atención a las propuestas de Servicios Especiales presentadas por APMT en el marco de lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión.
3. Mediante Carta N° 596-2019-APMTC/LEG, de fecha 11 de septiembre de 2019, APMT remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la *Propuesta del Servicio Especial "Pre-enfriado de contenedor vacío"* (en adelante, la Propuesta de Servicio Especial).
4. El 14 de octubre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0048-2019-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0132-2019-IC-OSITRAN, se determinó que el servicio objeto de la solicitud de APMT califica como Servicio Especial no incluido en el Contrato de Concesión.
5. El 20 de diciembre de 2019, el Indecopi remitió al Concesionario con copia al Ositrán y a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), la Carta N° 1910-2019/ST-CLC-INDECOPÍ, la cual contenía adjunto su análisis sobre las condiciones de competencia en las que se brindaría el servicio.
6. El 17 de junio de 2020, mediante Carta N° 369-2020-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio especial de "Pre-enfriado de contenedor vacío".
7. Mediante Oficio N° 00039-2020-GRE-OSITRAN del 22 de junio de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos requirió al Concesionario la remisión de información complementaria, para dar cumplimiento al contenido mínimo que debe incluir toda solicitud de fijación tarifaria conforme a lo establecido en el artículo 62 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.
8. Mediante Carta N° 433-2020-APMTC-LEG, recibida el 26 de junio de 2020, el Concesionario remitió la información solicitada en el Oficio N° 00039-2020-GRE-OSITRAN.
9. El 11 de agosto de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se recomienda el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial de "Pre-enfriado de contenedor vacío".
10. Mediante Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN del 26 de agosto de 2020, el Consejo Directivo de Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial "Pre-enfriado de contenedor vacío".
11. Mediante Oficio N° 00110-2020-SCD-OSITRAN, recibido el 28 de agosto de 2020, la Secretaría del Consejo Directivo de Ositrán, notificó a APMT la Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN.

II. MARCO LEGAL

II.1. Alcance de la función reguladora de Ositrán

12. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
13. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
14. Asimismo, el literal b) del Numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley atribuye a Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un Contrato de Concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.
15. El artículo 10 del Reglamento General de Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios. Por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el Ositrán fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
16. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emita la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
17. De otro lado, es pertinente señalar que el numeral 21.1 del artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), señala que le corresponde a Ositrán:
 - (i) Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
 - (ii) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.
18. 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:
 - (i) 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 Ositrán.
 - (ii) 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.

19. Como puede observarse, el marco normativo de Ositrán como la Ley del SPN le reconocen competencia para fijar tarifas, en especial en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia.

II.2. Del Marco Contractual

20. En relación con los procedimientos tarifarios, el Contrato de Concesión en su acápite correspondiente al *Régimen Económico: Tarifas y Precio*, regula el procedimiento de fijación tarifaria para Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o Servicios nuevos, remitiendo los aspectos procedimentales al Reglamento de Tarifas del Regulador, conforme se aprecia a continuación:

“RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO

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.*

(...)

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 a 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.

(...)

En el caso 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 y condiciones.

[Subrayado agregado.]

21. Tal como se puede apreciar, el Contrato de Concesión reconoce a Ositrán como la entidad competente para el proceso de fijación tarifaria de servicios especiales y de servicios nuevos. Esto es concordante con la Cláusula 1.23.94, la cual señala que las disposiciones de Ositrán, que incluye los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el artículo 24 del Reglamento General de Ositrán, 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.”
22. En la misma línea, la Cláusula 14.7 del Contrato de Concesión reconoce que el Regulador “...está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen.”
23. De lo expuesto, el Contrato de Concesión establece el procedimiento para la fijación de la tarifa. Asimismo, reconoce que es el Ositrán el encargado de fijar tarifas, en concordancia con las funciones asignadas por el marco normativo, en especial la relacionada a la función reguladora en el ámbito portuario.

II.3. Del Reglamento General de Tarifas de Ositrán

24. Por otro lado, el Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, 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 Ositrán, 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 Ositrán (artículos 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 (artículos 9 y 24).
- 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 (artículos 9 y 24).
- Corresponde a Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (artículo 17).
- Por otro lado, la Única Disposición Complementaria 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 oficio. De esta manera, al ser la mencionada Única Disposición Complementaria 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.

25. En virtud de lo expuesto, se puede afirmar lo siguiente:

- (i) De acuerdo con el RETA, Ositrán tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- (ii) El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrollados parcialmente.
- (iii) El RETA establece que Ositrán deberá regular mediante la fijación de tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- (iv) Conforme a lo dispuesto por la Cláusula 8.23 del Contrato, en el caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, Ositrán 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).

- (v) Conforme a lo dispuesto por el artículo 17 del RETA, corresponde a Ositrán fijar las tarifas de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.

II.4. El procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales

26. 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.”

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

“8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR¹

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*

¹ Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución N° 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

“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.”

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 (...)”

28. En relación con los servicios especiales, la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión establece el alcance 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.”

[Subrayado agregado.]

29. La Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, por su parte, contiene las pautas del procedimiento que debe seguir el Concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial y define el rol del Indecopi en la fase previa al inicio del procedimiento y el rol del Ositrán en la fijación de la tarifa, en el escenario que Indecopi considere que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio.

“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.”

[Subrayado agregado.]

30. En virtud de lo expuesto, puede señalarse lo siguiente:

- (i) Los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos al Servicio Estándar (Cláusula 1.23.98)
- (ii) Por la prestación de los Servicios Especiales, el Concesionario tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (Cláusula 1.23.98)
- (iii) El Concesionario está facultado a prestar los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten. (Cláusula 8.20)
- (iv) El Concesionario se encuentra obligado a prestar a los usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con tarifa. (Cláusula 8.20)
- (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, el Concesionario deberá presentar al Indecopi su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos de que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia. (Cláusula 8.23)
- (vi) En caso Indecopi se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, Ositrán iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria según corresponda (Cláusula 8.23).

31. En ese sentido, de conformidad con lo dispuesto por el RETA, el procedimiento de fijación tarifaria a iniciativa de parte debe seguir las siguientes etapas:

a) Inicio del procedimiento a instancia de parte

32. El artículo 61 del RETA establece que la Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria. Asimismo, señala que mediante Resolución de Consejo Directivo se da el inicio al procedimiento de fijación tarifaria.

“Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

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

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

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

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

[Subrayado agregado.]

33. Sobre el particular, en el presente caso, observamos lo siguiente:

- ✓ El 07 de junio de 2020, mediante Carta N° 369-2020-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del servicio especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”.
- ✓ Luego de revisar la documentación adjunta a la Carta N° 369-2020-APMT/LEG, se evidenció que ella no contenía la base de datos utilizada para el cálculo de la propuesta Tarifaria bajo la metodología *benchmarking* planteada por el Concesionario, aspecto que forma parte del contenido mínimo que debe incluir toda solicitud de fijación tarifaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 62 del Reglamento General de Tarifas de Ositrán. Considerando ello, mediante Oficio N° 00039-2020-GRE-OSITRAN del 22 de junio de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos informó al Concesionario que, a fin de admitir a trámite su solicitud, debía remitir la referida base de datos.
- ✓ Mediante Carta N° 433-2020-APMTC-LEG, recibida el 26 de junio de 2020, el Concesionario remitió la base de datos solicitada en el Oficio N° 00039-2020-GRE-OSITRAN.
- ✓ El 11 de agosto de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual recomiendan el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío”.
- ✓ Mediante Resolución N°046-2020-CD-OSITRAN del 26 de agosto de 2020, sustentada en el Informe antes citado, el Consejo Directivo de Ositrán, dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del servicio especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”.

b) Propuesta tarifaria del Regulador

34. Conforme a lo señalado por el artículo 56 del RETA, luego de iniciado el procedimiento de fijación tarifaria, la Gerencia de Regulación 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 en el artículo 43 para la publicación de dicha propuesta tarifaria².
35. Por su parte la Gerencia General contará con cinco 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, apruebe, de ser el caso, la publicación de la propuesta tarifaria.
36. En ese sentido, considerando que Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN fue emitida el 26 de agosto de 2020, el trámite del presente procedimiento de fijación tarifaria se encuentra en la etapa de elaboración de la propuesta tarifaria a cargo del Regulador y se encuentra dentro de los plazos establecidos por el RETA de Ositrán.

III. DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL

37. Con el fin de determinar los alcances de la tarifa a ser fijada, es necesario precisar las actividades consideradas dentro del Servicio Especial conforme lo indicado en la Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-

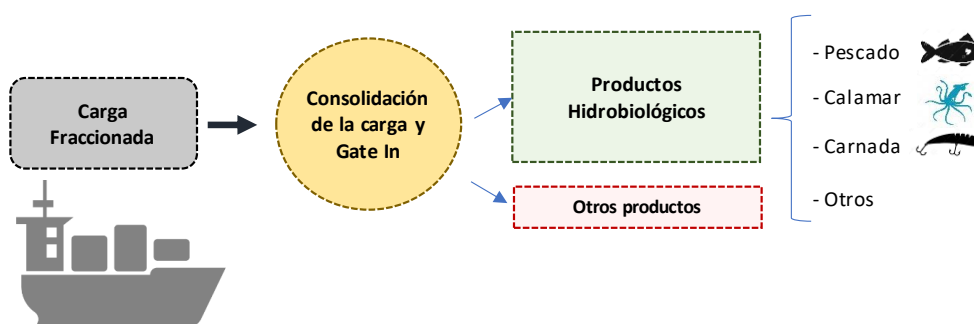
² Conforme a lo señalado por el Art. 43 del RETA, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

- (i) Proyecto de Resolución que apruebe la fijación.
- (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) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes.

GAJ), mediante la cual el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria³.

38. Al respecto, cabe mencionar que, de acuerdo con la evaluación de condiciones de competencia de Indecopi, el Servicio “Pre-enfriado de contenedor vacío” está conformado por tres servicios relevantes, de los cuales solo uno de ellos no se prestaría en condiciones de competencia y es únicamente respecto de ese servicio sobre el que versará el presente procedimiento de fijación tarifaria.
39. Así pues, el servicio que debe ser objeto de fijación tarifaria se refiere a aquel que será brindado a cualquier consignatario de carga fraccionada (sin hacer distinción del tipo de producto) que demande el servicio en el terminal portuario y que forme parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In* y el servicio denominado “Pre-enfriado de contenedor vacío”, sin hacer distinción al tipo producto. Dicha definición del Servicio Especial será denominada, en adelante, servicio bajo análisis.
40. En esa línea, el servicio especial objeto del procedimiento de fijación tarifaria consiste en proveer de energía a los contenedores vacíos *reefer*, de acuerdo a la solicitud del cliente, con el fin de eliminar cualquier calor residual (al interior, paredes, suelo y techo) del contenedor y adecuarlo a la temperatura de frío que exija el cliente. Dicha provisión de energía será efectuada de manera previa a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer*, incluyendo el (los) monitoreo(s) e inspección(es) previo(s) a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer*, y está dirigido a los consignatarios de carga fraccionada que han solicitado los servicios de consolidación de carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto.
41. En el Gráfico N° 1 se presenta un diagrama que ilustra de manera gráfica el alcance del Servicio Especial objeto del presente procedimiento tarifario.

