



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 0008-2022-CD-OSITRAN

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/03/2022
10:05:50 -0500

Lima, 23 de marzo de 2022

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00018-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el cual se pronuncia sobre la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria formulada por APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario), para la prestación del Servicio Especial "Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*"; y,

CONSIDERANDO:

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, (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 APMT;

Que, 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;

Que, mediante Carta N°0251-2021-APMTC/LEG, APMT remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la Propuesta del Servicio Especial "Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*" (en adelante, la Propuesta de Servicio Especial);

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0023-2021-CD-OSITRAN, sustentada con el Informe Conjunto N° 072-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), el Consejo Directivo del Ositrán resolvió declarar que el servicio denominado "Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*" propuesto por APMT, califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión;

Que, mediante Oficio N°089-2021/ST-CLC-INDECOPI, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe Técnico N° 043-2021-CLC/INDECOPI, mediante el cual la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, realizó el análisis de las condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado "Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*" solicitado por APMT;

Que, mediante Oficio N° 116-2021-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Autoridad Portuaria Nacional, entre otros, el Oficio N° 089-2021/ST-CLC-INDECOPI conjuntamente con el Informe Técnico N° 043-2021-CLC/INDECOPI, para los fines pertinentes;

Que, mediante Carta N° 00018-2022-APMTC/LEG, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de "Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*". Para tal efecto, APMT adjuntó el informe denominado Propuesta Tarifaria de parte del Servicio Especial "Descarga y envío de información de

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/03/2022 18:44:55 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/03/2022 16:37:46 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FIR 09678120 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/03/2022 15:41:39 -0500



parámetros de contenedores *reefer*” (en adelante, la Propuesta Tarifaria de APMT). Asimismo, APMT indicó que presentaba su solicitud y propuesta tarifaria con la finalidad que el Ositrán inicie el proceso de fijación tarifaria, de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión y los artículos 17 y 18 del Reglamento General de Tarifas aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, el RETA);

Que, conforme lo dispuesto en la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión en el caso que el Indecopi se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, Ositrán iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria correspondiente, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán;

Que, de acuerdo con el análisis de condiciones de competencia desarrollado por el Indecopi en su Informe Técnico N°0043-2021/ST-CLC-INDECOPI, el servicio denominado “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*”, forma parte de dos tipos servicios relevantes, siendo que en ambos el servicio propuesto no presentaría condiciones de competencia; Que, mediante Informe Conjunto N° 00018-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de fecha 08 de marzo de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica concluyen lo siguiente:

- La solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria presentada por APMT para el Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” es procedente.
- El alcance del Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” consiste en la descarga de información histórica de los parámetros de funcionamiento del contenedor desde la computadora del contenedor *reefer*, que generalmente se encuentra en el patio de contenedores y su posterior envío electrónico al cliente, tanto para contenedores *reefer* de importación/exportación como para contenedores llenos reefer de transbordo.
- El Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” es un servicio nuevo que el Concesionario ofrecerá a las líneas navieras, por lo que aunque no se dispone de información histórica de la demanda del Servicio. A partir de la información recopilada de otros terminales portuarios a nivel nación al, tampoco se ha obtenido información que permita efectuar una proyección de demanda confiable del servicio “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” para el Terminal Norte Multipropósito del terminal Portuario del Callao.
- La metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) resulta apropiada para fijar la tarifa del Servicio Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*, 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.

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo expresa su conformidad con el Informe de vistos, el cual hace suyo, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa formando parte del sustento y motivación de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el 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;

Que, estando a lo anterior, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917, la Ley N° 27332, el Reglamento General de Tarifas aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN; y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 761-2022-CD-OSITRAN, de fecha 23 de marzo de 2022;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APM Terminals Callao S.A., del Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución, así como el Informe Conjunto N° 00018-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) a la empresa concesionaria APM Terminals Callao S.A., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Autoridad Portuaria Nacional, para los fines pertinentes.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, así como la difusión de la misma y del Informe Conjunto N° 00018-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran).

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT. 2022027632

**INFORME N° 00018-2022-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)**

 Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FIR
09678120 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022
17:56:06 -0500

 Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022
18:10:23 -0500

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Inicio del Procedimiento de Fijación Tarifaria para el Servicio Especial “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*”.
Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Artículo 18 del Reglamento General del Tarifas del Ositrán

Fecha : 08 de marzo de 2022

I. OBJETIVO

1. El presente informe tiene por objeto analizar la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria para el Servicio Especial denominado “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” presentada por APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario).

II. ANTECEDENTES

2. 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 APMT.
3. 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.
4. Mediante Carta N° 0251-2021-APMTC/LEG, de fecha 22 de marzo de 2021, APMT remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la Propuesta del Servicio Especial “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” (en adelante, la Propuesta de Servicio Especial).
5. El 20 de mayo de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0023-2021-CD-OSITRAN, sustentada con el Informe Conjunto N° 072-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), el Consejo Directivo del Ositrán resolvió declarar que el servicio denominado “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” propuesto por APMT, califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión.
6. Mediante Oficio N° 089-2021/ST-CLC-INDECOPI, notificado el 20 de julio de 2021, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe Técnico N° 043-2021-CLC/INDECOPI, mediante el cual la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, realizó el análisis de las condiciones

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 18:19:08 -0500

Visado por: CONDORI ARIAS
Harold FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 17:52:18 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 17:38:50 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 17:27:00 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 17:18:10 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 17:14:47 -0500

de competencia en la prestación del servicio denominado “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” solicitado por APMT.

