

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0021-2022-CD-OSITRAN**

Lima, 08 de junio de 2022

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y de 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 “Gasificado de contenedores llenos”, y sobre la solicitud presentada por APM Terminals Callao S.A. respecto del establecimiento de tarifa provisional para dicho Servicio Especial; 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° 032-2021-APMTC/LEG, APMT remitió al Indecopi, con copia al Ositrán, la Propuesta del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2021-CD-OSITRAN, de fecha 23 de abril de 2021, sustentada con el Informe Conjunto N° 056-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), el Consejo Directivo del Ositrán resolvió declarar que el servicio denominado “Gasificado de contenedores llenos” propuesto por APMT, califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión;

Que, mediante Oficio N° 088-2021/ST-CLC-INDECOPI, de fecha 20 de julio de 2021, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe Técnico N° 042-2021-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 “Gasificado de contenedores llenos” solicitado por APMT;

Que, mediante Oficio N° 116-2021-GRE-OSITRAN, de fecha 02 de agosto de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Autoridad Portuaria Nacional, entre otros, el Oficio N° 088-2021/ST-CLC-INDECOPI conjuntamente con el Informe Técnico N° 042-2021-CLC-INDECOPI, para los fines pertinentes;

Que, mediante Carta N° 0336-2022-APMTC/LEG, de fecha 20 de abril de 2022, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos”. En dicha carta, APMT solicitó además declarar la confidencialidad de la información respecto de una cotización del Servicio de Gasificado de contenedores llenos provista por un depósito extraportuario extranjero;

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

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/06/2022 09:16:15 -0500Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2022 20:01:20 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/06/2022 18:09:30 -0500

el proceso de fijación o revisión tarifaria correspondiente, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA);

Que, de acuerdo con el análisis de condiciones de competencia desarrollado por el Indecopi en su Informe Técnico N° 0042-2021/ST-CLC-INDECOPI, el servicio denominado “Gasificado de contenedores llenos” no se presentaría en condiciones de competencia;

Que, mediante Oficio N° 0092-2022-GG-OSITRAN, de fecha 25 de abril de 2022, se requirió a APMT cumpla con subsanar los requisitos previstos en el artículo 9 de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante, Reglamento de Confidencialidad), otorgándole un plazo de tres (3) días hábiles, con Cartas N° 380-2022-APMTC/LEG, 362-2022-APMT/LEG y 420-2022-APMTC/LEG, de fechas 27 de abril, 04 de mayo y 13 de mayo de 2022, respectivamente, APMT subsana las observaciones planteadas;

Que, mediante Memorando N° 00226-2022-GAJ-OSITRAN, de fecha 18 de mayo de 2022, la Gerencia de Asesoría Jurídica indica que APMT ha dado cumplimiento a lo previsto en el artículo 9 del Reglamento de Confidencialidad. Cabe señalar que, a la fecha de emisión del Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la solicitud de confidencialidad presentada por APMT se encuentra en evaluación;

Que, mediante Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de fecha 2 de junio de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica concluyen lo siguiente:

- i. *La solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria presentada por APMT para el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” es procedente.*
- ii. *El alcance del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” consiste en suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada que permita la conservación adecuada, sin deterioro y sin maduración excesiva de las mercancías durante el transporte marítimo. Los gases a inyectar en los contenedores llenos refrigerados son el nitrógeno (N₂) y el dióxido de carbono (CO₂), siendo que los niveles exactos de dichos gases serán indicados por el Usuario al momento de solicitar el servicio. El suministro de gases se realiza desde los conductos exteriores de los contenedores refrigerados, que permiten que los gases se inyecten pasen hasta el interior del contenedor. Cabe mencionar que la provisión del Servicio Especial también incluye todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado del contenedor y, de manera previa al suministro de gases, en caso sea necesario y si previamente no la efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor.*
- iii. *El Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” es un servicio nuevo que el Concesionario ofrecerá a las líneas navieras, por lo que no se dispone de información histórica de su demanda. 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 referido servicio para el TNM.*
- iv. *La metodología de costos incrementales resulta apropiada para fijar la tarifa del Servicio “Gasificado de contenedor lleno” en la medida que se calculará la tarifa de una unidad de servicio adicional. Ello considerando que no se dispone de información confiable de proyecciones de demanda que permitan calcular la tarifa a través de un flujo de caja y en tanto que se cuenta con escasa información de terminales portuarios que brinden un servicio comparable.*
- v. *Al amparo de lo reglamentado mediante el artículo 13 del RETA, estas Gerencias consideran procedente la solicitud presentada por APMT respecto del establecimiento de tarifas provisionales para el Servicio Especial de “Gasificado de*

contenedores llenos”, puesto que ello permitirá iniciar su prestación en el TNM en beneficio de los Usuarios de dicha instalación portuaria precisamente durante el tiempo del año en que más requerirían del mencionado servicio. Dichas tarifas provisionales serán aplicables desde la aprobación respectiva por parte del Consejo Directivo del Ositrán y el cumplimiento por parte del Concesionario de lo dispuesto en el RETA para la modificación de los tarifarios de las Entidades Prestadoras, y estarán vigentes en tanto finalice el presente procedimiento de fijación tarifaria, con los valores que se indican a continuación:

Tarifas provisionales para el servicio Gasificado de contenedores llenos
(USD por contenedor)

Gasificado de contenedor lleno	Tarifa Provisional
Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	503,30
Provisión de nitrógeno	440,00
Provisión de dióxido de carbono	105,00

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del 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° 766-2022-CD-OSITRAN de fecha 8 de junio de 2022.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APM Terminals Callao S.A., del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

Artículo 2°.- Declarar procedente la solicitud de aplicación de tarifa provisional para el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, estableciéndose los valores indicados en las conclusiones del Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), cuya aplicación debe realizarse en el marco de lo establecido en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN.