Gráfico N° 1
Estructura de la Demanda Potencial del Servicio Especial de Pre-enfriado de contenedor vacío



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³ Para definir los alcances del Servicio Especial, en el Informe N° 0091-2020-IC-OSITRAN se utilizó la propuesta de servicio especial presentada por el Concesionario mediante Carta N° 596-2019-APMTC/LEG y lo analizado en el Informe 087-2019/ST-CLC-INDECOPI, remitido mediante Carta N° 1910-2019/ST-CLC-INDECOPI del 20 de diciembre de 2019.

IV. METODOLOGÍA

42. De acuerdo con lo señalado en el Informe N° 091-2020-IC-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2020-CD-OSITRAN, la tarifa que cobrará el Concesionario por el servicio bajo análisis será determinada a partir de la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), la cual es definida en el Anexo I del RETA de la manera siguiente:

Tarificación comparativa (benchmarking)

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. 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.

[Subrayado agregado.]

43. De acuerdo con lo indicado en la resolución de inicio del procedimiento, la elección de la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) se basó en los siguientes factores:
- El Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío” es un nuevo servicio que el Concesionario ofrecerá a los Usuarios de carga fraccionada, por lo que no se dispone de información histórica respecto de la demanda de carga fraccionada que requiere ser consolidada en contenedores vacíos anteriormente pre-enfriados. En consecuencia, no es posible proyectar de manera precisa cifras de demanda del servicio.
 - La metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) resulta apropiada para fijar la tarifa, considerando que su implementación no requiere de proyecciones de demanda del servicio y que existe información sobre las tarifas que otros puertos nacionales e internacionales aplican a dicho servicio.
44. Antes de proceder a desarrollar la propuesta tarifaria del Regulador, se revisará la propuesta tarifaria presentada por APMT para el servicio bajo análisis.

V. PROPUESTA DE APMT

45. El Concesionario propone que la tarifa por el servicio bajo análisis se fije por contenedor de 20 o 40 pies. Para ello propone una muestra de 14 terminales portuarios nacionales e internacionales o terminales extraportuarios, en los que la tarifa es la misma para un contenedor de 20 o 40 pies, a excepción de Sun Kwang Newport Container Terminal que tiene una tarifa diferente según el tamaño del contenedor.
46. A continuación, se presentan las tarifas por el servicio bajo análisis en la muestra compuesta por 14 terminales portuarios en América y Asia y un depósito extraportuario de Perú (Neptunia) seleccionados por APMT.

Cuadro N° 1
Benchmarking internacional presentado por APMT

Terminal Portuario o Extra portuario	País	Tarifa (USD) ⁽¹⁾
Terminal Internacional del Sur – TISUR	Perú	35,00
Neptunia – Depósito temporal extraportuario	Perú	30,00
TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	Chile	31,00
Terminal Pacífico del Sur – TPS	Chile	20,00
San Antonio Terminal Internacional – STI	Chile	30,00
Puerto Central	Chile	30,00
San Vicente Terminal Internacional - SVTI	Chile	31,00
Puerto Angamos	Chile	36,74
Iquique Terminal Internacional – ITI	Chile	45,00
Terminal Portuario de Arica - TPA	Chile	73,50
Terminal Marítimo Puerto Caldera	Chile	51,10
PSA Hyundai Pusan Newport Terminal PSA HPTN ⁽²⁾	Corea del Sur	27,69
Sun Kwang Newport Container Terminal SNCT ^(2,3)	Corea del Sur	36,65
Kao Ming Container Terminal KMCT ⁽²⁾	Taiwán	49,62
South Asia Pakistan Terminals – SAPT	Pakistán	70,00
Promedio ⁽⁴⁾		39,80

Notas:

(1) Las tarifas de la muestra no incluyen IGV.

(2) Para aquellas tarifas que no están expresadas en dólares de Estados Unidos (USD) se utiliza el tipo de cambio del 06.04.2020 (KRW 1 227,68 por USD y TWD 30,23 por USD)

(3) El terminal portuario SNCT posee una tarifa para los contenedores de 20 pies y otra mayor para los contenedores de 40 pies. El Concesionario utiliza la tarifa correspondiente a contenedores de 40 pies, ya que para el transporte de pescado congelado, en la mayoría de los casos, se utilizan contenedores de este tamaño.

(4) El promedio ha sido redondeado a una décima.

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

42. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, las tarifas de los distintos terminales portuarios son bastante similares, excepto TPS (Chile), TPA (Chile) y SAPT (Pakistán) que poseen tarifas algo alejadas del promedio de USD 39,80; no obstante, APMT considera adecuado seguir utilizando estos tres últimos terminales portuarios como parte de su muestra.
43. En tal sentido, sobre la base del promedio de la muestra de los terminales portuarios muestra antes presentada, APMT propone como tarifa máxima por el servicio de “Pre-enfriado de contenedor vacío” la tarifa de USD 39,80 (sin IGV) por contenedor de 20 pies o 40 pies.

Cuadro N° 2
Tarifa máxima propuesta por APMT
para el servicio de Pre-enfriado de contenedor vacío

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (USD)
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	39,80

Nota: La tarifa no incluye IGV.

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

VI. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRÁN

44. Según el Artículo 5 del RETA, el Ositrán tiene competencia exclusiva para (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.
45. Es preciso indicar que, conforme al 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. Estos tres componentes forman parte de la presente Propuesta Tarifaria de Ositrán.

VI.1. ESTRUCTURA TARIFARIA

46. Para la determinación de la estructura tarifaria es necesario considerar el alcance de cada servicio. En particular, es necesario tener en cuenta a qué tipo de carga va dirigido el servicio, así como las actividades necesarias para su prestación.
47. Según lo indicado en el informe de inicio del procedimiento, el Servicio Especial debe ser cobrado a los consignatarios de la carga (o representantes como agentes marítimos), ya sea que este servicio sea demandado por el consignatario (o su representante) que lo demanden en el terminal portuario y que han solicitado la consolidación de la carga fraccionada y *Gate In*. Además, la provisión de dicho servicio consiste en proveer de energía para que el contenedor vacío *reefer* alcance la temperatura requerida por el cliente, de manera previa a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada. El servicio incluye el (los) monitoreo(s) e inspección(es) previo(s) a la colocación de la carga fraccionada.
48. Por último, debe precisarse que la tarifa que se establezca es una tarifa máxima o tope. En ese sentido, el Concesionario tiene la opción de cobrar tarifas menores, si lo considera pertinente de acuerdo con su política comercial.

VI.2. UNIDAD DE COBRO

49. Una vez definida la estructura tarifaria, corresponde determinar la unidad de cobro por la prestación de cada servicio. Al respecto, es necesario tener en cuenta el principio de consistencia que se enuncia en el artículo 18 del RETA:

“Artículo 18. Principios

El ejercicio de la función reguladora por parte de OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:

(...)

9. Consistencia. 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”.

[Subrayado agregado.]

50. En tal sentido, las unidades de cobro se determinan con la finalidad de no alterar la estructura del sistema tarifario de la concesión. Asimismo, se busca mantener una misma unidad de cobro en los terminales portuarios nacionales y favorecer la competencia,
51. Así pues, en la etapa de inicio se verificó información de cinco puertos, en particular de puertos nacionales, de Chile y de Ecuador, en los cuales las unidades de cobro utilizadas para facturar el servicio bajo análisis era el contenedor, independientemente del tamaño.
52. En esta etapa del procedimiento en la que se ha accedido a información de una muestra más amplia de terminales marítimos que ofrecen el servicio bajo análisis se ha podido ratificar que, en efecto, la referida unidad de cobro, es la más utilizada por los proveedores de ese servicio, como se aprecia a continuación:

Cuadro N° 3
Terminales portuarios que ofrecen el servicio de Pre-enfriado de contenedor vacío

País	Terminal Portuario	Nombre del servicio	Descripción	Unidad de cobro
Perú	Terminal Portuario de Matarani	Pre-enfriado	Incluye: - Provisión del personal (supervisión y frigorista especializado. Control de temperatura requerida.	Por contenedor
Perú	Terminal Portuario de Salaverry	Pre-enfriamiento	Incluye: - Provisión del personal (supervisión y frigorista especializado. Control de temperatura requerida.	Por contenedor
Chile	San Antonio Terminal Internacional	Pre-enfriado de contenedores refrigerados	Incluye: - Provisión del personal (supervisión y frigorista especializado. - Control de temperatura requerida.	Por contenedor
Chile	Terminal Portuario Arica	Pre-enfriado de contenedores refrigerados	Incluye: - Provisión del personal (supervisión y frigorista especializado. - Control de temperatura requerida.	Por contenedor
Chile	Talcahuano Terminal Portuario	Pre-Enfriado de contenedores reefer	Incluye: - Provisión del personal (supervisión y frigorista especializado. - Control de temperatura requerida	Por contenedor
México	Puerto Veracruz	Pre-enfriar el contenedor a la temperatura requerida por el usuario.	Incluye: - Supervisión y frigorista especializado. - Control de temperatura requerida	Por contenedor

ND = No disponible

Fuente: Información extraída de las páginas en internet de cada Terminal Portuario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. En ese sentido, la unidad de cobro propuesta “por contenedor”, independientemente del tamaño, es consistente con la práctica vigente en los mercados de servicios portuarios, y debe mantenerse con el fin de mantener una misma unidad de cobro para favorecer la competencia con los terminales portuarios nacionales y de países cercanos.

VI.3. DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO

VI.3.1 Metodología

54. Como se mencionó anteriormente, para el presente procedimiento de fijación tarifaria se utilizará la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, la cual es definida en el Anexo I Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria del RETA de la manera siguiente:

“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 tarifar. 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.”

[Subrayado agregado.]

55. En el caso particular del servicio bajo análisis, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que al tratarse de un servicio nuevo, no se cuenta con información histórica que permita obtener una proyección de demanda confiable para este terminal portuario, aspecto de vital importancia para la determinación de la Tarifa a través de otras metodologías.
56. Precisamente, una de las ventajas de la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) es que no requiere de información de demanda para efectuar el cálculo de tarifas, pues 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. Sin embargo, debe tenerse particular cuidado con las características de las infraestructuras portuarias a comparar, pues cualquier diferencia que pudiera existir en factores como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de la comparación tarifaria.

VI.3.2 Elección de la muestra

47. 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) exclusión de valores extremos.

a) Disponibilidad de información

48. Partiendo de la información propuesta por el Concesionario en su solicitud de fijación tarifaria⁴ y considerando adicionalmente la información pública disponible, se identificaron diferentes terminales portuarios a nivel nacional e internacional que brindan el servicio bajo análisis, los cuales se presentan en el Cuadro N° 4.
49. Es importante mencionar que, a diferencia de lo propuesto por APMT, no se ha considerado dentro de la muestra a Neptunia, en tanto se trata de un depósito temporal extraportuario, y conforme las conclusiones del Informe Técnico de Indecopi sobre las condiciones de competencia, los clientes de depósitos temporales para contenedores *reefer* pueden elegir entre diversos depósitos temporales extra-portuarios disponibles en la zona del Callao para almacenar su carga, por lo que en el mercado de depósitos temporales el servicio de preenfriado de contenedor vacío sí enfrenta condiciones de competencia.
50. Adicionalmente, se tuvo en cuenta que, por lo general, este tipo de empresas presenta economías de alcance diferentes a la de los terminales portuarios, pues no pueden ofertar toda la gama de servicios que ofrecen los terminales portuarios, lo que nos permite asumir que las ganancias de eficiencia que logren serán pequeñas en comparación a los puertos, lo que se reflejará en las tarifas que cobran.

