

MATRIZ DE COMENTARIOS

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

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
1	Alcance del Servicio Especial y la Estructura Tarifaria	Jorge Acevedo - Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM	Audiencia Pública virtual realizada el 13 de enero de 2021.	La propuesta del Regulador indica que la tarifa del Servicio de preenfriado de contenedor vacío se cobrará al consignatario de la carga; sin embargo, es necesario aclarar ese extremo porque <u>la carga consignada a alguien no corresponde a un contenedor vacío sino con carga que llega al Perú</u> , se entendería que es <u>"a solicitud"</u> .	Al respecto, se puede observar que los comentarios descritos previamente están relacionados a 3 aspectos: <ul style="list-style-type: none"> - Sobre el responsable del pago por la prestación del servicio, - Si el servicio se presta a solicitud del usuario, y - Si la prestación del servicio podría implicar un doble pago. <p>En relación con el primer punto, sobre el responsable del pago por la prestación del servicio, ambos comentarios sugieren profundizar sobre el tema dado que <u>"la carga consignada a alguien no corresponde a un contenedor vacío sino con carga que llega al Perú"</u>, asimismo <u>"en la propuesta del regulador se indica que la tarifa se cobrará al dueño de carga o consignatario, cuando en realidad dicho servicio es parte de la oferta de flete en contenedor reefer que ya ofrecen las compañías navieras"</u>.</p>
2	Alcance del Servicio Especial y la Estructura Tarifaria	Miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional Juan Carlos León Siles - ADEX CONUDFI	Sesión virtual N° 62 de Consejo de Usuarios de Puertos de Alcance Nacional realizada el 12 de enero de 2021. Audiencia Pública virtual realizada el 13 de enero de 2021. Carta CONUDFI 025 – 2021/P recibida el 15.01.2021	Solicitan profundizar el análisis respecto de quién debe ser el encargado de efectuar el pago del servicio especial, pues en la propuesta del regulador se indica que la tarifa se cobrará al dueño de carga o consignatario, cuando en realidad dicho servicio es <u>parte de la oferta de flete en contenedor reefer que ya ofrecen las compañías navieras</u> . En efecto, la naviera entrega el contenedor con la temperatura indicada por el dueño de la carga, lo que implica que el <u>servicio de preenfriado constituiría un costo operativo asumido por las compañías navieras que está incluido en el pago que hace el consignatario por contratar el contenedor reefer</u> . En consecuencia, son las empresas navieras (responsables de proporcionar el contenedor reefer a la temperatura solicitada) las que deberían pagar ese servicio a APMT, de lo contrario el dueño de la carga incurriría en un doble gasto. <u>En todo caso, se solicita al Regulador especificar con mayor claridad en qué</u>	Sobre el particular cabe mencionar que conforme se señaló en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el pago por la prestación del servicio puede ser realizado por el consignatario de la carga, por los agentes marítimos o representantes, de ser el caso. <p style="text-align: center;"><i>"47. Según lo indicado en el informe de inicio del procedimiento, el <u>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"</u></i></p> <p style="text-align: right;">[Subrayado y resaltado agregados.]</p> <p>En consecuencia, el responsable del pago por la prestación del servicio puede ser el consignatario de la carga, los agentes marítimos o representantes.</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
				<p><u>supuesto el Concesionario debe cobrar</u> la tarifa al consignatario de la carga.</p>	<p>En relación al segundo punto, sobre si el servicio se presta a solicitud del Usuario, debe precisarse que en el Informe Conjunto N° 0132-2019-IC-OSITRAN, que calificó el Servicio de “Pre-enfriado de Contenedor Vacío” como un Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, se señaló que <u>para la provisión de dicho servicio el Concesionario debía implementar algún mecanismo para dejar constancia de la solicitud del servicio de parte de los Usuarios. Ello, teniendo en cuenta que puede presentarse el escenario en el cual el Usuario no considere necesario el servicio de pre-enfriado del contenedor en la consolidación de carga fraccionada y, por tanto, no lo solicite a APMT.