7. Mediante Oficio N° 116-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 3 de agosto de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Autoridad Portuaria Nacional, entre otros, el Oficio N° 089-2021/ST-CLC-INDECOPI conjuntamente con el Informe Técnico N° 043-2021-CLC/INDECOPI, para los fines pertinentes.
8. El 19 de enero de 2022, mediante Carta N° 0035-2022-APMTC/LEG, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de “Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*”. Para tal efecto, APMT adjuntó el informe denominado Propuesta Tarifaria de parte del Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*” (en adelante, la Propuesta Tarifaria de APMT). Asimismo, APMT indicó que presentaba su solicitud y propuesta tarifaria con la finalidad que el Ositrán inicie el proceso de fijación tarifaria, de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 8.3 del Contrato de Concesión y los artículos 17 y 18 del Reglamento General de Tarifas¹ (en adelante, el RETA).
9. Mediante Oficio N° 00051-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 28 de febrero de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA formuló a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, Euroandinos), que administra el Terminal Portuario de Paita, un requerimiento de información relacionado al servicio Lectura de parámetros de contenedores refrigerados a través de medios electrónicos (download), otorgando para tal efecto un plazo de tres (3) días hábiles.
10. Asimismo, con Oficio N° 00052-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 1 de marzo de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA formuló a DP World Callao S.R.L. (en adelante, DP World), que administra el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, un requerimiento de información relacionado al Servicio Lectura de parámetros de contenedores refrigerados con uso de medios electrónicos, otorgando para tal efecto un plazo de tres (3) días hábiles.
11. Mediante Cartas N° 030-2022-TPE/GG y DALC.DPWC.053.2021 recibidas el 03 y 04 de marzo de 2022, Euroandinos y DP World, respectivamente; remitieron la información solicitada.

III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

III.1. Alcance de la función reguladora de Ositrán

12. Al respecto, el literal b) del numeral 3.1² 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. Asimismo, el numeral 3.1³ del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios

¹ Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN.

² **“Artículo 3.- Funciones**

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

(...)

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

³ **“Artículo 3.- Misión de OSITRAN**

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

de Transporte Aéreo, establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

14. Además, el literal b) del Numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley N° 26917 establece que el Ositrán tiene 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.

“Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

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

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

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

(...)

[Énfasis y subrayado agregados.]

15. De esta forma, el artículo 10⁴ del Reglamento General de Ositrán aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, REGO), establece que el Ositrán se encuentra facultado para ejercer, entre otras, la función reguladora. Por su parte, el artículo 16 del REGO señala que, por la función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.

“Artículo 16.- Función Reguladora

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

16. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 17⁵ del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán. Para tal efecto,

(...)

⁴ **“Artículo 10.- Funciones del OSITRAN**

Para el cumplimiento de sus objetivos, el OSITRAN ejerce las siguientes funciones:

1. Normativa
2. **Reguladora**
3. Supervisora
4. Fiscalizadora y sancionadora
5. De solución de controversias y atención de reclamos de usuarios.”

[Énfasis y subrayado agregados.]

⁵ **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite 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

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 la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.

17. Como puede observarse, el marco normativo de Ositrán le reconoce competencia para fijar tarifas, en especial en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia.
18. Respecto al Contrato de Concesión, el acápite de Régimen Económico: Tarifas y Precio, establece lo siguiente para el procedimiento de fijación tarifaria para Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o Servicios nuevos:

“RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO

(...)

8.23

(...)

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.”*

[Énfasis y subrayado agregados.]

19. Tal como se puede apreciar, el Contrato de Concesión reconoce al Ositrán como la entidad competente para el proceso de fijación tarifaria de servicios especiales, en concordancia con las funciones asignadas por el marco normativo, en especial la relacionada a la función reguladora en el ámbito portuario⁶.
20. Por su parte, el artículo 17 del RETA, establece que la regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva del Ositrán.

procedimiento tarifario. El ejercicio de esta función se sujeta a lo establecido por la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, así como por el Reglamento General de Tarifas que apruebe el Consejo Directivo del OSITRAN.”

⁶ 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”.

⁷ “Artículo 1.- Competencia exclusiva del Ositrán

La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de las ITUP es competencia exclusiva del Ositrán, de acuerdo con lo establecido en el literal b) del numeral 7.1 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo.”

21. Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 4⁸ y 11⁹ del RETA, el régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.
22. Es importante señalar que, de acuerdo con el artículo III del Título Preliminar del RETA, este es de aplicación supletoria a lo establecido en los Contratos de Concesión de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público. Asimismo, dispone que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el RETA y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.

“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento

El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, **en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.**

En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas.”

[Énfasis y subrayado agregados.]

23. En dicha línea, el artículo 39 del RETA¹⁰ establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria de servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria. Al respecto, señala que, en caso el Indecopi concluya que no existen condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público: (i) en un plazo de setenta (70) días de recibido el pronunciamiento del Indecopi, la APN presenta al Ositrán la Propuesta de Tarifa Máxima a efectos que este último disponga el inicio del procedimiento de fijación tarifaria; o, (ii) en caso el Ositrán no reciba la Propuesta de Tarifa Máxima por parte de la APN en el plazo antes señalado, Ositrán inicia el procedimiento de fijación tarifaria de oficio.
24. Es preciso indicar también que el artículo 39 del RETA precisa que dicho artículo aplica en tanto no contravenga las disposiciones establecidas en los contratos de concesión o cuando dichos contratos contemplen un procedimiento tarifario específico. De esta manera, en el presente caso, resulta de aplicación las disposiciones específicas 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 aplicables a los servicios especiales, en caso la agencia de competencia concluya que el servicio especial que pretende implementar no se prestará en condiciones de competencia).

⁸ “Artículo 4. Necesidad de regulación tarifaria

En los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.”

⁹ “Artículo 11.- Regímenes tarifarios

La prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta a los siguientes regímenes tarifarios:

1. Régimen tarifario supervisado. – Régimen tarifario bajo el cual las Entidades Prestadoras pueden establecer y modificar libremente los precios por los servicios que presten en condiciones de competencia en los mercados respectivos.

2. Régimen tarifario regulado. – **Régimen tarifario aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.**

[Énfasis y subrayado agregados.]

¹⁰ “Artículo 39.- Fijación de tarifas para servicios derivados de la explotación de las infraestructuras portuarias de uso público

(...)

39.7 El procedimiento al que se refiere este artículo será de aplicación en tanto no contravenga las disposiciones establecidas en los contratos de concesión o cuando dichos contratos no contemplen un procedimiento tarifario específico.”

25. En consecuencia, en virtud de la normativa expuesta precedentemente, podemos afirmar lo siguiente:
- (i) De acuerdo con el RETA, el 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) 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, el Ositrán iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el RETA.