⁴ Remitida mediante Carta N° 369-2020-APMTC/LEG, recibida el 17 de junio de 2020, complementada mediante Carta N° 433-2020-APMTC-LEG, recibida el 26 de junio de 2020.

Cuadro N° 4
Terminales portuarios que ofrecen el servicio de Pre-enfriado de contenedor vacío

País	Puerto/Terminal Portuario	Brindan el servicio
Chile	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	√
	TPS - Terminal Pacífico Sur Valparaíso	√
	Terminal Puerto de Arica	√
	Terminal Internacional de Iquique	√
	San Antonio Terminal Internacional – STI	√
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	√
	Puerto Angamos	√
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	√
	Terminal Marítimo Puerto Caldera	√
	Talcahuano Terminal Portuario	√
Ecuador	Terminal Libertador Simón Bolívar	√
Perú	Terminal Portuario de Matarani-TISUR	√
	Terminal Portuario de Salaverry	√
México	Puerto Veracruz	√
	Recinto Portuario de Mazatlán	√
Corea del Sur	PSA Hyundai Pusan Newport Terminal PSA HPTN	√
	Sun Kwang Newport Container Terminal SNCT	√
Taiwán	Kao Ming Container Terminal KMCT	√
Pakistán	South Asia Pakistan Terminals – SAPT	√

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Servicios comparables

51. Luego de verificar que los puertos descritos brindan el servicio bajo análisis, se procedió a verificar el nivel de detalle disponible sobre las características y condiciones en las que se presta el servicio. Para ello se revisaron los tarifarios y manuales de descripción de servicios que se encuentran publicados en las páginas web de los terminales portuarios.
52. A partir de dicha revisión, se identificó que en algunos casos la información estaba incompleta, desfasada o no se consignaba el detalle del alcance del servicio; por lo que con el fin de contar con información completa se procedió a realizar consultas vía correo electrónico. Sin embargo, no se recibió respuestas a las consultas realizadas por Ositrán.
53. En ese sentido, se descartó la información correspondiente a dos terminales portuarios: 1) PSA Hyundai Pusan Newport Terminal PSA HPTN y 2) South Asia Pakistan Terminals – SAPT. De acuerdo con sus tarifarios, el servicio bajo análisis es brindado a una tarifa de USD 28,97 por contenedor⁵ y USD 70 por contenedor, respectivamente. Sin embargo, ambos tarifarios corresponden al 2017 y 2018 y no se dispone de información de los tarifarios

⁵ Al respecto, se debe precisar que el tarifario del Terminal de PSA Hyundai Pusan Newport consigna las tarifas en la moneda local del Corea del Sur (KRW por contenedor). En ese sentido, para presentar su valor equivalente en dólares se utilizó el tipo de cambio de 1 173,44 KRW/USD, referido al tipo de cambio promedio diario del año 2019, ello con el fin de evitar cualquier posible distorsión de tipo de cambio presente en los meses del 2020 por la situación de pandemia originada por la Covid -19.

actualizados⁶. Así mismo, no se dispone de los manuales de servicios que permitan verificar que el servicio brindado por dichos terminales es comparable con el servicio objeto del presente procedimiento de fijación tarifaria.

54. Un segundo criterio para seleccionar los puertos que formarán la muestra para la tarificación comparativa consistió en definir los alcances de los servicios que ofrecían. Para ello, en cada uno de los terminales portuarios se analizan las actividades involucradas en la prestación del servicio bajo análisis, con la finalidad de identificar si resultan comparables.
55. En el caso del terminal Libertador Simón Bolívar de Ecuador, localizado en la costa occidental de América del Sur, se ha observado que conforme su tarifario⁷ y manual de servicio brinda el servicio especial Pre enfriado de Contenedores Refrigerados que incluye la recepción, conexión, pre enfriado y monitoreo de los contenedores *reefer*. Sin embargo, la tarifa asciende a USD 4 por contenedor/hora, apreciándose que la unidad de cobro es diferente a la propuesta para el servicio bajo análisis (USD por contenedor), por lo que al no resultar comparable, corresponde eliminar dicho terminal de la muestra para la tarificación comparativa.
56. Un caso similar se presentó con el Recinto Portuario de Mazatlán de México, el cual en su tarifario⁸ señala que brinda el servicio bajo análisis con una tarifa de 937,36 pesos por cada 12 horas de servicio o fracción, observándose también que su unidad de cobro es diferente por lo cual también se descartó dicho recinto portuario y se eliminó de la muestra.
57. Por su parte, el terminal Sun Kwang Newport Container Terminal SNCT, ubicado en el Puerto de Sun Kwang, Corea del Sur, aunque se verificó que dicho terminal ofrece el servicio de pre enfriado de contenedor (denominado *pre-cooling*) y consigna su tarifa en KRW por contenedor, cobra una tarifa diferenciada según el tamaño del contenedor. En efecto, la tarifa asciende a KRW 35,000 para un contenedor de 20 pies y a KRW 45,000 para un contenedor de 40 pies⁹. En ese sentido, la unidad de cobro de este terminal portuario presenta una diferencia con la unidad de cobro que se va a utilizar para fijar la tarifa del servicio bajo análisis, por lo que con la finalidad de evitar distorsiones dicho puerto también se eliminará de la muestra de análisis.
58. Considerando lo descrito previamente, la muestra de terminales portuarios que ofrecen servicios comparables al que ofertará el Concesionario está compuesta de catorce infraestructuras.

⁶ Los tarifarios encontrados se muestran en el Anexo N° 3 del presente informe.

⁷ Disponible en la siguiente ruta: <http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/Tarifas2020.pdf> (último acceso: 16 de noviembre de 2020).

⁸ Disponible en la siguiente ruta: <https://www.puertomazatlan.com.mx/tarifas/tarifa-de-contenedores-y-terminales-especializadas/> (último acceso: 16 de noviembre de 2020).

⁹ El tarifario está disponible en la siguiente ruta: http://snct.sun-wang.co.kr/notice_images/SNCT_Public_Tariff_2019.pdf (último acceso: 16 de noviembre de 2020).

Cuadro N° 5
Terminales portuarios que ofrecen servicios comparables al Servicio Especial
Pre-enfriado de Contenedor Vacío

País	Puerto/Terminal Portuario	Tarifa USD/Contenedor
Chile	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	31,00
	TPS - Terminal Pacífico Sur Valparaíso	20,00
	Terminal Puerto de Arica	73,50
	Terminal Internacional de Iquique	45,00
	San Antonio Terminal Internacional – STI	30,00
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	31,00
	Puerto Angamos	36,74
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	30,00
	Terminal Marítimo Puerto Caldera	51,10
	Talcahuano Terminal Portuario	30,00
Perú	Terminal Portuario de Matarani-TISUR	35,00
	Terminal Portuario de Salaverry	30,00
México	Puerto Veracruz ^{1/}	31,99
Taiwán	Kao Ming Container Terminal KMCT ^{2/}	48,60

1/ Con el fin de evitar la distorsión de tipo de cambio presente en los meses del 2020, se utilizó el tipo de cambio promedio diario del año 2019 de 19,198 pesos/USD.

2/ Se utilizó el tipo de cambio promedio diario de 30,86 TWD/USD del año 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Exclusión de valores extremos

59. El tercer criterio utilizado para seleccionar la muestra fue excluir los *outliers*¹⁰, es decir, valores extremos que pueden generar distorsiones en la muestra por factores no observados y sesgar los resultados que se obtengan al promediar las tarifas de los terminales portuarios de la muestra.
60. Al respecto, es importante mencionar que uno de los primeros pasos para llevar a cabo un análisis coherente de datos es la detección y corrección de valores extremos. Existen diversas metodologías para la detección de valores extremos. Por ejemplo, puede optarse por una detección visual utilizando una gráfica que muestre la dispersión de puntos. No obstante, dicha alternativa carece de sustento estadístico y puede ser objeto de críticas en tanto dependerá de la discrecionalidad de quien lleve a cabo el análisis. En tal sentido, en los procedimientos tarifarios llevados a cabo por el Regulador, se ha optado por utilizar técnicas estadísticas que garanticen un resultado objetivo.
61. En ese sentido, de la revisión de la literatura estadística referida a valores extremos de muestras discretas, el Regulador optó por utilizar dos métodos estadísticos que permiten la identificación y eliminación de dichos valores:

¹⁰ Según Hawkins, un *outlier* es “una observación que se desvía mucho de otras observaciones y despierta sospechas de ser generada por un mecanismo diferente, D.M. Hawkins, “*Identification of Outliers*”. London, Chapman & Hall. 1980.

Por otro lado, la *American Society for Testing and Materials* (1994). *Standard Practice for Dealing with Outlying Observations*, establece que un *outlier* es una observación que parece desviarse marcadamente de los demás miembros de la muestra de la que forma parte.

- Test de Tukey
- Criterio de Peirce

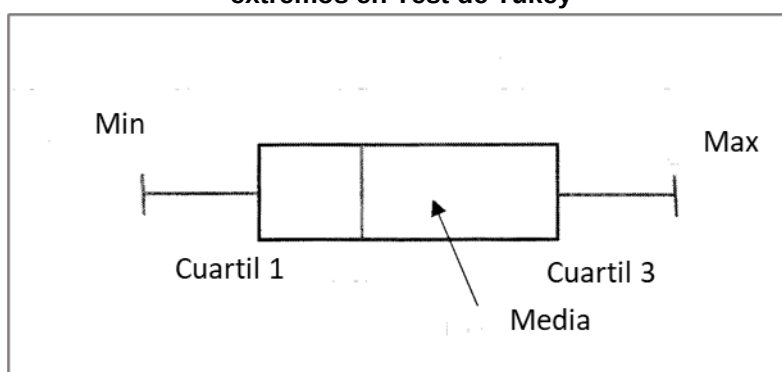
62. A continuación, se presentan los resultados obtenidos al realizar cada uno de los Test mencionados.

- **Test de Tukey**

63. El Test de Tukey o recorrido Intercuartílico¹¹ es muy utilizado dentro de la experiencia internacional en el análisis de bases de datos utilizados para determinación de índice de precios y costos.

64. Permite identificar con claridad y de forma individual las observaciones que se alejan de manera poco usual del resto de datos. En efecto, para detectar valores extremos solo es necesario calcular un límite inferior y un límite superior para la distribución (bigotes), siendo extremos aquellos valores que sobrepasan dichos límites (fuera de los bigotes). En el siguiente gráfico se muestra el procedimiento antes descrito.

Gráfico N° 2
Diagrama de cajas y bigotes para la detección de valores extremos en Test de Tukey



Fuente: Exploratory Data Analysis - John W. Tukey 1977

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. El test de Tukey o rango intercuartílico define a los *outliers* como aquellos que se ubican por debajo de un límite inferior o por encima de un límite superior, los cuales vienen dados por:

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

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

Donde:

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

¹¹ BARBATO, G.; BARINI, E.M.; GENTA, G. y R. LEVI (2011). "Features and performance of some outlier detection methods". En: *Journal of Applied Statistics*. Vol. 38, N°10, Octubre de 2011, 2133-2149.