</u></p> <p>En esa línea, en el Informe de análisis de condiciones de competencia de Indecopi (Informe 087-2019/ST-CLC-INDECOPI) se menciona que según APMT, el Usuario tiene la opción de no requerir el servicio de “pre-enfriado del contenedor vacío” de no considerarlo necesario, o, de ser el caso, para mantener la carga a la temperatura deseada el Usuario puede optar por otras alternativas distintas al Servicio de “Pre-enfriado de Contenedor vacío” de APMT, como auto-suministrar energía a su contenedor vacío o la refrigeración adecuada de la mercancía en la bodega de la nave:</p> <p><i>“41. En este punto resulta oportuno señalar que en relación con el primer paquete identificado, es decir, el paquete de servicios relacionado a la carga fraccionada. APM indicó en su escrito del 11 de setiembre de 2019 <u>que sí existirían sustitutos adecuados. De acuerdo con APM, por un lado, el consignatario podría sustituir el servicio en cuestión por la opción de auto-suministrar energía a su contenedor vacío a través de un gen-set propio y, por otro lado, el consignatario tiene la opción de no requerir el servicio de pre-enfriado del contenedor vacío mediante una refrigeración adecuada de la mercancía en la bodega de la nave”.</u></i></p> <p>[Subrayado y resaltado agregados.]</p> <p>Finalmente, en la Propuesta Tarifaria del Servicio Especial “Pre-Enfriado de Contenedor Vacío” en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao emitida por Ositrán, se establece lo siguiente:</p> <p>“DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • El servicio objeto de fijación tarifaria es el que será brindado a cualquier consignatario de carga fraccionada (sin hacer distinción del tipo de

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<p><i>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".</i></p> <p>[Subrayado y resaltado agregados.]</p> <p>En ese sentido, queda claro que en todos los documentos emitidos en el marco del presente procedimiento se ha considerado que el servicio especial bajo análisis debe ser prestado por APMT a solicitud del Usuario, por lo que la tarifa que fije Ositrán solo podrá ser aplicada por el Concesionario cuando este brinde el Servicio de "Pre-enfriado de Contenedor vacío" a Usuarios que lo soliciten de manera expresa, existiendo también la posibilidad de que no consideren necesario el servicio y no lo soliciten a APMT.</p> <p>Por último, en relación al tercer punto, sobre si la prestación del servicio por parte de APMT, en alguna circunstancia podría implicar un doble pago por parte de los Usuarios, se debe mencionar que en los comentarios expuestos se describe el siguiente ejemplo "(..) <u>dicho servicio es parte de la oferta de flete en contenedor reefer que ya ofrecen las compañías navieras. En efecto, la naviera entrega el contenedor con la temperatura indicada por el dueño de la carga, lo que implica que el servicio de preenfriado constituiría un costo operativo asumido por las compañías navieras que está incluido en el pago que hace el consignatario por contratar el contenedor reefer. En consecuencia, son las empresas navieras (responsables de proporcionar el contenedor reefer a la temperatura solicitada) las que deberían pagar ese servicio a APMT, de lo contrario el dueño de la carga incurriría en un doble gasto</u>".</p> <p>En primera instancia, se debe traer a colación lo descrito previamente, en el sentido de que la tarifa por la prestación del servicio de "Pre-enfriado de Contenedor vacío", solo podrá ser aplicada por APMT a los Usuarios que lo soliciten de manera expresa. En ese sentido, en el ejemplo citado, no generaría un doble cobro dado que, en dicho caso, el consignatario de la carga cuenta con el servicio de cadena de frío brindado por la línea naviera, por lo cual no necesitaría solicitar el servicio de "Pre-enfriado de contenedor vacío" a APMT.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, cabe citar la definición y alcance del servicio de Pre-enfriado de contenedor vacío", considerado en la Propuesta Tarifaria del Regulador:</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<p data-bbox="1440 292 2179 411"><i>“El servicio objeto de fijación tarifaria es el que será brindado a cualquier consignatario de <u>carga fraccionada</u> (..) demande el servicio en el terminal portuario y que forme parte del paquete de servicios constituido por <u>el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y Gate In</u> y el servicio denominado “Pre-enfriado de contenedor vacío”.</i></p> <p data-bbox="1944 411 2179 435">[Subrayado agregado]</p> <p data-bbox="1294 467 2179 547">De conformidad con dicha definición, la demanda del servicio bajo análisis se realiza para el tratamiento de la carga fraccionada, que se solicite en el terminal portuario y como parte del paquete de servicios constituido por:</p> <ul data-bbox="1406 571 1865 651" style="list-style-type: none"> - Servicio estándar de carga fraccionada. - Consolidación de la carga y <i>Gate In</i>. - “Pre-enfriado de contenedor vacío”. <p data-bbox="1294 683 2179 850">Asimismo, en el Informe de análisis de condiciones de competencia de Indecopi se indica que dicho servicio es requerido principalmente para el tratamiento de recursos hidrobiológicos, en particular, para pescado congelado y, que de acuerdo a las entrevistas realizadas, el servicio de “Pre-enfriado de contenedor vacío” ha sido requerido en pocas ocasiones, por lo cual la demanda para la prestación de dicho servicio será eventual:</p> <p data-bbox="1440 882 2179 946"><i>“Al respecto, de las entrevistas realizadas, cabe precisar que en su gran mayoría los potenciales usuarios no han requerido el servicio de contenedor vacío.”