III.2. Fijación Tarifaria de Servicios Especiales

26. Al respecto, en las Cláusulas 1.23.98 y 1.23.99 del Contrato de Concesión se define 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 ESTÁNDAR¹¹

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*

¹¹ Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución N° 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN 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. (...)”

b) Servicios en función a la Carga

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

28. De otro lado, en las Cláusulas 8.20 y 8.23 del Contrato de Concesión se establece el alcance de los Servicios Especiales, así como el procedimiento que debe seguir el Concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el referido contrato, de la siguiente manera:

"8.20. SERVICIOS ESPECIALES

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

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

"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.

(...)"

[Énfasis y subrayado agregados.]

29. En consecuencia, en virtud de lo expuesto precedentemente respecto a lo establecido en el Contrato de Concesión, puede señalarse lo siguiente:

- (i) El Concesionario está facultado a prestar los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten. (Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión).
- (ii) El Concesionario se encuentra obligado a prestar a los usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con tarifa. (Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión).
- (iii) Los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos al Servicio Estándar (Cláusula 1.23.98 del Contrato de Concesión).
- (iv) Por la prestación de los Servicios Especiales, el Concesionario tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa, según corresponda (Cláusula 1.23.98 del Contrato de Concesión).
- (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 del Contrato de Concesión).
- (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 del Contrato de Concesión).

III.3. Respeto de la solicitud de fijación tarifaria presentada por APMT

30. Sobre el particular, el artículo 17 del RETA establece que la Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán, el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria. Asimismo, establece los requisitos legales mínimos que deberá contener toda solicitud de fijación tarifaria, de la siguiente manera:

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

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

31. Como se puede observar, el artículo 17 del RETA dispone que la Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
32. Asimismo, el artículo 18 del RETA establece el procedimiento de inicio de fijación tarifaria, disponiendo que el mismo cuenta con una etapa para evaluar la admisibilidad de la solicitud, cuyo plazo máximo es de cinco (05) días contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud y una etapa para la evaluación de procedencia de la misma, con un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la solicitud completa por parte de la

Entidad Prestadora. Por otra parte, el mencionado artículo establece que en caso se requiera información para la evaluación de procedencia de la solicitud de inicio de fijación tarifaria, se suspende el cómputo del plazo de treinta (30) días hábiles antes indicado:

“Artículo 18.- Inicio del procedimiento de parte

18.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evalúa la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora en un plazo máximo de cinco (05) días contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud.

18.2. En caso la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos advierta alguna observación en la solicitud presentada, requiere a la Entidad Prestadora la subsanación que corresponda, otorgándole un plazo máximo de cinco (05) días para realizar tal actuación. Transcurrido dicho plazo sin que se produzca la subsanación respectiva, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos tiene por no presentada la solicitud, lo que se pondrá en conocimiento de la Entidad Prestadora solicitante.

18.3. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboran un informe que contiene la evaluación respecto a la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria. Para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de fijación y revisión tarifaria corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia.

18.4. El informe citado en el párrafo anterior debe ser presentado a la Gerencia General en un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la solicitud completa por parte de la Entidad Prestadora. De requerirse información adicional conforme a la normativa vigente, se suspenderá el cómputo del plazo antes indicado.”

[Énfasis y subrayado agregados.]

33. En el presente caso, el Concesionario cumplió con remitir la información señalada en el numeral 17.2 del artículo 17 del RETA; por lo que corresponde evaluar la procedencia de la solicitud de inicio de fijación tarifaria presentada por el Concesionario, conforme a lo dispuesto en el numeral 18.3 del artículo 18 del RETA. En tal sentido, dentro del plazo de treinta (30) días hábiles previsto en el numeral 18.4 de artículo 18 del RETA se procede a emitir el presente informe que contiene la evaluación de procedencia de la solicitud de inicio antes señalada¹².

IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA REALIZADO POR INDECOPI

34. De acuerdo con el análisis de condiciones de competencia desarrollado por el Indecopi en su Informe Técnico 0043-2021/ST-CLC-INDECOPI, el servicio denominado “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” es importante para determinar la seguridad en la eficiencia del proceso de refrigeración del contenedor *reefer*, principalmente en eventuales escenarios en los que exista una controversia o discrepancia respecto al estado de los productos transportados en el contenedor refrigerado durante el viaje.
35. En ese sentido, se identificó que el servicio se demandaría para contenedores llenos de exportación e importación y para contenedores llenos de transbordo. En el caso de los contenedores llenos de exportación o importación, el servicio podría solicitarse en el terminal o un depósito temporal (portuario o extraportuario), por lo que se trata de un servicio individual o independiente de otros servicios. Por su parte, en el caso de los contenedores llenos de transbordo, el servicio podría ser brindado únicamente en el terminal portuario, por lo que forma parte del paquete de servicios que se brinda a la carga contenedorizada (amarre o desamarre, descarga y embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo *reefer* y descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*).

¹² Como se indicó en la sección de antecedentes del presente informe, en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA, se cursaron requerimientos de información a Euroandinos y a DP World a través de los Oficios N° 00051-2022-GRE-OSITRAN y N° 00052-2022-GRE-OSITRAN, respectivamente, los cuales fueron atendidos el 03 y 04 de marzo de 2022, respectivamente.

36. De este modo, el Indecopi identificó que el servicio “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” forma parte de dos servicios relevantes, según el tipo de tráfico de que se trate, respecto de los cuales definió los mercados de servicios relevantes y, en consecuencia, el análisis de condiciones de competencia, obteniendo las siguientes conclusiones:

- El servicio relevante 1) está relacionado con la demanda de las líneas navieras para contenedores *reefer* de importación y/o exportación llenos que puede ser brindado en un terminal portuario (Terminal Muelle Sur – TMS o Terminal Norte Multipropósito – TNM) o en uno de los depósitos temporales ubicados en zonas cercanas al TPC.