66. Para las tarifas presentadas en el Cuadro N° 5, se calculó el primer cuartil de la muestra, que es igual a USD 30,00 y el tercer cuartil que es igual a USD 42,94; con lo cual, el rango intercuartílico asciende a USD 12,94. En consecuencia, los límites inferior y superior son USD 10,60 y USD 62,34, respectivamente.

Cuadro N° 6
Test de Tukey o rango intercuartílico – primera aplicación

Q ₁	Q ₃	IQR	Lim _{inf}	Lim _{sup}
(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)=(1)-1,5*(3)	(5)=(2)+1,5*(3)
30,00	42,94	12,94	10,60	62,34

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Debido a que la tarifa del Terminal Puerto de Arica (USD 73,50) supera el límite superior (USD 62,34), esta tarifa es considerada como un valor extremo según el test de Tukey (ver Cuadro N° 6).
68. No obstante, cuando existen varias observaciones atípicas, es necesario ser cuidadosos con la aplicación de las pruebas para identificar valores atípicos, debido a que es posible que se presente el fenómeno denominado “enmascaramiento”. De acuerdo con Ben-Gal (2005), el enmascaramiento se produce cuando un conjunto de observaciones atípicas sesga la media y la covarianza estimadas hacia el conjunto de observaciones atípicas, de manera que la distancia resultante entre el posible valor atípico y la media es pequeña. Para asegurarnos que no estamos frente a un fenómeno de enmascaramiento, puede eliminarse el primer valor atípico y verificar si la segunda observación constituye también un valor atípico.¹²
69. En tal sentido, se repite recursivamente el procedimiento anterior, eliminando en cada caso las observaciones que estén fuera de los rangos límites respectivos. A continuación, se muestran los cuadros de los test realizados, así como las observaciones que serían eliminadas.

Cuadro N° 7
Test de Tukey o rango intercuartílico – segunda aplicación

Q ₁	Q ₃	IQR	Lim _{inf}	Lim _{sup}
(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)=(1)-1,5*(3)	(5)=(2)+1,5*(3)
30,00	36,74	6,74	19,89	46,85

*Se eliminan las observaciones referidas a los Terminales Portuarios de Puerto Caldera (51,10 USD) y Kao Ming Container Terminal KMCT (48,60)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 8
Test de Tukey o rango intercuartílico – tercera aplicación

Q ₁	Q ₃	IQR	Lim _{inf}	Lim _{sup}
(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)=(1)-1,5*(3)	(5)=(2)+1,5*(3)
30,00	33,49	3,49	24,76	38,73

*Se eliminan las observaciones referidas a los Terminales Portuarios de PTPS - Terminal Pacífico Sur Valparaíso (20,00 USD) y Terminal Internacional de Iquique (45,00 USD)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹² **“Masking effect.** It is said that one outlier masks a second outlier, if the second outlier can be considered as an outlier only by itself, but not in the presence of the first outlier. Thus, after the deletion of the first outlier the second instance is emerged as an outlier. Masking occurs when a cluster of outlying observations skews the mean and the covariance estimates toward it, and the resulting distance of the outlying point from the mean is small.”
Fuente: BEN-GAL, I. (2005). “Outlier detection”. En: MALMON, O. y L. ROCKACH (Eds.). *Data Mining and Knowledge Discovery Handbook: A Complete Guide for Practitioners and Researchers*. Kluwer Academic Publishers. P. 8. [Subrayado agregado.]

Cuadro N° 9
Test de Tukey o rango intercuartílico – cuarta aplicación

Q₁ (1)	Q₃ (2)	IQR (3)=(2)-(1)	Lim_{inf} (4)=(1)-1,5*(3)	Lim_{sup} (5)=(2)+1,5*(3)
30,00	31,99	1,99	27,02	34,97

*Se eliminan las observaciones referidas a los Terminales Portuarios de Matarani-TISUR (35,00 USD) y Puerto Angamos (46,74 USD)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Puede verificarse que tras la eliminación de las tarifas del Terminal Portuario de Matarani-TISUR y del Terminal Puerto Angamos, la aplicación del test de Tukey no identifica ninguna otra observación atípica. Cabe resaltar que este test no parte del supuesto que los datos cuentan con una distribución normal, situación que sí asumen otras pruebas estadísticas.

Cuadro N° 10
Muestra de Terminales portuarios después de aplicar el Test de Tukey

País	Puerto/Terminal Portuario	Tarifa USD/Contenedor
Chile	San Antonio Terminal Internacional – STI	30,00
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	30,00
	Talcahuano Terminal Portuario	30,00
	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	30,00
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	31,99
México	Puerto Veracruz	31,00
Perú	Terminal Portuario de Salaverry	31,00

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- **Criterio de Peirce**

71. El criterio de Peirce es un método riguroso de eliminación de valores atípicos, derivado directamente de un análisis estadístico de la distribución Normal. Este método propone determinar el límite de error más allá del cual todas las observaciones que impliquen un error tan grande pueden ser rechazadas.
72. El criterio de Peirce propone determinar sobre la base de una serie de observaciones el límite del error admisible, siendo que cualquier observación más allá de dicho límite pueda ser rechazada. El principio sobre el que se propone resolver el problema es que las observaciones propuestas a ser rechazadas deben serlo, cuando la probabilidad del grupo de errores obtenido al retenerlas sea menor que la del sistema de errores obtenido por su rechazo multiplicado por la probabilidad de que se presente el evento, y no más, observaciones anormales¹³.
73. Por lo general usar el Criterio de Peirce en su forma original es complicado, pero se ha condensado en un conjunto de tablas y una fórmula fácil de usar que se puede aplicar fácilmente a conjuntos de datos¹⁴.

¹³ Peirce, Charles Sanders (1982). "On the Theory of Errors of Observation". In Kloesel, Christian J. W.; et al. (eds.).

¹⁴ En el Anexo N°1 se presenta una tabla con los valores críticos para el valor del estadístico de Peirce.

74. Para la aplicación del test de Peirce es necesario calcular la media aritmética ($\bar{X}$) y la desviación estándar (σ) de la muestra¹⁵. Posteriormente se siguen los siguientes pasos
- Se determina el estadístico “R”.
 - Se determina la desviación máxima permitida: $|X_i - X_m|_{\max} = \sigma R$
 - Se calcula la desviación real de los posibles valores atípicos. $|X_i - X_m|$
 - Se comprueba si $|X_i - X_m| > |X_i - X_m|_{\max}$ para cada posible dato atípico.
 - Si se da como resultado el rechazo de una medición, se debe suponer el caso de dos dudosas observaciones, manteniendo los valores originales de la desviación estándar y media, y el número original de medidas. Posteriormente se iría al paso (vii).
 - Si se rechaza más de una medición en la prueba anterior, se deberá asumir el siguiente valor de posibles observaciones dudosas.
 - Se repite los cálculos anteriores (pasos 1 a iv), aumentando secuencialmente el número de posibilidades de medición dudosas, hasta que no sea necesario realizar más mediciones de datos eliminados.
 - Una vez eliminados los posibles datos dudosos, se debe obtener el nuevo valor de la media y la desviación estándar muestral de la reducción y replicar los pasos anteriores.
75. Para el presente caso, según la base presentada en el Cuadro N° 5, se calculó la media aritmética ($\bar{X}$) y la desviación estándar (σ) de la muestra. Dichos valores ascienden a USD 37,42 y USD 13,34, respectivamente.
76. Respecto al factor “R”, en el caso bajo análisis, el número de observaciones en la muestra es igual a catorce y se presume la existencia de un *outlier*; de manera que la máxima desviación admisible como el producto entre la desviación estándar de la muestra y el estadístico “R” es:

$$|x_i - \bar{X}|_{\max} = \sigma * R = 27,25$$

77. Luego se calcula el valor absoluto de la diferencia entre el primer valor que se sospecha atípico (tarifa del Terminal Puerto de Arica) y la media de la muestra:

$$|x_i - \bar{X}| = |73,50 - 37,42| = 36,08$$

78. Posteriormente, se compara el resultado anterior con la máxima desviación disponible. Dado que el valor absoluto de la diferencia entre la tarifa del Terminal Puerto de Arica y la media de la muestra (USD 36,08) es mayor que la máxima desviación admisible (USD 27,25), se elimina esta observación (ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11
Test de Peirce con una observación atípica – primera aplicación (base 14)

Media	37,42
Desviación estándar (σ)	13,34
R (n=14 , atípicos=1)	2,043
Máxima desviación admisible	27,25
Puerto de Arica (73 USD) - Desviación	8,82

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Con los supuestos anteriores no se encuentra otro posible valor de eliminación, por tanto, con el propósito de comprobar la eliminación del punto sospechoso se realizó la prueba asumiendo dos posibles muestras dudosas.

¹⁵ ROSS, S.M. (2003). "Peirce's criterion for the elimination of suspect experimental data". En: *Journal of Engineering Technology*. Octubre de 2003, Vol. 20, N° 2, 38-41.

80. Asumiendo la existencia de dos valores atípicos, el valor de R es igual a 1,741 y la máxima desviación admisible es USD 23,22. Se verifica que se sigue rechazando la observación del Puerto de Arica pues su desviación (USD 36,08) es mayor que la máxima desviación admisible; así mismo, no se agrega ninguna otra posible muestra atípica. Por lo tanto, la tarifa de Puerto de Arica es considerada como un valor extremo y se procede a eliminarla de la muestra.
81. Según propone el Criterio de Peirce, una vez eliminado el valor extremo, se debe repetir el procedimiento con la muestra restante. En ese sentido, los siguientes cuadros muestran los valores a ser utilizados para comprobar la existencia otro posible dato atípico.

Cuadro N° 12
Test de Peirce con una observación atípica – primera aplicación (base 13)

Media	34,65
Desviación estándar (σ)	8,72
R (n=13, atípicos=1)	2,007
Máxima desviación admisible	17,49
Desviación	
Terminal Marítimo Puerto Caldera (51 USD)	16,45

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. El Cuadro N° 12 muestra que el Terminal Marítimo Puerto Caldera (cuya tarifa es de USD 51,00 por contenedor) no supera el rango máximo permitido; sin embargo, dado que la diferencia es pequeña y con el objetivo de descartar la presencia de enmascaramiento, se realizará la prueba asumiendo la existencia dos posibles valores extremos.

Cuadro N° 13
Test de Peirce con una observación atípica – segunda aplicación (base 13)

Media	34,65
Desviación estándar (σ)	8,72
R (n=13, atípicos=2)	1,704
Máxima desviación admisible	14,85
Desviación	
Terminal Marítimo Puerto Caldera (51 USD)	16,45

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 14
Test de Peirce con una observación atípica – tercera aplicación (base 13)

Media	34,65
Desviación estándar (σ)	8,72
R (n=13, atípicos=3)	1,516
Máxima desviación admisible	13,21
Desviación	
Terminal Marítimo Puerto Caldera (51 USD)	16,45
Kao Ming Container Terminal KMCT (48,60 USD)	13,95
Terminal Pacífico Sur Valparaíso (20 USD)	14,65

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Se puede observar que, asumiendo dos posibles valores extremos, el test nos muestra que la tarifa del Terminal Marítimo Puerto Caldera tendría una desviación por encima de la máxima admisible, con lo cual se podría establecer que la misma es un valor extremo para

la muestra (ver Cuadro N° 13). A lo anterior se suma el hecho de que, si se consideran tres posibles valores atípicos, esto es, se añaden como posibles valores atípicos al Terminal Kao Ming Container – KMCT (USD 48,60) y el Terminal Pacífico Sur Valparaíso (USD 20,00), ellos también serían considerados como valores extremos para la muestra bajo análisis.