</i></p> <p data-bbox="1294 978 2179 1249">En ese marco, la tarifa que fije Ositrán solo aplicará al Servicio de “Pre-enfriado de Contenedor vacío” cuando forme parte de un paquete de servicios específicos, con lo cual, solo sería solicitado en circunstancias muy particulares, por lo que no afectaría la prestación de otros servicios relacionados con la cadena de frío que APMT viene proporcionando a la fecha. En tal sentido, representa una alternativa y no reemplaza al servicio que brindan las compañías navieras, pues al tener contratado un servicio de cadena de frío provisto por una línea naviera, no es necesario que el Consignatario solicite el servicio de “Pre-enfriado de contenedor vacío” a APMT en el terminal portuario y por tanto no se le podría realizar ningún cobro adicional..</p> <p data-bbox="1294 1281 1787 1305">Por lo expuesto, se puede concluir lo siguiente:</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<ul style="list-style-type: none"> - Sobre el responsable del pago por la prestación del servicio: Se debe precisar que la estructura tarifaria del Servicio considerada en la propuesta tarifaria del Ositrán, no limita como responsable del pago por la prestación del servicio al consignatario de la carga, en vista que también incluye a los agentes marítimos u otro representante. Por lo tanto, no se acepta el comentario. - Sobre si el servicio se prestará a solicitud del usuario: los documentos emitidos en el marco del presente procedimiento tarifario, tanto de Ositrán como de Indecopi, coinciden en que el servicio materia de fijación tarifaria solo se prestará bajo solicitud expresa del Usuario, correspondiendo al Concesionario establecer un mecanismo que deje constancia de dicha solicitud. Sin embargo, con la finalidad de dotar de mayor claridad sobre este aspecto, en la sección de Definición y Alcance del Servicio del presente informe de fijación tarifaria se incorpora lo señalado en los informes antes citados, respecto de la necesidad de implementar un mecanismo que deje constancia de la solicitud del Usuario, bajo la siguiente cita: <i>“El Concesionario deberá implementar los mecanismos necesarios que permitan a los Usuarios señalar explícitamente que requieren la provisión del servicio especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”, con la finalidad de asegurar que dicho servicio no será brindado en el escenario en el cual el Usuario no requiera que se le preste el servicio al no considerarlo necesario.”</i> Por lo tanto, se acepta parcialmente el comentario. - Sobre la posibilidad de que la prestación del servicio podría implicar un doble pago por parte de los Usuarios: el Usuario tiene la posibilidad de no requerir el servicio si no lo considera necesario para el tratamiento de su carga fraccionada o que el mismo ya esté siendo cubierto por el pago de otro servicio, con lo cual al no ser solicitado a APMT, no se generará ningún tipo de cobro. Asimismo, la tarifa que fije Ositrán solo aplicará al Servicio de “Pre-enfriado de Contenedor vacío” cuando forme parte de un paquete de servicios específicos, siendo solicitado en circunstancias muy

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<p>particulares, por lo que no afectaría la prestación de otros servicios relacionados con la cadena de frío que APMT viene proporcionando a la fecha. Por lo tanto, no se acepta el comentario.</p>
3	Selección de la muestra	Juan Carlos León Siles - ADEX	Audiencia Pública virtual realizada el 13 de enero de 2021.	<p>La muestra seleccionada por el Regulador incluye puertos pequeños, debe incluirse a puertos más grandes como San Antonio, Valparaiso y puertos de Ecuador y que transporten perecibles. En la medida que este servicio se refiere a refrigerados debería utilizarse como criterio el movimiento de contenedores refrigerados o <i>reefer</i> que tiene el Callao, en tal sentido, no se debe incluir a Salaverry, ni Matarani, ni Arica.</p>	<p>Como se puede apreciar, los comentarios hacen referencia a la dimensión de los puertos utilizados en la Propuesta del Regulador y al uso del criterio de movimiento de carga para la selección de la muestra, estableciendo que para la selección de la muestra de puertos debió utilizarse como referencia el movimiento de contenedores refrigerados.