Sobre el particular, dadas las características actuales del mercado de servicios a contenedores, el TNM y el TMS representan, en conjunto, el 89% del mercado, lo que reduce el espacio de presión competitiva que pueden ejercer los diversos depósitos temporales ubicados en zonas aledañas. De otro lado, dadas las altas tasas de ocupación que se han registrado tanto en el TMS como el TNM en 2019 y 2020, se considera que han alcanzado niveles de saturación, lo que limita la posibilidad de que un usuario pueda optar por uno u otro terminal, pues dependerá de la disponibilidad que tengan para atenderlo, afectando así la competencia efectiva entre ambos terminales. En conclusión, Indecopi es de la opinión que **el servicio relevante 1 no se prestaría en condiciones de competencia.**

- El servicio relevante 2) se relaciona con la demanda de las líneas navieras para contenedores *reefer* de transbordo llenos e indica la probabilidad de la existencia de un fallo que afectaría la carga refrigerada por lo que se requeriría revisar los parámetros de forma inmediata, situación que determinaría que el servicio debe prestarse únicamente en un terminal portuario. En este caso, el servicio se presta como parte del paquete constituido por el uso de amarradero, amarre o desamarre, descarga o embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo de contenedor *reefer* y descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*.

Al respecto, Indecopi identificó que además del TNM, el servicio relevante 2 también puede ser prestado en el TMS, que es un terminal especializado en la atención de naves y carga contenedorizada. Sin embargo, en cuanto al movimiento de contenedores de transbordo, se ha observado que aunque APMT ha incrementado su participación, el TMS mantuvo en promedio 67% del volumen de carga movilizada en contenedores para transbordo entre 2016 y 2019, lo cual sumado al desempeño de otros indicadores, refleja que el TMS tendría limitaciones para atender carga adicional de transbordo, por lo que es razonable concluir que no existe competencia efectiva entre el TNM y TMS. En consecuencia, dadas las condiciones actuales, el servicio **relevante 2 no se prestaría en condiciones de competencia.**

37. En ese sentido, considerando el pronunciamiento de Indecopi, corresponde a Ositrán evaluar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria para el Servicio Especial “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” solicitado por APMT.

V. PROPUESTA TARIFARIA DE APMT

38. Con posterioridad a la determinación de Indecopi, APMT remitió al Ositrán la Carta N° 035-2022 APMTC/LEG, mediante la cual solicitó el inicio, a instancia de parte, del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*”, adjuntando para ello su propuesta tarifaria. A continuación, se presentan las principales características de la propuesta del Concesionario.

Definición del servicio

39. APMT señala que el Servicio Especial objeto de su solicitud de fijación tarifaria se denomina “Descarga y envío de parámetros de contenedores reefer” también denominado en el ámbito portuario como *datalog download*, *data download*, *data from data logger*, *retrieve data log* o simplemente *data log*.

40. En ese contexto, APMT define el alcance del Servicio Especial como sigue:

“Consiste en la descarga electrónica de la información histórica de parámetros (también conocido como Datalog) que contiene el controlador (también conocido como computadora o CPU) de un contenedor reefer y envío de la información descargada al usuario (líneas navieras). La información descargada – también denominada data horaria ya que se provee información de parámetros por hora- incluye la fecha y hora de encendido de alarmas, apagados y encendidos del contenedor, controles previos al viaje realizado (PTI realizados), temperaturas y otros, siendo que la antigüedad de dicha información puede ser del último viaje, de los últimos 30 a 90 días o de un rango de fechas”.

41. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, dicho servicio es una necesidad logística para las líneas navieras en aquellas situaciones en las que necesita información sobre el funcionamiento de su contenedor reefer, ya sea data histórica o del último viaje. Dicha información que contiene la data horaria principalmente de temperaturas puede ser de utilidad para diversos fines, entre ellos, cuando surgen controversias con sus clientes.

42. En ese sentido, APMT sostiene que los demandantes (usuarios) y responsables del pago del Servicio Especial son las líneas navieras.

43. Asimismo, el Concesionario indica que la prestación del servicio se realizará en el patio de contenedores, principalmente en las zonas 1 y 3 del patio de contenedores o en los reefer racks y para su provisión utilizará principalmente los recursos que se listan líneas abajo.

- *Personal técnico reefer para la descarga de información solicitada y transmisión electrónica de la información descargada.*
- *Dispositivos URA (como por ejemplo el USB RS232 Adapter)*
- *Herramientas básicas (como destornillador y otros)*
- *Escaleras tipo tijeras y los implementos de seguridad (como EPPP's, arnés, línea de vida y otros) para que los técnicos puedan acceder en los contenedores reefer que se encuentran apilados en los niveles 2, 3 y superiores.*
- *Computadoras para transmitir la información.*
- *Programas y licencias para Starview, DataLine, Logman PC, Logview, Daikin, entre otros.*
- *Otro personal: supervisor de patio y personal administrativo para recepcionar y registrar solicitud de demanda del servicio, registro de provisión del servicio y facturación correspondiente.*

44. Según indica APMT, dichos recursos representan costos comunes e implican costos operacionales, de mantenimiento y costos de inversión.

Unidad de cobro

45. En su propuesta tarifaria, el Concesionario señala que el servicio objeto de su solicitud tarifaria se facturará por cada contenedor precisando que el monto de cobro será el mismo para un contenedor vacío de 20 o 40 pies.

46. Cabe indicar que, de acuerdo con la información contenida en la propuesta del Concesionario, la unidad de cobro propuesta (independiente del tamaño) es la más utilizada en la mayoría de terminales portuarios internacionales que brindan servicios similares a la Descarga y envío de parámetros de contenedor reefer.

47. Cabe precisar que la muestra de terminales portuarios propuesta por el Concesionario incluye dos terminales en los que la unidad de cobro es “por operación” y “por vez”. No obstante, APMT indica que dichas unidades de cobro son iguales a la propuesta, pues la

práctica internacional es realizar el cobro por cada vez que se descargue la data horaria de parámetros de un contenedor; es decir, el cobro es por contenedor-operación.