84. Sin perjuicio a lo anterior, es importante mencionar que otra forma de descartar la presencia de enmascaramiento, es hacer el análisis sin el valor que se cree genera el posible enmascaramiento. En el presente caso, ello implicaría analizar la muestra retirando de la base de datos la tarifa referida el Terminal Marítimo Puerto Caldera (USD 51,00 por contenedor). A continuación, se muestran los resultados del escenario descrito.

Cuadro N° 15

Test de Peirce con una observación atípica – primera aplicación (base 12)

Media	33,28
Desviación estándar (σ)	7,50
R (n=12, atípicos=1)	1,969
Máxima desviación admisible	14,77
Desviación	
Kao Ming Container Terminal KMCT (48,60 USD)	15,33

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 16

Test de Peirce con una observación atípica – segunda aplicación (base 12)

Media	33,28
Desviación estándar (σ)	7,50
R (n=12, atípicos=2)	1,663
Máxima desviación admisible	12,47
Desviación	
Kao Ming Container Terminal KMCT (48,60 USD)	15,33
TPS - Terminal Pacífico Sur Valparaíso (20,00 USD)	13,28

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 17

Test de Peirce con una observación atípica – tercera aplicación (base 12)

Media	33,28
Desviación estándar (σ)	7,50
R (n=12, atípicos=3)	1,475
Máxima desviación admisible	11,06
Desviación	
Kao Ming Container Terminal KMCT (48,60 USD)	15,33
TPS - Terminal Pacífico Sur Valparaíso (20,00 USD)	13,28
Terminal Internacional de Iquique (45 USD)	11,72

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. El resultado muestra que para el caso de la base de los 12 puertos restantes, se rechaza la tarifa del Terminal Kao Ming Container Terminal KMCT (USD 48,60) al presentar un desviación mayor al máximo permitido (ver Cuadro N° 15).
86. Considerando el procedimiento descrito para el análisis con el criterio de Peirce, se debe subir la base del número de posibles *outliers*, hasta que el número de posibles valores extremos no se vea aumentado.

87. En ese caso, el Cuadro N° 16 (dos posibles valores extremos) muestra como resultado que las tarifas del Terminal Kao Ming Container – KMCT (USD 48,60) y el Terminal Pacífico Sur Valparaíso (USD 20,00) también constituirían datos atípicos. Siguiendo el procedimiento, asumiendo 3 posibles datos extremos, se agregaría el Terminal Internacional de Iquique (45 USD) como posible dato atípico (ver cuadro N° 17).
88. Se puede verificar que, si se analiza el escenario con cuatro posibles datos extremos, el número de terminales que poseen una desviación superior al máximo admisible serían los mismos tres puertos mencionados, en ese sentido dado que no se presenta un aumento en el número de terminales con una desviación superior, según el criterio de Peirce, se deben retirar de la base el Terminal Kao Ming Container – KMCT (USD 48,60), el Terminal Pacífico Sur Valparaíso (USD 20,00) y el Terminal Internacional de Iquique (USD 45,00), así como el Terminal Marítimo Puerto Caldera (USD 51,00).
89. De lo expuesto, se vuelve a calcular la desviación estándar de la muestra y la media del conjunto de datos reducido a nueve observaciones, sobre el cual se realiza un nuevo análisis de posibles *outliers*.

Cuadro N° 18

Test de Peirce con una observación atípica – primera aplicación (base 9)

Media	31,75
Desviación estándar (σ)	2,47
R (n=9 , atípicos=1)	1,824
Máxima desviación admisible	4,51
Desviación	
Puerto Angamos (36,74 USD)	4,99

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 19

Test de Peirce con una observación atípica – segunda aplicación (base 9)

Media	31,75
Desviación estándar (σ)	2,47
R (n=9 , atípicos=2)	1,515
Máxima desviación admisible	3,75
Desviación	
Puerto Angamos (36,74 USD)	4,99

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. La prueba estadística realizada para la base restante muestra que la tarifa del Terminal Portuario de Angamos es considerada como un posible valor extremo (ver Cuadro N° 18), lo cual es confirmado mediante la prueba presentada en el Cuadro N° 19 (con un R de dos datos atípicos), por lo cual dicho valor se debe retirar de la muestra bajo análisis.
91. Posteriormente se identificó un valor extremo adicional, según el análisis para la base de ocho datos restantes, para el cual la desviación máxima con un posible valor atípico es de 3,04, sin embargo, la desviación que presenta el Terminal Portuario de Matarani es 3,88, con lo cual, al ser superior al valor máximo permitido representaría un posible valor extremo (ver Cuadro N° 20).
92. Para considerar rechazar, se repite el proceso utilizando el valor de R para dos posibles valores extremos (ver Cuadro N° 21), el resultado confirma que la tarifa debe ser considerada como valor extremo y retirada de la base muestral.

Cuadro N° 20
Test de Peirce con una observación atípica – Primera aplicación (base 8)

Media	31,12
Desviación estándar (σ)	1,73
R (n=8 , atípicos=1)	1,763
Máxima desviación admisible	3,04
Desviación	
Terminal Portuario de Matarani-TISUR (35,0 USD)	3,88

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 21
Test de Peirce con una observación atípica – Primera aplicación (base 8)

Media	31,12
Desviación estándar (σ)	1,73
R (n=8 , atípicos=2)	1,453
Máxima desviación admisible	2,51
Desviación	
Terminal Portuario de Matarani-TISUR (35,0 USD)	3,88

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Puede verificarse que tras la realización del ultimo procedimiento, la aplicación del criterio de Peirce no identifica ninguna otra observación extrema. El siguiente cuadro muestra la base final resultante de la aplicación del criterio de Peirce.

Cuadro N° 22
Muestra de Terminales portuarios después de aplicar el Criterio de Peirce

País	Puerto/Terminal Portuario	Tarifa USD/Contenedor
Chile	San Antonio Terminal Internacional – STI	30,00
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	30,00
	Talcahuano Terminal Portuario	30,00
	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	30,00
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	31,99
México	Puerto Veracruz	31,00
Perú	Terminal Portuario de Salaverry	31,00

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Finalmente se debe resaltar que los resultados obtenidos con el Criterio de Peirce coinciden plenamente con los resultados obtenidos con el Test de Tukey.

VI.3.3 Muestra final

95. Los terminales portuarios seleccionados para establecer la tarifa del servicio bajo análisis, fueron aquellos que cumplieron simultáneamente con los criterios de: disponibilidad de información, servicios comparables y exclusión de valores extremos. La muestra final considera las tarifas de siete puertos o terminales portuarios.

Cuadro N° 23

Muestra de terminales portuarios y puertos utilizada en el *benchmarking*

Puerto/Terminal Portuario		Tarifa USD/Contenedor
Chile	San Antonio Terminal Internacional – STI	30,00
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	30,00
	Talcahuano Terminal Portuario	30,00
	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	30,00
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	31,99
México	Puerto Veracruz	31,00
Perú	Terminal Portuario de Salaverry	31,00
Promedio		30,57

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Promediando las tarifas de la muestra de puertos se obtiene la tarifa propuesta para la prestación del Servicio Especial Pre-enfriado de Contenedor Vacío en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

VI.3.4 Tarifa Propuesta

97. El Regulador propone una tarifa por el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor Vacío de **USD 30,57** por contenedor. Esta tarifa será aplicable a los consignatarios de carga fraccionada que soliciten el servicio como parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto.

VII. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

98. 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).
(...)”*

99. El Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor Vacío 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.

100. 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.
101. El inicio de la explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario 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.

VIII. CONCLUSIONES

102. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N°046-2020-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”, solicitado por APMT.
103. De acuerdo con la recomendación señalada en el Informe N° 0091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N°046-2020-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria de los Servicios Estándar se utilizó la metodología tarificación comparativa o *benchmarking*.
104. A partir de la metodología de fijación tarifaria antes indicada y considerando los criterios de disponibilidad de información, servicios comparables y exclusión de valores extremos, el Regulador propone la siguiente tarifa máxima:

Cuadro N° 24
TARIFA PROPUESTA PARA EL SERVICIO ESPECIAL
“PRE-ENFRIADO DE CONTENEDOR VACÍO”

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”		
• Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	30,57

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. La tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV) y podrá ser reajustada después de 12 meses de vigencia mediante el mecanismo RPI – X establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión.

IX. RECOMENDACIONES

Remitir el presente informe al Consejo Directivo para que, teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas, disponga la pre-publicación de la presente Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío” en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, cuyo nivel y estructura tarifaria es la siguiente:

TARIFA PARA EL SERVICIO ESPECIAL
“PRE-ENFRIADO DE CONTENEDOR VACÍO”

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”		
• Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	30,57

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL & PROINVERSIÓN (2011). *Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales del proceso de promoción del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao*.

BEESLEY, M. y S. LITTLECHILD (1989). "The Regulation of Privatized Monopolies in the United Kingdom". En: *The Rand Journal of Economics*, Vol. 20, No. 3.

BERG, S. (2001). "Infrastructure Regulation: Risk, Return, and Performance". En: *Global Utilities* 1, Mayo de 2001, 3-10.

CHARLES RIVER ASSOCIATES (2002). *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Informe preparado para el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Desarrollo Económico de Nueva Zelanda.

DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). "Economía del transporte". Antoni Bosch, editor.

GREEN, R. y M. RODRÍGUEZ (1999). *Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A manual for Regulators*. Economic Development Institute of the World Bank. Washington, D. C.

HOTELLING (1938). "The General Wealfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates" *Econometrica*, 6, 242-69.

OSITRÁN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de embarque/descarga de carga de proyecto en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRÁN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Re-estiba de carga fraccionada en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRÁN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Re-estiba de carga rodante en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRÁN (2012). *Modificación del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN*.

OSITRÁN (2016). *Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN*.

OSITRÁN (2016). *Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN*.

OSITRÁN. *Ley 26917. Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público*.

SANFORD V, Y JOHN TSCHIRHART (2008). *Natural monopoly regulation. Principles and practice*.

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA (2000). "Puertos". En: *Estache, A. y G. De Rus, ed. (2000). Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores*. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 3.

WILLIAM W. SHARKEY (2008). "The Theory of Natural Monopoly".