</p> <p>En primer lugar, se debe precisar que acorde con el alcance del servicio establecido en la Propuesta Tarifaria del Servicio Especial "Pre-Enfriado de Contenedor Vacío", el servicio materia de fijación, va dirigido al tratamiento de <u>la carga fraccionada, que solicite su consolidación en el terminal portuario</u>. Bajo esa premisa, se puede establecer que el marco de comparación no puede ser el total de movimiento de contenedores refrigerados, en vista a que el servicio solo hace referencia a la carga fraccionada consolidada.</p> <p>Asimismo, debe considerarse que el servicio bajo análisis está dirigido principalmente al tratamiento de recursos hidrobiológicos, en particular, pescado congelado que es consolidado, y que en raras oportunidades se solicita el servicio de "Pre-enfriado de contenedor vacío". Por lo cual, dicho servicio se brinda en circunstancias muy particulares y se caracteriza por tener una demanda eventual o escasa, que no ha permitido obtener estadísticas sobre el requerimiento del mismo.</p> <p>En efecto, según lo declarado por APMT en su Propuesta fijación tarifaria, no se cuenta con una serie histórica que refleje qué proporción de los productos pesqueros que requirieron consolidación han solicitado que los contenedores vacíos sean pre-enfriados.</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
				<p>En esa misma línea, el Informe de análisis de condiciones de competencia elaborado por Indecopi (Informe 087-2019/ST-CLC-INDECOPi) ratifica que la mayoría de potenciales usuarios declaró que no ha requerido el Servicio de Preenfriado de Contenedor Vacío.</p> <p style="text-align: center;"><i>“Al respecto, de las entrevistas realizadas, cabe precisar que en su gran mayoría los potenciales usuarios no han requerido el servicio de contenedor vacío.”</i></p> <p>Por otro lado, se debe precisar que considerando la baja complejidad de las actividades y recursos involucrados para la prestación del servicio materia de fijación, de la evaluación de la información disponible de otros terminales portuarios en los que se brinda un servicio similar, no se ha identificado diferencias significativas entre los procesos utilizados para la prestación del servicio, ello a pesar de ser puertos con diferente volumen de movimiento de carga.</p> <p>En ese marco, es importante resaltar que conforme se indica en el artículo 19 del RETA, las metodologías previstas para los procedimientos de fijación de tarifas, entre ellas la de “<i>benchmarking</i>”, se pueden aplicar teniendo en cuenta la naturaleza del servicio.</p> <p style="text-align: center;">RETA.- Artículo 19 (...) <i>La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.</i></p> <p>Así, en el presente caso, dadas las características particulares del servicio objeto del procedimiento tarifario, se ha tenido en cuenta principalmente la naturaleza del servicio para la selección de terminales portuarios en la muestra del Regulador, verificándose que el servicio brindado por dichos terminales tenga características similares al servicio materia de fijación tarifaria.</p> <p>Por lo expuesto, se puede concluir que seleccionar la muestra para la tarificación comparativa atendiendo a criterios como la dimensión del terminal portuario, el movimiento de carga, el movimiento de contenedores refrigerados, no resulta apropiado debido al bajo volumen de demanda que tiene dicho servicio en comparación con el volumen de carga refrigerada o el volumen de carga general.</p>	

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<p>Asimismo, dada la baja complejidad en la prestación del servicio, no se han identificado diferencias significativas entre los procesos utilizados para la prestación del servicio, ello a pesar de ser puertos con diferente volumen de movimiento de carga.</p> <p>Por lo expuesto, se puede concluir que seleccionar la muestra para la tarificación comparativa atendiendo a criterios como la dimensión del terminal portuario, el movimiento de carga, el movimiento de contenedores refrigerados, no resulta apropiado debido al bajo volumen de demanda que tiene dicho servicio en comparación con el volumen de carga refrigerada o el volumen de carga general.</p> <p>Asimismo, dada la baja complejidad en la prestación del servicio, no se ha identificado diferencias significativas entre los procesos utilizados para la prestación del servicio, ello a pesar de ser puertos con diferente volumen de movimiento de carga.</p> <p>Sin perjuicio a lo anterior, es importante precisar que la muestra de puertos analizados para identificar los terminales que sí brindan el servicio materia de análisis, si incluyó puertos con mayor movimiento de carga contenedorizada.