Metodología propuesta para la fijación de la Tarifa

48. En relación con la metodología óptima para ser utilizada por el Regulador en el cálculo de la tarifa del servicio solicitado, el Concesionario analiza en su propuesta tarifaria las últimas once (11) experiencias regulatorias desarrolladas por Ositrán, concluyendo que la metodología principalmente utilizada para la fijación de tarifas de servicios portuarios nuevos ha sido la de *benchmarking*, habiendo sido utilizada hasta en siete (07) de los once (11) procedimientos, y en los otros procedimientos también fue utilizada aunque en conjunción con otras metodologías. Otra metodología también utilizada por el Ositrán, ha sido la de costos incrementales. Según el Concesionario, en el caso de puertos o concesiones autosostenibles, la prioridad la tendría la metodología de *benchmarking*, en tanto esta sea aplicable; mientras que en el caso de concesiones cofinanciadas la prioridad la tendría la metodología de costo de servicio (preferentemente, costos incrementales) y en caso no existieran los insumos para utilizarla (como una demanda histórica registrada o proyecciones confiables, entre otros) se utilizaría la metodología de *benchmarking*.
49. En ese sentido, en su propuesta tarifaria, APMT evalúa las ventajas y desventajas de la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, y la metodología de costos incrementales para definir la elección de la metodología apropiada para la fijación de tarifa del servicio “Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*”, tomando en cuenta que el servicio se ofrece en una concesión auto-sostenible y que, en ese contexto, la experiencia regulatoria ha utilizado principalmente la metodología de *benchmarking*.
50. En el caso de la evaluación de la metodología de costos incrementales, el Concesionario argumenta que ha identificado importantes inconvenientes que limitarían su efectividad y eficacia para el servicio en cuestión, descartando su uso conforme al sustento que se detalla a continuación:
 - De acuerdo a lo indicado por APMT, uno de los inputs básicos para la cuantificación de los costos incrementales (y para los resultados de la tarifa) es la proyección de la demanda futura, por lo que dicha proyección debe ser confiable y, robusta técnicamente; caso contrario, los resultados podrían generar una subestimación o sobreestimación de la tarifa. En el presente caso, el Concesionario afirma que no cuenta con estadísticas de cuántos contenedores de transbordo han solicitado la de descarga y envío de información de parámetros *reefer*, en consecuencia, no es posible realizar proyecciones confiables de la demanda del servicio objeto de su solicitud, existiendo la posibilidad de que en el futuro la demanda sea eventual o incluso nula.
 - De otro lado, la metodología de costos incrementales puede ser utilizada cuando existen *drivers* que asignen de forma objetiva los costos generales de la empresa. En el caso del servicio especial de “Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*”, existen costos comunes que son utilizados también por otros servicios (personal, costos de entrenamiento, gastos administrativos, entre otros), siendo que la asignación de varios de estos costos comunes requiere un procedimiento exhaustivo y de alta complejidad que no garantiza una asignación objetiva de los costos comunes.
 - Adicionalmente, el Concesionario sostiene que para el uso de una metodología basada en costos (como Costos Totalmente Distribuidos), sería necesario contar con la contabilidad ABC (*Activity Based Cost*), lo cual requiere un monto alto de inversión, que en contraste con la incertidumbre de la regularidad del servicio (pudiendo ser nula), no cumpliría con el principio de costo-beneficio de la regulación descrita en el RETA.

51. En consecuencia, APMT propone la metodología de tarificación comparativa (o *benchmarking*) como la metodología óptima para fijar las tarifas del servicio de “Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*”, por las ventajas que se detallan a continuación:
- APMT ha identificado un gran número de terminales portuarios nacionales e internacionales en los que se brinda el servicio propuesto, y en muchos casos los terminales portuarios disponen de información pública que permite verificar que el alcance del servicio coincide con el servicio para el cual se solicita la fijación tarifaria, garantizándose una comparación efectiva.
 - De los terminales portuarios para los que se ha identificado tarifa, el servicio bajo análisis se presta en un mercado donde el marco regulatorio o la existencia de condiciones de competencia garantizan que se elimine o reduzca significativamente la presencia de rentas económicas y considerando además la posibilidad de que la demanda sea reducida, se puede concluir que las rentas serían insignificantes en la estructura de ingresos de APMT Callao.

Propuesta tarifaria de APMT

52. El Concesionario propone que la tarifa por el servicio bajo análisis se fije por contenedor (independientemente del tamaño). Para ello, propone una muestra de 15 terminales portuarios nacionales e internacionales, observándose que en 11 de ellos la tarifa está expresada en USD por contenedor; mientras que, en dos (2) terminales la unidad de cobro es “USD por operación”, y en un (1) terminal la tarifa está fijada en “USD por vez”, aunque, según lo manifestado por el Concesionario, estas dos últimas unidades de cobro son esencialmente similares a la tarifa por contenedor. Solamente en un terminal la tarifa está fijada como un porcentaje del valor de una hora de trabajo.
53. A partir de dicha selección inicial de 15 puertos para los que se identificó información relevante, APMT procedió a excluir los valores extremos de la muestra para no generar distorsiones por factores no observados que produzcan un sesgo en el promedio de las tarifas de los terminales portuarios de la muestra. Con dicho procedimiento, obtuvo una muestra de 12 tarifas a partir de las cuales obtiene la tarifa propuesta, tal como se observa en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1

Puertos seleccionados por el Concesionario que ofrecen un servicio con alcance similar al servicio “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*”

N°	Terminal Portuario	Operador	País	Tarifa (USD)
1	Terminal Portuario de Paíta	Terminales Portuarios Euroandinos	Perú	10,00
2	Port Sokhna	DPW Sokhna	Egipto	10,00
3	Port Said	Suez Canal Container Terminal	Egipto	15,00
4	Terminal Muelle Sur del Callao	DPW Callao	Perú	15,00
5	Port Salalah	Compañía de servicios portuarios de Salalah	Omán	21,00
6	Bahrein Port	APMT Bahrein	Bharein	23,90
7	Port of Mina Rashid	DPW	Emiratos Árabes Unidos	28,60
8	Port of Jebel Ali	DPW	Emiratos Árabes Unidos	28,60
9	Tanger Med	APMT Tanger	Marruecos	29,30

10	Porto di Ravenna	Terminal Container Ravenna	Italia	40,10
11	Mobile Port	APMT Mobile 1	Estados Unidos	41,00
12	Hamad Port	MWANI Qatar	Qatar	41,20
Promedio				25,31

Notas:

- (1) El promedio ha sido redondeado a una décima.
(2) Para aquellas tarifas que no están expresadas en USD se utiliza el tipo de cambio del 28.12.2021
(3) Las tarifas de la muestra no incluyen IGV
Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

54. En resumen, sobre la base del promedio de la muestra de los terminales portuarios muestra antes presentada, APMT propone como tarifa máxima por el servicio de “Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*” la tarifa de USD 25,31 (sin IGV) por contenedor o por operación, debido a que por la naturaleza del servicio es poco probable que se solicite el servicio para un mismo contenedor más de una vez; sin embargo, en caso la línea naviera requiera el servicio dos veces a un mismo contenedor se cobrará dos veces la tarifa máxima.