ANEXOS

ANEXO N° 1

Valores críticos para R en el Test de Peirce ($3 \leq n \leq 30$)

Número de observaciones	Número de posibles valores extremos								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	1,196								
4	1,383	1,078							
5	1,509	1,200							
6	1,610	1,299	1,099						
7	1,693	1,382	1,187	1,022					
8	1,763	1,453	1,261	1,109					
9	1,824	1,515	1,324	1,178	1,045				
10	1,878	1,570	1,380	1,237	1,114				
11	1,925	1,619	1,430	1,289	1,172	1,059			
12	1,969	1,663	1,475	1,336	1,221	1,118	1,009		
13	2,007	1,704	1,516	1,379	1,266	1,167	1,070		
14	2,043	1,741	1,554	1,417	1,307	1,210	1,120	1,026	
15	2,076	1,775	1,589	1,453	1,344	1,249	1,164	1,078	
16	2,106	1,807	1,622	1,486	1,378	1,285	1,202	1,122	1,039
17	2,134	1,836	1,652	1,517	1,409	1,318	1,237	1,161	1,084
18	2,161	1,864	1,680	1,546	1,438	1,348	1,268	1,195	1,123
19	2,185	1,890	1,707	1,573	1,466	1,377	1,298	1,226	1,158
20	2,209	1,914	1,732	1,599	1,492	1,404	1,326	1,255	1,190
21	2,230	1,938	1,756	1,623	1,517	1,429	1,352	1,282	1,218
22	2,251	1,960	1,779	1,646	1,540	1,452	1,376	1,308	1,245
23	2,271	1,981	1,800	1,668	1,563	1,475	1,399	1,332	1,270
24	2,290	2,000	1,821	1,689	1,584	1,497	1,421	1,354	1,293
25	2,307	2,019	1,840	1,709	1,604	1,517	1,442	1,375	1,315
26	2,324	2,037	1,859	1,728	1,624	1,537	1,462	1,396	1,336
27	2,341	2,055	1,877	1,746	1,642	1,556	1,481	1,415	1,356
28	2,356	2,071	1,894	1,764	1,660	1,574	1,500	1,434	1,375
29	2,371	2,088	1,911	1,781	1,677	1,591	1,517	1,452	1,393
30	2,385	2,103	1,927	1,797	1,694	1,608	1,534	1,469	1,411

Fuente: ROSS, S.M. (2003). "Peirce's criterion for the elimination of suspect experimental data".
En: Journal of Engineering Technology. Octubre de 2003, Vol. 20, N° 2, 38-41.

ANEXO N° 2

Descripción de los terminales portuarios considerados en el Benchmarking

1. San Antonio Terminal Internacional – STI

San Antonio Terminal Internacional está ubicado en la zona central de Chile, San Antonio Terminal Internacional S.A. (STI S.A.) es el operador de la concesión. cuenta con 31 hectáreas para el desarrollo de sus operaciones, 800 metros lineales de muelle sin separaciones y una profundidad de hasta 15 metros que en conjunto permiten la entrada a naves full container de mayor tamaño en Chile.

El servicio comparable es denominado Pre-enfriado de Contenedores Refrigerados, el cual se presta, a solicitud del Usuario, a todos los contenedores refrigerados que pasen por el Terminal y que requieran ser preparados o pre-enfriados para recibir cargas que necesiten ambientes controlados o temperaturas predeterminadas.

El servicio incluye la provisión del personal de supervisión y del personal frigorista especializado, el control de temperaturas, la programación de las temperaturas requeridas y la documentación de registros de temperaturas de acuerdo a los procedimientos estándares de la industria.

Cuadro A2.1
Tarifa comparable San Antonio Terminal Internacional -STI

Servicio	Unidad	Tarifa Max (USD)
Pre-enfriado de Contenedores Refrigerados	Contenedor	30,00
Tarifa Comparable		30,00

Fuente: https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf
(último acceso: 12 de noviembre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

2. Puerto Central -DP WORLD San Antonio

En mayo de 2011 Puerto Lirquén S.A. se adjudicó la Concesión del Frente de Atraque Costanera Espigón del Puerto de San Antonio, licitación llevada a cabo por la Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA).

En Julio de 2011 se constituye la sociedad Puerto Central S.A., sociedad de giro exclusivo que tiene como fin el construir, desarrollar, mantener, reparar y explotar el frente de atraque Costanera Espigón del puerto de San Antonio. El Contrato de Concesión con la Empresa Portuaria de San Antonio se firma el 8 de agosto de 2011, teniendo una duración de 20 años prorrogables por otros 10 años.

El servicio comparable es denominado Pre-Enfriado de contenedores refrigerados, se presta a solicitud del Usuario a los contenedores refrigerados que requieran ser preparados o pre-enfriados para recibir cargas que necesiten ambientes controlados o temperaturas predeterminadas.

El Servicio incluye la provisión del personal de supervisión y del personal frigorista especializado, el control de temperaturas, la programación de las temperaturas requeridas y la documentación de registros de temperaturas durante el proceso de pre-enfriados.

Cuadro A2.2
Tarifa comparable Puerto Central -DP WORL San Antonio

Servicio	Unidad	Tarifa Max (USD)
Pre-enfriado de Contenedores Refrigerados	Contenedor	30,00
Tarifa Comparable		30,00

Fuente: <https://www.dpworldsanantonio.cl/wp-content/uploads/2020/11/Tarifas-Noviembre-2020-vigentes-desde-06-de-Noviembre-2020.pdf> (último acceso: 12 de noviembre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

3. Terminal Portuario Talcahuano

Puertos de Talcahuano es una de las diez empresas portuarias del Estado de Chile en concesión a la empresa privada Talcahuano Terminal Portuario.

El servicio comparable es denominado Pre-Enfriado de contenedores reefer, consiste en la conexión de las unidades por un período de tiempo suficiente para alcanzar la temperatura requerida por la carga, el servicio: incluye la provisión del personal de supervisión.

Cuadro A2.3
Tarifa comparable Terminal Portuario Talcahuano

Servicio	Unidad	Tarifa Max (USD)
Pre-enfriado de Contenedores Reefer	Contenedor	30,00
Tarifa Comparable		30,00

Fuente: <http://w http://www.tpsa.cl/Docs/Tarifas2020.pdf> (último acceso: 12 de noviembre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

4. Terminal de Contenedores de Valparaíso – TCVAL

Desde diciembre de 2013 Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) ha estado a cargo de la concesión del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso. La operación de Terminal Cerros de Valparaíso S.A. está conformada en las Bases de la Concesión del Terminal Portuario N°2 de Valparaíso, cuyo objeto es el desarrollo, mantención y explotación del Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Valparaíso.

La Estructura de tarifas está definida por la Administración y se encuentran en el Manual de Tarifas el cual es de acceso Público. Desde el 16 diciembre de 2013, TCVAL opera los sitios 6, 7 y 8 del Puerto de Valparaíso (Terminal N°2),

El servicio comparable es denominado Pre-Enfriado de contenedores Refrigerados, el Servicio se presta a los contenedores refrigerados que requieran ser preparados o pre-enfriados para recibir cargas que necesiten ambientes controlados o temperaturas predeterminadas.

Servicio: incluye la provisión del personal de supervisión y del personal frigorista especializado, la programación de las temperaturas requeridas, el control de la temperatura, y la documentación de registros de temperaturas durante el proceso de pre-enfriados de acuerdo a los procedimientos estándares de la industria.

Cuadro A2.4
Tarifa comparable Terminal de Contenedores de Valparaíso – TCVAL

Servicio	Unidad	Tarifa Max (USD)
Pre-Enfriado de contenedores Refrigerados	Contenedor	31,00
Tarifa Comparable		31,00

Fuente: <http://www.tcval.cl/wp-content/uploads/2019/02/Anexo-Tarifas-Rev-5-6-de-Julio-2020.pdf> (último acceso: 12 de noviembre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

5. Terminal Portuario de San Vicente -SVTI

El Terminal Portuario de San Vicente SVTI se encuentra en la bahía de San Vicente, ubicada en la costa de la Provincia de Concepción en la Región del Biobío, a 505 km al sur de Santiago de Chile. El terminal cuenta con una superficie de 40 hectáreas totales, 51.000 m2 de bodega techada y 10.000 m2 de bodegas externas y 5 sitios de atraque de un total de 1.074 mts. de longitud.

El servicio comparable es denominado Pre-Enfriado de contenedores refrigerados, el servicio consiste en la conexión de las unidades por un período de tiempo suficiente para alcanzar la temperatura de seteo requerida por la carga.

Cuadro A2.5
Tarifa comparable Terminal Portuario de San Vicente -SVTI

Servicio	Unidad	Tarifa Max (USD)
Pre-Enfriado de contenedores Refrigerados	Contenedor	31,00
Tarifa Comparable		31,00

Fuente: <https://www.svti.cl/tarifas-publicas> (último acceso: 12 de noviembre de 2020).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

6. Puerto Veracruz

Conforme a la Ley de Puertos de México, la APIVER se constituyó como una Sociedad Anónima de Capital Variable. El Gobierno Federal le otorgó una concesión del puerto por un periodo de 50 años, prorrogables a otros 50 años.

La APIVER adquirió facultades para administrar el recinto portuario, operar las terminales, instalaciones y servicios a través de terceros mediante contratos de cesión parcial de derechos, por medio de concursos públicos y contratos en base a lo establecido en el título de concesión, del Programa Maestro de Desarrollo y otras disposiciones de orden normativo.

En 1994, cuando la APIVER tomó el control del puerto, se movilizaban 6.9 millones de toneladas de carga; el año 2012 el Puerto de Veracruz movilizó más de 22 millones de toneladas.

El servicio comparable es denominado "Pre-enfriar el contenedor a la temperatura requerida por el usuario, en caso de exportación". El servicio consiste en la conexión de las unidades por un período de tiempo suficiente para alcanzar la temperatura requerida por la carga.

Cuadro A2.6
Tarifa comparable Puerto Veracruz

Servicio	Unidad	Tarifa Max* (USD)
Pre-enfriar el contenedor a la temperatura requerida por el usuario, en caso de exportación	Contenedor	31,99
Tarifa Comparable		31,99

*Con el fin de evitar la distorsión de tipo de cambio presente en los meses del 2020, se utilizó el tipo de cambio promedio diario del año 2019 de 19,3 TWD/US\$
Fuente: http://www.puertodeveracruz.com.mx/wp-content/uploads/2020/07/7.3.-2069.19%20Sep19_Tarifa_maniobras_CICE.pdf (último acceso: 12 de noviembre de 2020).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

7. Terminal Portuario de Salaverry

El 1 de octubre de 2018, Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, Concesionario o Terminal Salaverry) suscribió con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) un Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia del TPMS (en adelante, el Contrato de Concesión) por una vigencia de 30 años.

El servicio comparable es denominado Pre-enfriamiento, el cual consiste en suministrar energía al contenedor refrigerado a fin de alcance la temperatura programada de acuerdo a la carga a consolidar. El servicio incluye personal técnico especializado, suministro de energía, monitoreo y supervisión.