</p> <p>En efecto los puertos de San Antonio, Valparaíso y puertos de Ecuador (Puerto de Guayaquil, Puerto Manta, Puerto Bolívar) formaron parte del análisis del presente procedimiento de fijación tarifaria. Para el caso de los puertos de San Antonio y Valparaíso, tal como figura en la Propuesta Tarifaria de Ositrán (ver cuadros N° 4 y N° 10) se identificó que sí brindan un servicio con características similares al servicio bajo análisis y sus tarifas se utilizaron para el cálculo de la tarifa promedio.</p> <p>En cuanto a puertos de Ecuador, de la información pública disponible, no se identificó en los tarifarios de los puertos de Guayaquil y Puerto Manta un servicio de naturaleza similar al servicio materia de fijación tarifaria, mientras que el puerto Simón Bolívar sí formó parte de la Propuesta Tarifaria; sin embargo, se excluyó de la muestra final por consignar una unidad de cobro (por "contenedor/hora"), diferente a la considerada por el regulador (USD por contenedor).</p> <p>Finalmente, cabe mencionar que para la identificación de los terminales portuarios que sí brindan el servicio de "Pre-enfriado de contenedor vacío", se revisó la información disponible de 44 terminales portuarios, siendo que en 19 de ellos se identificó a partir de su tarifario y manual de servicio que sí brindan el servicio</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<p>materia de análisis. En tal sentido, en el informe de fijación tarifaria, se detallará la relación de los 44 puertos que se analizaron.</p> <p>No se acepta el comentario</p>
4	Selección de la muestra	CONUDFI	Carta CONUDFI 025 – 2021/P recibida el 15.01.2021	<p>La muestra seleccionada por el Regulador incluye en su mayoría puertos de Chile e incluye puertos pequeños, como Salaverry y Matarani, los cuales, por su tamaño, no califican para ser referentes de este tipo de servicios. Las referencias válidas que se deberían haber considerado son puertos con un movimiento de al menos un millón TEUs y que muevan un número mínimo de <i>reefers</i>. Por ejemplo, Guayaquil, Posorja, Buenaventura, Wilmington, Long Beach, New York, Londres, Rotterdam, Shanghai.</p>	<p>Respecto al tema de la muestra utilizada, la respuesta a ese tema ha sido desarrollada como parte del análisis del comentario N 3.</p> <p>En relación con los puertos sugeridos en la comunicación de CONUDFI, se debe precisar que los terminales portuarios de Guayaquil, Posarja y Buenaventura, sí fueron considerados como parte del análisis del presente procedimiento de fijación tarifaria. Sin embargo, para los puertos de Guayaquil y Buenaventura no se identificó en sus tarifarios que brinden un servicio similar al servicio materia de fijación tarifaria. Por otro lado, para el caso del puerto de Posorja se observó que aunque brinda el servicio especial Pre enfriado de Contenedores Refrigerados que incluye la recepción, conexión, pre enfriado y monitoreo de los contenedores <i>reefer</i>, pero la unidad de cobro del servicio es por “contenedor/hora”, la cual difiere de la propuesta en el servicio bajo análisis (USD por contenedor). Por lo tanto, dichos puertos no pueden ser incluidos dentro de la muestra de terminales portuarios considerada por Ositrán.</p> <p>Asimismo, respecto a los terminales portuarios de Wilmington, Long Beach, New York, Londres, Rotterdam, Shanghai, de la información contenida en sus respectivos tarifarios no se identificó una tarifa para el caso de un servicio similar al de materia de análisis.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior y conforme con lo descrito en la respuesta al comentario N° 3, en el Informe Tarifario se incluirá la lista de puertos que también se analizaron, pero que de la información disponible se observó que no brindan un servicio comparable al servicio “Pre-enfriado de contenedor vacío”.</p> <p>No se acepta el comentario</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
5	Selección de la muestra.	APN	OFICIO N° 0062-2021-APN-GG-DIPLA, recibido el 15.01.2021	<p>La muestra para la implementación de la metodología de <i>benchmarking</i> debería ser una muestra <u>representativa de la población y considerar puertos que sean comparables con el Terminal Norte Multipropósito.</u></p> <p>La propuesta del Regulador para la selección de la muestra, si bien contempla aspectos como la disponibilidad de información, que sean servicios comparables y la exclusión de valores extremos; <u>consideramos que debe revisar los aspectos metodológicos y estadísticos utilizados para la selección de los puertos o terminales portuarios de la muestra.</u></p>	<p>En primera instancia, debe señalarse que, dependiendo del objetivo de estudio, si el objetivo es efectuar un análisis comparativo a <u>nivel de terminales portuarios</u> o a <u>nivel solo de servicios específicos</u>, la información requerida, así como, la metodología a ser utilizada, pueden dar como resultados muestras muy diferentes, que no necesariamente puedan ser utilizadas como sustituto del otro.