Cuadro N° 2

Tarifa máxima propuesta por APMT para el servicio

“Descarga y envío de información de parámetros de contenedores *reefer*”

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima USD
Descarga y envío de información de parámetros de contenedores <i>reefer</i>	Por contenedor	25,31

Nota: La tarifa no incluye IGV.
Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

VI. ANÁLISIS

VI.1. Definición y alcance del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria

55. Con el fin de determinar los alcances de la tarifa a ser fijada, es necesario precisar las actividades consideradas dentro del Servicio Especial conforme a lo indicado en la propuesta de Servicio Especial presentada por el Concesionario mediante Carta N° 035-2022-APMTC/LEG y lo analizado en el Informe 043-2021/ST-CLC-INDECOPI¹³.
56. Al respecto, en el informe de Indecopi expuesto anteriormente se establece que el servicio especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” está conformado por dos servicios relevantes según el tipo de tráfico que se trate (importación y exportación, por un lado, y transbordo, por otro). Para el Indecopi, ambos servicios no se prestarían en condiciones de competencia.
57. De este modo, para efectos de este procedimiento se considerará el alcance descrito en la propuesta de Servicio Especial del Concesionario, el cual fue también analizado en el Informe Conjunto N° 072-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que sustenta la Resolución N° 023-2021-CD-OSITRAN, mediante la cual se declaró que el servicio “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” califica como Servicio Especial de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión.
58. En ese sentido, el Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” consiste en la descarga electrónica de la información histórica de parámetros (también conocido como *Datalog*) que contiene la computadora o CPU de un contenedor *reefer* y el envío de la información descargada al usuario o solicitante. La

¹³ Remitido mediante la Carta N° 089-2019/ST-CLC-INDECOPI, del 20 de julio de 2021.

información descargada – también denominada data horaria pues provee información de parámetros por hora- incluye la fecha y hora de encendido de alarmas, apagados y encendidos del contenedor, controles previos al viaje realizado (PTI realizados), temperaturas y otros, siendo que la antigüedad de dicha información puede ser del último viaje, de los últimos 30 a 90 días o de un rango de fechas. Dicho Servicio Especial será denominado, en adelante, servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria.

59. El servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria es demandado por las líneas navieras, que en su calidad de dueñas de los contenedores *reefer*, son las que requieren verificar el correcto funcionamiento de su contenedor en el último viaje o en un periodo histórico para diversos fines, entre ellos, cuando surgen controversias con sus clientes. Por tanto, los responsables del pago del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria son las líneas navieras (o sus representantes).
60. En el gráfico siguiente presentado por el Concesionario, se muestra el flujo de actividades a realizar para proveer el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria.

Gráfico N° 1

Flujo de actividades del servicio “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*”

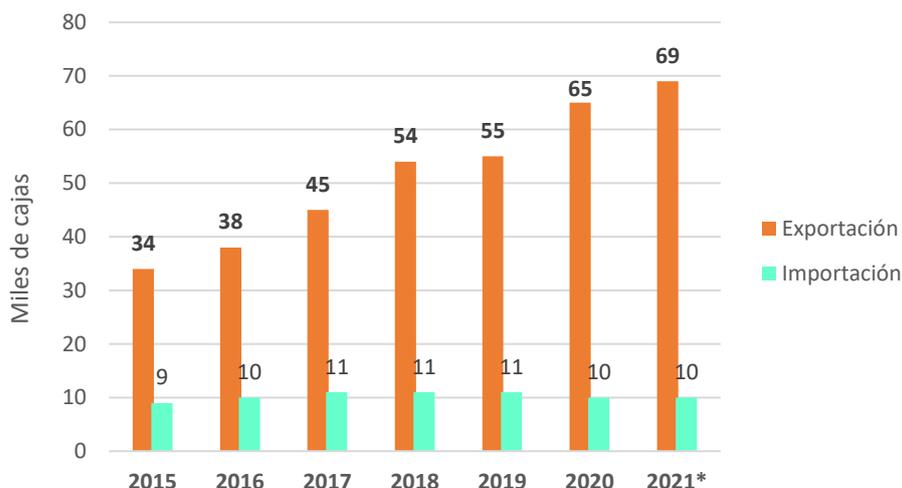


Fuente: Propuesta del Servicio Especial Descarga y envío de parámetros de contenedores Reefer – APMT

61. Por otro lado, respecto a la información disponible de la demanda potencial del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, el Concesionario ha precisado que, por tratarse de un servicio que no se presta actualmente, no dispone de información histórica. Sin embargo, remitió información relativa al movimiento de contenedores llenos *reefer* en el Puerto del Callao desde 2015, observándose una tendencia creciente en el movimiento de contenedores refrigerados de exportación y un movimiento relativamente estable en el tráfico de importación.

Gráfico N° 2

Movilización de contenedores refrigerados (llenos) de exportación/importación en el Puerto del Callao



* Información del año 2021 se encuentra a octubre en importación y a noviembre en el caso de exportación.

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

62. Al respecto, el Concesionario ha manifestado que las líneas navieras no requerirían el servicio objeto de la solicitud tarifaria para todos sus contenedores *reefer*, sino únicamente para una fracción de ellos. Asimismo, en su propuesta tarifaria, APMT ha señalado que no dispone de un estimado del porcentaje de contenedores llenos *reefer* para los cuales se solicita el servicio en otros terminales portuarios.
63. En línea con lo anterior, el Indecopi en su Informe Técnico N° 043-2019-CLC-INDECOPI identifica que se trata de un servicio complementario, por lo que será solicitado por las líneas navieras ante sospechas de un funcionamiento operativo distinto al esperado y/o frente a la eventualidad de existir una controversia entre la línea naviera y alguno de sus clientes. En particular, la característica de eventual de la demanda del servicio se presenta en el tráfico de transbordo debido a que, al no haber llegado al destino final y no haber sido entregada la carga, no podría existir una controversia, y también debido a que para brindar el servicio se requiere apagar el contenedor *reefer*, siendo que un elemento esencial durante el transporte de productos refrigerados es mantener la cadena de frío.