Cuadro A2.7
Tarifa comparable Terminal Portuario de Salaverry

Servicio	Unidad	Tarifa Max (USD)
Pre-enfriamiento	Contenedor	30,00
Tarifa Comparable		30,00

Fuente: <https://www.sti.com.pe/tarifas> (último acceso: 12 de noviembre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

ANEXO N° 3

Tarifario de los Terminales PSA Hyundai Pusan Newport - PSA HPTN y South Asia Pakistan Terminals – SAPT



PSA Hyundai Pusan New-port Terminal Co., Ltd.
#454, Sinhangnam-ro, Gangseo-gu, Busan
Korea, 46767
Tel+82 512901700 Fax+82 512901730
www.psa-hpnt.co.kr

STRICTLY CONFIDENTIAL

PSA HPNT Price List

PSA Hyundai Pusan New-port Terminal

Effective : 1st Aug 2017

ITEMS			SIZE (TYPE)	TARIFF (KRW)
VESSEL OPERATIONS	Local	Import & Export	20 (F)	103,300
			40 (F)	155,000
			45 (F)	180,800
			20 (E)	93,000
			40 (E)	139,600
			45 (E)	162,700
	Transshipment	Within TMNL (per 2 Moves)	20 (F)	124,000
			40 (F)	186,100
			45 (F)	217,000
			20 (E)	111,600
			40 (E)	167,500
			45 (E)	195,300
		Via other TMNL (per Lift)	20 (F)	93,000
			40 (F)	139,500
			45 (F)	162,800
			20 (E)	83,700
			40 (E)	125,700
			45 (E)	146,500
	Shifting (Restow)	Cell to Cell (1 Time)	20 (F/M)	25,800
			40 (F/M)	38,700
		Via Yard (2 Times)	45 (F/M)	45,200
			20 (F/M)	103,300
GATE & YARD OPERATIONS	Special Container	In addition to Local, TS & Shifting charge	40 (F/M)	155,000
			45 (F/M)	180,800
			20 (F/M)	25,800
			40 (F/M)	38,700
	Dangerous Goods	In addition to Local, TS & Shifting charge	Group A	SURCHARGE 50%
			Group B	SURCHARGE 70%
			Group C	SURCHARGE 50%
	Break-Bulk Cargoes	In addition to Local, TS & Shifting charge	Group A	SURCHARGE 50%
			Group B	SURCHARGE 70%
	Hatch Cover	per Open OR Close	Group C	SURCHARGE 30%
			Group A	SURCHARGE 50%
	Reefer	Reefer plugging, Electricity & Monitoring (24 hrs / per Box)	ISO Standard	As per Port Tariff
			20 (F/M)	40,500
			40 (F/M)	37,000
		PTI / Pre-Cooling (per Box)	45 (F/M)	63,300
			20 / 40 / 45 (M)	71,100
			20 (F/M)	34,000
	Extra Gate Moves	CY Handling Charge (per Lift)	40 (F/M)	31,000
			45 (F/M)	46,500
			45 (F/M)	54,200
		Non Shipment (Lift on-off / per Box)	20 (F/M)	62,000
			40 (F/M)	93,000
			45 (F/M)	108,400
	Extra Yard Moves	Information Change Charge / Renomination (Change of Vessel or Port or CNTR type or DG manifest or VGM Information / per Case) (If COV + COD occurs, 2 times of this charge shall apply)	20 (F/M)	10,500
			40 (F/M)	15,800
			45 (F/M)	15,800
		In Yard Movement (If exceeding normal On-Dock cycle or General & Customs inspection / 2 moves)	20 (F/M)	23,700
			40/45 (F/M)	33,200
			20 (F/M)	6,300
COMMON	Storage	Over Storage (per Day)	40/ 45 (F/M)	12,600
			20 / 40 / 45 (F/M)	7 Days
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
		Free Storage Period for Local / Transshipment Cancel and Return Export Container	20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
			20 (F/M)	12,000
			40/ 45 (F/M)	24,000
	Storage (DG/OOG)	Over Storage (per Day)	20 / 40 / 45 (F/M)	3 Days / 7 Days
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
		Free Storage Period for Local / Transshipment Cancel and Return Export Container	20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
	Storage (SOC)	Over Storage for Local (On 1st day)	20 / 40 / 45 (F/M)	14,400 / 20,600 / 20,600
			20 / 40 / 45 (F/M)	28,800 / 41,200 / 41,200
			20 / 40 / 45 (F/M)	14,400 / 20,600 / 20,600
		Over Storage for Local / Transshipment (From 2nd day / per Day)	20 / 40 / 45 (F/M)	4 Days / 3 Days / 6 Days
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
			20 / 40 / 45 (F/M)	Zero Day
	Flat Rack CNTR	Bundling / Dismantling (per F/R unit)	20 / 40 / 45 (M)	13,700
			20 (F/M)	23,700
			40 / 45 (F/M)	33,200
		Extra Terminal Moves in Yard for General & Customs Inspection (Inner-Terminal Shuttle)	Up to 4 CBM (Basic)	31,400
			From 4 CBM (per CBM)	7,700
			20 (F)	21,600
	Customs Inspection	Customs Inspection Fee (Sample Inspection)	40 / 45 (F)	28,100
			20 (F/M)	62,000
			40 (F/M)	93,000
		Return without Shipment (Lift on - off)	45 (F/M)	108,400
			Less than 20,000 DWT	1,500,000
			Over 20,001 DWT	3,000,000
	Temporary Berthing (Berth Rental Charge / per 24hrs)		Less than 20,000 DWT	1,500,000
			Over 20,001 DWT	3,000,000

All the walk-in customers, who do not sign separate Contract or Application for services, and are applied this PSA HPNT Public Tariff as a one-off handling, shall be deemed acceptance of PSA HPNT's General Conditions.

South Asia Pakistan Terminals Limited - Counter Tariff

Effective from 2nd July 2018

	Import			Export		
Dry Containers:	20	40	45	20	40	45
Terminal Service Charges (USD)	60	76	79	57	75	76
Data Processing Fee (USD)	1	1	1	1	1	1
Truck Entry Charges (USD)	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Scanner Infrastructure (USD)	7	7	7	5	5	5
Fuel Adjustment Charges (PKR)	694	1066	1166	694	1066	1166
Reefer Containers:	20	40	45	20	40	45
Terminal Service Charges (USD)	61	73	73	67	91	93
Data Processing Fee (USD)	1	1	1	1	1	1
Truck Entry Charges (USD)	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Scanner Infrastructure (USD)	7	7	7	5	5	5
Reefer Service Charges (PKR)						
<i>(Applied in USD on Per Day Basis for Import Containers)</i>	13	13	13	1366	2132	2132
Storage (USD):	20	40	45	20	40	45
Storage / Day	1.5	3	3	1.5	3	3
Storage - Special Equipment / Day	10	10	10	10	10	10
Demurrage Per Day Dry General (PKR):	20	40	45	20	40	45
Demurrage - 1st 5 days	640	1,250	1,440	360	720	720
Demurrage - next 5 days	850	1,700	1,913			
Demurrage - next 5 days	1,075	2,150	2,419			
Demurrage - till delivery	1,550	3,100	3,466			
Demurrage Per Day Special Eq. (Reefer/OOG/DG) (PKR):	20	40	45	20	40	45
Demurrage - 1st 5 days	640	1,250	1,440	360	720	720
Demurrage - next 5 days	850	1,700	1,913			
Demurrage - next 5 days	1,075	2,150	2,419			
Demurrage - till delivery	1,550	3,100	3,466			
Other Charges:	20	40	45	20	40	45
Weighment (USD)	15	20	20	15	20	20
Documentation Charges (USD)	2	2	2	2	2	2
OOG Handling Charge (USD)						
<i>(Charged for each move including grounding & handling)</i>	100	100	100	100	100	100
Auction Cargo Delivery (PKR)	6,000	8,000	8,000	0	0	0
Dray-Off (USD)	24	29	29	24	29	29
Change of Vessel (USD)	10	10	10	10	10	10
Seal Bay Charges (USD)	7.5	15	15	8	15	15
Seal Validation (PKR)	350	350	350	350	350	350
Scanning (USD)	35	60	60	35	60	60
Lift on Lift off Charges (PKR)	1,600	2,000	2,000	1,600	2,000	2,000
Power Shovel (PKR)	1,395	2,790	2,790	1,395	2,790	2,790
Labour and Equipment (USD)	50	50	50	50	50	50
Extra Labour (USD)	55	55	55	55	55	55

Stuff / Destuff (USD)	50	50	50	50	50	50
Auction Loose Cargo (PKR)	5,000	7,500	7,500	5,000	7,500	7,500
Empty Storage General Purpose (USD)	2	4	4	2	4	4
Transload - Cross Stuff (USD)	115	155	155	115	155	155
EIR Issuance (PKR)	450	450	450	450	450	450
Non Weboc Penalty (PKR)	5,500	11,000	11,000	5,500	11,000	11,000
Confiscated Cargo - Per Kg (PKR)	5	5	5	5	5	5
Change of Owner (USD)	12	12	12	12	12	12
Container Swingaround (USD)	10	10	10	10	10	10
Fumigation Cargo (PKR)	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Mable Rock Charges (PKR)	5,500	11,000	12,375	5,500	11,000	12,375
Mounting & Dismounting of Genset (USD)	7	7	7	7	7	7
DG Removal / Fixing (USD)	10	10	10	10	10	10
Truck Parking Charges per Hour - (PKR for Initial 24 Hours)	750	750	750	750	750	750
Truck Parking Charges per Hour - (PKR 25th Hour Onward)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Cutting Scrap Charges:	20	40	45	20	40	45
Lift On / Lift Off at Stack & Truck To Cutting Area (PKR)	3,000	3,000	3,000	-	-	-
Lift On / Lift Off at Area Using Cranes (PKR)	3,000	3,000	3,000	-	-	-
Cutting Bay Charges (Per Day - USD)	15	15	15	-	-	-
Customs Inspection Charges (PKR):	20	40	45	20	40	45
Examination	1,600	2,100	2,100	1,600	2,100	2,100
Re Grounding Charges	1,600	3,500	3,500	1,600	3,500	3,500
Re Grounding Charges - OOG		10,500			10,500	
Survey Charges	1,000	1,500	1,500	1,000	1,500	1,500
ANF Examination	3,000	6,000	6,000	3,000	6,000	6,000
ANF Survey	1,000	1,500	1,500	1,000	1,500	1,500
Reefer Charges (USD):	20	40	45	20	40	45
Plug in & Monitoring Charges / Day	60	60	60	60	60	60
Reefer PTI & Pre Cooling	70	70	70	70	70	70
Over weight Penalty (USD):	20	40	45	20	40	45
Excess upto 3 tons	150	150	150	150	150	150
Excess over 3 to 6 tons	500	500	500	500	500	500
Excess over 6 tons	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Recovered on Behalf of KPT (PKR):	20	40	45	20	40	45
Wharfage - Full Container	1,500	3,000	3,375	700	1,400	1,575
Wharfage - Empty Container	700	1,400	1,575	700	1,400	1,575
Recovered on Behalf of Pakistan Customs (PKR):	20	40	45	20	40	45
CPF Bond Seal Charges	200	200	200	200	200	200
Free Time (Demurrage & Storage):	20	40	45	20	40	45
Dry / Reefer Free time (Days)	5	5	5	5	5	5
DG Free Time (Days)	3	3	3	3	3	3

Rates are subject to changes without prior notice

All charges are subject to sales tax

Payments to be made in PKR as per prevailing Rate of Exchange

ANEXO N° 4

**Tarifarios de los puertos, terminales portuarios y empresas incluidos en el *benchmarking*.
*Se adjunta los archivos con la información***

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020
20:14:26 -0500



Lima, de de 2020

N° -2020-CD-OSITRAN

VISTOS:

El Informe Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta; y

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

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

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

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

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 19:54:38 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 19:33:03 -0500

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

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:57:10 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:45:52 -0500

Que, 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, en representación del Estado, quien a su vez actúa a través de

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:39:42 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:31:03 -0500

la Autoridad Portuaria Nacional, y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario);

Que, el numeral 8.23 de la sección “Régimen Económico: Tarifas y Precio” del Contrato de Concesión regula el procedimiento de fijación tarifaria para Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o Servicios nuevos, remitiendo los aspectos procedimentales al Reglamento de Tarifas del Regulador;

Que, el 26 de agosto de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria solicitado por APMT para el Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao cuando este es solicitado por el consignatario de carga fraccionada como parte de paquete de servicios constituido por el Servicio Estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto;

Que, de conformidad con el artículo 56 del RETA, mediante el Memorando N° 176-2020-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 42 y 43 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° XX-2020-CD-OSITRAN, de fecha xx de diciembre de 2020, se dispuso la publicación en el portal institucional del Ositrán de la “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”;

Que, asimismo, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° XX-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán ordenó la publicación de la propuesta de resolución de Consejo Directivo que aprueba la revisión tarifaria y su exposición de motivos, así como la publicación de la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el diario oficial “El Peruano”. Igualmente, dispuso la publicación de dichos documentos y del Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, en el portal web del Ositrán.