</p> <p>Al respecto, las metodologías señaladas en el oficio remitido por la APN, para clasificar a los terminales portuarios, consideran la distribución de costos, productividad y eficiencia entre todos los servicios que se prestan en los puertos; sin embargo, no considera que es posible que dependiendo del tipo de cada servicio, y las actividades que involucren la prestación de los mismos, presenten una estructura de costos diferente entre sí.</p> <p>En efecto, los servicios analizados de manera individual pueden tener una estructura de costos diferente entre ellos, según sea al caso, algunos pueden ser intensivos en el uso de maquinaria, otro en mano de obra, energía, entre otros.</p> <p>En ese orden de ideas, que dos puertos sean comparables a nivel de productividad o eficiencia, no aseguran su comparabilidad a nivel de servicios considerados individualmente, ya que el terminal puede ser eficiente en algunos servicios, mientras que en otros no, por lo cual, dos puertos similares o comparables en su operación global, pueden presentar diferentes niveles de eficiencia a nivel de tipos de servicios.</p> <p>En tal sentido, la metodología sugerida por la APN para comparación de puertos no resulta idónea para garantizar la comparabilidad a nivel de servicios, en particular, en casos como el presente, en que el servicio cuya tarifa se desea comparar tiene características particulares y se presta de manera muy eventual, como el servicio materia del presente procedimiento tarifario, (ver comentarios N° 3 y 4). Si los servicios a comparar son de naturaleza similar, añadir criterios de selección como los sugeridos, limitaría la muestra de puertos a ser utilizados por el Regulador para el proceso de fijación, disminuyendo así el nivel de representatividad de la muestra sobre la población de puertos que prestan servicios similares.</p> <p>Esto, también se ve reflejado en la propia definición de la metodología de “<i>benchmarking</i>”, establecida en el RETA:</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
					<p><i>“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”.</i> [El subrayado es nuestro]</p> <p>Sin perjuicio de ello y en concordancia con las respuestas brindadas a los comentarios N° 3 y 4, se está agregando la lista completa de puertos sobre los cuales se revisó la información disponible para verificar si los mismos brindaban el servicio de “Pre-enfriado de contenedor vacío”.</p> <p>Finalmente, se debe resaltar que la APN no ha emitido ningún comentario particular referido a la muestra de puertos seleccionada por el Regulador. En efecto, en el oficio remitido por dicha entidad no se ha señalado a algún puerto de la muestra utilizada por el Regulador que a su criterio genere problemas de representatividad y que, por lo tanto, deba ser eliminado; ni tampoco ha sugerido puertos que deban agregarse a la muestra utilizada en la Propuesta del Ositrán para mejorar la representatividad de la muestra sobre la población.</p> <p>No se acepta el comentario</p>
6	Selección de la muestra	<p>Estenio Pinzás - Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM</p> <p>Miembro del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional</p>	Sesión virtual N° 62 de Consejo de Usuarios de Puertos de Alcance Nacional.	Solicita evaluar la posibilidad de acotar la muestra considerando el tipo de producto que movilizan principalmente los puertos de la muestra, separando por productos hicrobiológicos, productos avícolas (carne de pollo), fruta en general, entre otros.	<p>Al respecto, se debe precisar que en el Informe de condiciones de competencia de Indecopi, si bien se menciona que el servicio bajo análisis está dirigido principalmente al tratamiento de recursos hicrobiológicos, este no hace ninguna restricción para el tratamiento a otro tipo de producto.</p> <p>En ese sentido, no se podría limitar la muestra enfocado a un solo tipo de producto.</p> <p>No se acepta el comentario</p>

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición de Ositrán
7	Selección de la muestra	Hans Rondán Tolentino- APMT	Audiencia Pública virtual realizada el 13 de enero de 2021.	Se pueden incluir más puertos en la muestra que cumplan con los criterios utilizados por el Regulador.	<p>Tal como se indicó en la Audiencia, es posible proponer otros puertos para que ingresen a la muestra, los cuales deberán remitirse con los comentarios a la propuesta del Ositrán, y corresponderá al Regulador evaluar si los puertos propuestos cumplen con los criterios utilizados en la propuesta. Sin embargo, cabe precisar que no se han recibido comentarios a la propuesta del Regulador de parte de APMT respecto a que puertos se pueden adicionar a la muestra considerando los criterios utilizados por el Regulador.</p> <p>Se respondió la consulta.</p>