VI.2. Estructura Tarifaria

64. Para la determinación de la estructura tarifaria es necesario considerar el alcance del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, en particular, el servicio “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” es un servicio único que se brindaría sin diferencias independientemente del tamaño de la información o del contenedor, por lo que le correspondería la aplicación de una tarifa única.

VI.3. Unidad de Cobro

65. Al respecto, de la revisión de la información remitida por APMT, los siguientes terminales portuarios brindan servicios de alcance similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria:

Cuadro N° 3

Terminales portuarios que ofrecen servicios de alcance similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria

País	Puerto	Terminal Portuario (operador)	Denominación	Unidad de cobro
Perú	TP Paita	Euroandinos	Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso de medios electrónicos (DOWN LOAD)	Por contenedor
Egipto	Port Sokhna	DPW Sokhna	Download data logger	Por contenedor
Egipto	Port Said	Suez Canal Container Terminal	Data logger retrieval	Por contenedor
Perú	TP Callao	DPW Callao	Lectura de parámetros de contenedores refrigerados a través de medios electrónicos.	Por vez
Omán	Port Salalah	Compañía de servicios portuarios de Salalah	Retrieving Data from Data Logger	Por contenedor
Baréin	Khalifa Bin Salman Port	APMT Bahrain	Retrieving Data from Data Logger	Por contenedor
Emiratos 1717aves Unidos	Port of Mina Rashid	DPW	Reefer Data Download/Upload	Por contenedor
Emiratos 1717aves Unidos	Port of Jebel Ali	DPW	Reefer Data Download/Upload	Por contenedor
Marruecos	Tanger Med	APMT Tangier	Download of reefer data logger	Por contenedor
Italia	Porto di Ravenna	Terminal Container Ravenna	Reefer data download from reefer Container Data corder	Operación
USA	Mobile Port	APMT Mobile	Reefer downloading	50% del valor de una hora de trabajo
Qatar	Hamad Port	MWANI Qatar	Data download/logs	Por contenedor
Italia	Porto di La Spezia	La Spezia Container Terminal	Reefer data download from reefer Container Data corder	Operación
USA	Mobile Port	APMT Mobile	Electronic temperature downloading rate per download	Por contenedor
Reino Unido	Puerto de Londres	DPW London Gateway	Reefer Temperature History Request	Por contenedor

Fuente: Propuesta Tarifaria de APMT.

66. Al respecto, se debe precisar que, de la revisión de los tarifarios de las Entidades Prestadoras del sector portuario bajo ámbito de competencia del Ositrán, se pudo verificar

que solo en el Terminal Portuario de Paita y el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao se brinda un servicio de alcance similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, denominados Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso de medios electrónicos (DOWN LOAD) y Lectura de parámetros de contenedores refrigerados a través de medios electrónicos, respectivamente.

67. De lo expuesto, se puede observar que el servicio descrito se puede brindar por contenedor o por operación. Sobre el particular se debe resaltar lo descrito por APMT en su propuesta tarifaria:

“Es importante precisar, que la unidad de cobro “por vez” u “por operación” es igual que la unidad de cobro “por contenedor”. La práctica internacional es realizar el cobro por cada vez que se descargue la data horaria de parámetros de un contenedor; es decir, el cobro es por contenedor-operación.

En ese sentido, algunos terminales prefieren señalar que cobrarán por contenedor y otros prefieren señalar que cobrarán por vez (u operación), cuando en la práctica es lo mismo. Por tanto, la unidad de cobro que se plantea es por contenedor (que es lo mismo que decir por operación o por vez).”

68. En ese sentido, considerando la información disponible, se puede establecer que la unidad de cobro para la prestación del presente servicio debe ser “por contenedor”.

VI.4. Metodología de Fijación Tarifaria

69. Tal como se mencionó anteriormente, corresponde al Regulador fijar la Tarifa que será cobrada por el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, para lo cual debe establecer la metodología en base a la cual se realizará dicho proceso, considerando los procedimientos y metodologías establecidas en el RETA.
70. Las principales metodologías de revisión tarifaria se encuentran listadas en el artículo 16 del RETA:

“CAPITULO II METODOLOGÍAS PARA LA FIJACIÓN Y REVISIÓN TARIFARIA

Artículo 16. Metodologías

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

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

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

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

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

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

[Subrayado agregado.]

71. Como se indica en el último párrafo del artículo citado, la selección de la metodología de fijación tarifaria debe realizarse de acuerdo a la naturaleza del servicio cuyas tarifas serán reguladas. En ese sentido, considerando que las principales metodologías utilizadas en procedimientos previos de fijación tarifaria de servicios especiales nuevos para el caso del TNM han sido la de costos incrementales y *benchmarking*, en el presente procedimiento debe determinarse cuál es la más adecuada para el presente procedimiento.
72. Al respecto, en el Anexo I del RETA se define a las metodologías de costos incrementales y *benchmarking* de la siguiente manera:

“I. Definición de las principales metodologías de aplicables a los procedimientos tarifarios

I.1 Costos Incrementales

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

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

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

(...)

I.5 Tarificación comparativa o benchmarking

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

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

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

[Subrayado agregado.]

73. En principio, la metodología de costos incrementales es una metodología adecuada para la determinación de las Tarifas de un Servicio Especial, en la medida que tiene como objetivo fijar las tarifas considerando estrictamente los costos adicionales necesarios en los que se incurre para proveer de forma eficiente los servicios de infraestructura de transporte de uso público propuestos, permitiendo al operador cubrir tales costos.
74. Sin embargo, la determinación de la tarifa bajo la metodología de costos incrementales requiere una proyección de demanda, es decir, la proyección del número de contenedores llenos de importación, exportación o transbordo, para los cuales las líneas navieras solicitarán el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria o, en su defecto, una variable proxy o cercana que permita una aproximación certera de la demanda del servicio.
75. Al respecto, según lo manifestado por el propio Concesionario, al tratarse de un servicio nuevo, no cuenta con información estadística de la demanda del servicio, ni tiene conocimiento del porcentaje de contenedores *reefer* llenos, para los cuales se ha solicitado el servicio en otros terminales portuarios. Sin embargo, considera que la demanda del

servicio es incierta o nula, por lo cual no sería posible realizar proyecciones confiables de la demanda este servicio y, por tanto, no se podría aplicar metodología de costos incrementales.