Que, adicionalmente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° XX-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de conformidad con el artículo 44 del RETA;

Que, el xx de xx de 2020, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° -2020-CD-OSITRAN y el artículo 44 del RETA, se llevó a cabo la audiencia pública;

Que, mediante el Memorando N° XX-2020-GRE-OSITRAN, de fecha xx de xx de 2020, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, que incluye la matriz de comentarios hechos por los interesados a la propuesta de fijación tarifaria, elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo del Ositrán apruebe la Fijación Tarifaria del Servicio Especial Pre-enfriado de Contenedor Vacío, a ser prestado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° XX-20-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Pre-enfriado de Contenedor Vacío, a ser aplicable en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Determinar la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado Pre-enfriado de Contenedor Vacío, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, a los consignatarios de carga fraccionada que soliciten el servicio como parte del paquete de servicios constituido por el Servicio Estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto, conforme al siguiente detalle:

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (en USD sin IGV)
Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”		
• Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	30,57

Artículo 2°.- La tarifa a que se refiere el artículo 1° entrará en vigencia en un plazo de diez (10) días hábiles de publicada la modificación del tarifario de la Entidad Prestadora.

Artículo 3°.- Notificar la presente resolución a la empresa APM Terminals Callao S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el diario oficial “El Peruano”, y su difusión en el portal institucional (www.ositran.gob.pe). Asimismo, disponer la difusión del Informe Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío, y sus anexos, en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT:XXXX

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FIJACIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE PRE-ENFRIADO DE CONTENEDOR VACÍO EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

ANTECEDENTES

El 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, en representación del Estado, (en adelante, el Concedente o el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APMT).

Con fecha 16 de junio de 2014 se suscribió un Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ositrán y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, Indecopi), a fin de dar atención a las propuestas de Servicios Especiales presentadas por APMT en el marco de lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión.

Mediante Carta N° 596-2019-APMTC/LEG, de fecha 11 de septiembre de 2019, APMT remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la *Propuesta del Servicio Especial "Pre-enfriado de contenedor vacío"* (en adelante, la Propuesta de Servicio Especial).

El 14 de octubre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0048-2019-CD-OSITRAN, el Ositrán determinó que el servicio objeto de la solicitud de APMT calificaba como un Servicio Especial no incluido en el Contrato de Concesión.

El 20 de diciembre de 2019, el Indecopi remitió al Concesionario, con copia al Ositrán y a la APN, la Carta N° 1910-2019/ST-CLC-INDECOPI, mediante la cual envió su análisis de condiciones de competencia del servicio solicitado por APMT, en el que concluía que bajo determinadas circunstancias el *Servicio Especial "Pre-enfriado de contenedor vacío"* no se prestaría en condiciones de competencia.

El 17 de junio de 2020, mediante Carta N° 369-2020-APMT/LEG, el Concesionario solicitó a Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del Servicio Especial de "Pre-enfriado de contenedor vacío".

El 26 de agosto de 2020, mediante Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del Servicio Especial "Pre-enfriado de contenedor vacío".

DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL

Para la definición y alcance del Servicio Especial "Pre-enfriado de contenedor vacío" se ha tomado en cuenta lo indicado en la Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que dispuso el inicio del presente procedimiento tarifaria, según la cual:

- El servicio objeto de fijación tarifaria es el que será brindado a cualquier consignatario de carga fraccionada (sin hacer distinción del tipo de producto) que demande el servicio en el terminal portuario y que forme parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In* y el servicio denominado "Pre-enfriado de contenedor vacío".
- En ese caso, el Servicio Especial que será provisto por el Concesionario consiste en proveer de energía a los contenedores vacíos *reefer*, de acuerdo con la solicitud del

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:57:06 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:45:57 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:39:47 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:31:11 -0500

cliente, con el fin de eliminar cualquier calor residual (al interior, paredes, suelo y techo) del contenedor y adecuarlo a la temperatura de frío que exija el cliente. Dicha provisión de energía será efectuada de manera previa a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer* e incluye actividades de monitoreo(s) e inspección(es).

METODOLOGÍA

De conformidad con la Resolución N° 046-2020-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 091-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la tarifa que cobrará el Concesionario por el Servicio Especial Pre-enfriado de Contenedor Vacío ha sido determinada a partir de la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), según la definición y alcances de dicha metodología prevista en el Anexo I del Reglamento General de Tarifas de Ositrán (en adelante, RETA).

PROPUESTA DE APMT

El Concesionario propuso que la tarifa por el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor Vacío se fije por contenedor de 20 o 40 pies, para lo cual propone una muestra de 15 terminales portuarios o depósitos extraportuarios nacionales e internacionales.

La tarifa propuesta corresponde al promedio de la muestra seleccionada por APMT que incluye a: TISUR, Neptunia, Terminal de Contenedores de Valparaíso, Terminal Pacífico del Sur, San Antonio Terminal Internacional, Puerto Central, San Vicente Terminal Internacional, Puerto Angamos, Iquique, Terminal Portuario de Arica, Terminal Marítimo Puerto Caldera, PSA Hyundai Pusan Newport, Sun Kwang Newport Container Terminal, Kao Ming Container Terminal KMCT y South Asia Pakistan Terminals:

Tarifa máxima propuesta por APMT*
para el servicio de Pre-enfriado de contenedor vacío

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (En USD, sin IGV)
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	39,80

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

PROPUESTA DE OSITRÁN

Según el artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de Ositrán: (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.

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. Estos tres componentes forman parte de la presente propuesta Tarifaria de Ositrán.

Bajo la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), la tarifa que determine el regulador será aquella que resulte de promediar las tarifas de una muestra de terminales portuarios que brindan el servicio de Pre-enfriado de Contenedor Vacío con características similares al servicio objeto del presente procedimiento tarifario.

En ese sentido, en el presente caso se han seleccionado siete (7) terminales portuarios que cumplen con los criterios de a) disponibilidad de información pública y detallada, b) alcances de los servicios que sean comparables y c) no consignan valores extremos (el cálculo incluyó la estandarización de las tarifas cobradas en dichos terminales portuarios, así como la aplicación del test estadístico de Tukey o recorrido intercuartílico y del test de Peirce).

Considerando lo anterior, la tarifa a ser cobrada por el Concesionario a los usuarios que soliciten el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor vacío será de **USD 30,57 por contenedor de 20 o 40 pies**, tal como se muestra a continuación:

Muestra de terminales portuarios y puertos utilizada por el Regulador en el *benchmarking*

	Puerto/Terminal Portuario	Tarifa USD/Contenedor
Chile	San Antonio Terminal Internacional – STI	30,00
	Puerto Central -DP WORLD San Antonio	30,00
	Talcahuano Terminal Portuario	30,00
	TCVAL - Terminal de Contenedores de Valparaíso	30,00
	Terminal Portuario de San Vicente -SVTI	31,99
México	Puerto Veracruz	31,00
Perú	Terminal Portuario de Salaverry	31,00
Promedio		30,57

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Esta tarifa será aplicable a los consignatarios de carga fraccionada que soliciten el servicio en el terminal portuario y como parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y *Gate In*, sin restricción respecto del tipo de producto.

Finalmente, cabe indicar que la tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima (no incluye IGV), y podrá ser reajustada anualmente por el factor RPI - X y revisada cada 5 años aplicando el mecanismo regulatorio “RPI - X” previsto en el Contrato de Concesión.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL & PROINVERSIÓN (2011). *Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales del proceso de promoción del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao*.

BEESLEY, M. y S. LITTLECHILD (1989). "The Regulation of Privatized Monopolies in the United Kingdom". En: *The Rand Journal of Economics*, Vol. 20, No. 3.

BERG, S. (2001). "Infrastructure Regulation: Risk, Return, and Performance". En: *Global Utilities* 1, Mayo de 2001, 3-10.

CHARLES RIVER ASSOCIATES (2002). *Port Companies and Market Power - A Qualitative Analysis*. Informe preparado para el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Desarrollo Económico de Nueva Zelanda.

DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). "Economía del transporte". Antoni Bosch, editor.

GREEN, R. y M. RODRÍGUEZ (1999). *Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A manual for Regulators*. Economic Development Institute of the World Bank. Washington, D. C.

HOTELLING (1938). "The General Wealfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates" *Econometrica*, 6, 242-69.

BARBATO, G.; BARINI, E.M.; GENTA, G. y R. LEVI (2011). "Features and performance of some outlier detection methods". En: *Journal of Applied Statistics*. Vol. 38, N°10, Octubre de 2011, 2133-2149.

BEN-GAL, I. (2005). "Outlier detection". En: MALMON, O. y L. ROCKACH (Eds.). *Data Mining and Knowledge Discovery Handbook: A Complete Guide for Practitioners and Researchers*. Kluwer Academic Publishers.

Peirce, Charles Sanders (1982). "On the Theory of Errors of Observation". In Kloesel, Christian J. W.; et al. (eds.).

ROSS, S.M. (2003). "Peirce's criterion for the elimination of suspect experimental data". En: *Journal of Engineering Technology*. Octubre de 2003, Vol. 20, N° 2, 38-41.

OSITRÁN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de embarque/descarga de carga de proyecto en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

OSITRÁN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Re-estiba de carga fraccionada en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:57:13 -0500

OSITRÁN (2013). *Informe de Fijación de Tarifa Máxima por la Prestación del Servicio Especial de Re-estiba de carga rodante en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, Versión 2.0*.

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:45:49 -0500

OSITRÁN (2012). *Modificación del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN*.

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:39:41 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/11/2020 18:31:01 -0500

OSITRÁN (2016). *Informe N° 008-16-GRE-GAJ-OSITRAN*.

OSITRÁN (2016). *Resolución del Consejo Directivo N°018-2016-CD-OSITRAN*.

OSITRÁN. *Ley 26917. Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público*.

SANFORD V, Y JOHN TSCHIRHART (2008). *Natural monopoly regulation. Principles and practice*.

TRUJILLO, L. y G. NOMBELA (2000). "Puertos". En: *Estache, A. y G. De Rus, ed. (2000). Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores*. Banco Mundial, Alfaomega. Cap. 3.

WILLIAM W. SHARKEY (2008). "The Theory of Natural Monopoly".