76. En ese marco, con objeto de contar con información sobre el comportamiento de la demanda del servicio materia del presente análisis o un servicio similar al analizado, a través de los Oficios N° 00051-2022-GRE-OSITRAN y N° 00052-2022-GRE-OSITRAN se solicitó información a Euroandinos y a DP World, respectivamente. Así, la información que se solicitó a dichas Entidades Prestadoras está referida al movimiento de contenedores llenos refrigerados o *reefer* y el número de solicitudes para la presentación de los servicios especiales referidos al servicio de lectura de parámetros.
77. Cabe precisar que, según la información contenida en los tarifarios de ambas Concesiones, el Terminal Portuario de Paita brinda el servicio de Lectura de parámetros de contenedor refrigerado con uso de medios electrónicos (DOWN LOAD) desde noviembre de 2013, mientras que el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao brinda el servicio de Lectura de parámetros de contenedores refrigerados a través de medios electrónicos, recién a partir de febrero de 2020.
78. Mediante la carta N° 030-2022-TPE/GG, del 03 de marzo y la carta DALC.DPWC.053.2021, del 04 de marzo, Euroandinos y DP World dieron respuesta a la solicitud de información requerida por el Regulador.
79. Al respecto, DP World señaló que a la fecha no ha recibido alguna solicitud para la prestación del servicio de Lectura de parámetros de contenedor refrigerado con uso de medios electrónicos (download).

"(..) Corresponde señalar que durante el periodo materia de requerimiento y, a la fecha, no se ha reportado solicitud de prestación del servicio especial "lectura de parámetros de contenedor refrigerado con uso de medios electrónicos (download)"
80. Por otro lado, Euroandinos remitió la información de contenedores refrigerados que solicitaron la prestación del servicio entre enero de 2017 y diciembre de 2020, a partir de la cual se ha estimado que aproximadamente el 7% de los contenedores atendidos en dicho terminal portuario solicitaron el servicio Lectura de parámetros de contenedores refrigerados a través de medios electrónicos, siendo incluso que en el 2017 se presentaron meses en los cuales no se solicitó el servicio y a partir del 2018 se registra meses en los que la demanda es de apenas 0,7%; mientras que otros meses dicho porcentaje registró entre el 10% y 22%.
81. Por lo expuesto, considerando la información disponible y la respuesta remitida por DP World y Euroandinos, no se contaría con información que permita establecer un comportamiento predecible de la demanda del servicio, con lo cual no se contaría con la información necesaria que permita obtener una proyección de demanda confiable para el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, aspecto fundamental para la determinación de la Tarifa a través del cálculo de costos incrementales.
82. De otro lado, la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*), consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar.
83. Precisamente, una de las ventajas de utilizar la metodología de *benchmarking* es que no requiere información de demanda para efectuar el cálculo de tarifas, además de generar menores costos regulatorios, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional.
84. Sin embargo, de la definición de *benchmarking* citada previamente se desprende que debe tenerse particular cuidado con las características de las infraestructuras portuarias a comparar, pues cualquier diferencia puede afectar dicha comparación. En ese sentido, diferencias 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 una comparación tarifaria. Por lo tanto, si se utiliza dicha metodología deben evaluarse estos aspectos al momento de seleccionar la base comparable.

85. En ese sentido, luego de analizar la Propuesta Tarifaria del Concesionario y la información sobre la demanda de un servicio similar en otros terminales portuarios nacionales, en esta etapa inicial del procedimiento, este Regulador considera que la metodología más apropiada para determinar la tarifa del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria es la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*).
86. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con el numeral 16.1 del artículo 16 del RETA¹⁴ corresponde a Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación tarifaria, por lo que en caso el Regulador, durante el curso del procedimiento, estime conveniente evaluar alguna metodología alternativa a la propuesta, está facultado a efectuar los requerimientos de información correspondientes para el ejercicio de su función reguladora, en aplicación del artículo 9 del RETA¹⁵.

VII. CONCLUSIONES

87. En virtud de lo expuesto, podemos arribar a las siguientes conclusiones:
- (i) La solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria presentada por APMT para el Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” es procedente.
 - (ii) El alcance del Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” consiste en la descarga de información histórica de los parámetros de funcionamiento del contenedor desde la computadora del contenedor *reefer*, que generalmente se encuentra en el patio de contenedores y su posterior envío electrónico al cliente, tanto para contenedores *reefer* de importación/exportación como para contenedores llenos *reefer* de transbordo.
 - (iii) El Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” es un servicio nuevo que el Concesionario ofrecerá a las líneas navieras, por lo que aunque no se dispone de información histórica de la demanda del Servicio. A partir de la información recopilada de otros terminales portuarios a nivel nacional, tampoco se ha obtenido información que permita efectuar una proyección de demanda confiable del servicio “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*” para el Terminal Norte Multipropósito del terminal Portuario del Callao.

¹⁴ **“Artículo 16.- Metodologías**
16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria. (...)”

¹⁵ **“Artículo 9.- Requerimientos de información del Ositrán**
El Ositrán está facultado a requerir en cualquier momento a las Entidades Prestadoras, la información que considere pertinente para el ejercicio de sus funciones, debiendo estas últimas atender dichos requerimientos en el plazo que establezca el Ositrán para tal efecto. En tal virtud, el Ositrán podrá solicitar, entre otras, la siguiente información:

- a) Proyección de la demanda.
- b) Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas.
- c) Costos operativos.
- d) Costo de capital.
- e) Flujo de caja.
- f) Análisis de sensibilidad.
- g) Comparación tarifaria, de ser el caso.
- h) Información financiera auditada.
- i) Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.
- j) Estudio de condiciones de competencia.”

- (iv) La metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) resulta apropiada para fijar la tarifa del Servicio Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*, 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.

VIII. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente informe para la aprobación del Consejo Directivo, con el objeto que dicho cuerpo colegiado disponga el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de la Entidad Prestadora, del Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*”

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

NT: 2022022138