Artículo 3°.- Notificar la presente Resolución, así como el Informe Conjunto N° 00047-2022-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 4°.- 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° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (<https://www.gob.pe/ositrان>).

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT: 2022057100

INFORME CONJUNTO N° 00047-2022-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

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

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

VICTOR ARROYO TOCTO
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Asunto : Inicio del Procedimiento de Fijación Tarifaria para el Servicio Especial
"Gasificado de contenedores llenos"
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 y Artículo 18 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán

Referencia : Carta N° 0336-2022 APMTC/LEG recibida el 20.04.2022

Fecha : 02 de junio de 2022

I. OBJETIVO

1. El presente Informe Conjunto tiene por objeto analizar la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación tarifaria para el Servicio Especial denominado "Gasificado de contenedores llenos" 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, en la cual se establece que, antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, conforme con la definición contenida en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA)¹, APMT deberá presentar al Indecopi, con copia al Ositrán, su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que el primero se pronuncie sobre las condiciones de competencia en un plazo de setenta (70) días calendario.
4. Con fecha 09 de marzo de 2021, mediante Carta N° 032-2021-APMTC/LEG, APMT hizo entrega al Indecopi, con copia a Ositrán, del documento "Propuesta del servicio especial Gasificado de contenedores llenos" (en adelante, la Propuesta del Servicio Especial), a través del cual solicitó que Indecopi se pronuncie sobre las condiciones de competencia en las que se prestará el mencionado servicio en el mercado portuario, de conformidad

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2022 15:30:22 -0500

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria
Viviana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2022 15:13:25 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2022 15:00:00 -0500

Visado por: DAGA LAZARO Roberto
Carlos FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/06/2022 14:51:38 -0500

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

con lo establecido en el Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, y a su vez que el Ositrán se pronuncie sobre la naturaleza del Servicio Especial que se propone.

5. Con fecha 23 de abril de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 056-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), este Regulador resolvió declarar que el servicio denominado “Gasificado de contenedores llenos” propuesto por APMT califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión.
6. Con fecha 20 de julio de 2021, mediante Oficio N° 088-2021/ST-CLC-INDECOPI, Indecopi remitió el pronunciamiento respecto de las condiciones de competencia del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” sustentado en el Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI (en adelante, el Informe Técnico de Indecopi), a través del cual indicó que el mencionado Servicio Especial forma parte de dos mercados relevantes: i) el servicio relevante 1, que está conformado por el servicio “Gasificado de contenedores llenos” que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de exportación, en el segmento de terminal portuario y depósito temporal (mercado de servicio 1) en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TPC) y sus alrededores (mercado geográfico); y, ii) el servicio relevante 2, que está conformado por el paquete de servicios que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de transbordo, en el segmento de terminal portuario, y que está constituido por servicios como el uso de amarradero, el amarre o desamarre, la descarga o embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo del contenedor *reefer* y el servicio “Gasificado de contenedores llenos” (mercado de servicio 2) en el Terminal Portuario del Callao (mercado geográfico). Dadas las características actuales del mercado, Indecopi concluye que ambos servicios relevantes no se prestarían en condiciones de competencia.
7. Mediante Oficio N° 116-2021-GRE-OSITRAN del 02 de agosto de 2021 se envió a la APN, entre otros, el Informe Técnico de Indecopi mediante el cual se pronuncia sobre las condiciones de competencia del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos” (Oficio N° 088-2021/ST-CLC-INDECOPI y el Informe N° 042-2021-CLC/INDECOPI) para los fines pertinentes.
8. Con fecha 20 de abril de 2022, mediante Carta N° 0336-2022 APMTC/LEG, el Concesionario solicitó a este Regulador el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del Servicio Especial denominado “Gasificado de contenedores llenos”, a instancia de parte, adjuntando a su vez la Propuesta del Servicio Especial. En dicha carta, APMT solicitó además declarar la confidencialidad de la información respecto de una cotización del Servicio de Gasificado de contenedores llenos provista por un depósito extraportuario extranjero.
9. Mediante Oficio N° 0092-2022-GG-OSITRAN, de fecha 25 de abril de 2022, se requirió a APMT cumpla con subsanar los requisitos previstos en el artículo 9 de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante, Reglamento de Confidencialidad), otorgándole un plazo de tres (3) días hábiles.
10. Con Carta N° 380-2022-APMTC/LEG, de fecha 27 de abril de 2022, APMT solicitó un plazo adicional de cinco (5) días hábiles para atender el requerimiento formulado mediante Oficio N° 0092-2022-GG-OSITRAN, el mismo que fue atendido mediante Oficio N° 115-2022-GG-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2022, otorgándose un plazo adicional de tres (3) días hábiles.
11. Mediante Carta N° 362-2022-APMT/LEG, recibida el 04 de mayo de 2022, el Concesionario presentó documentación con fines de subsanar su solicitud de declaración de confidencialidad; no obstante, a través de Oficio N° 00156-2022-GG-OSITRAN, de fecha 10 de mayo de 2022, se advierte que el Concesionario ha omitido señalar bajo qué supuesto se ampara su solicitud de confidencialidad, motivo por el cual se le otorga un plazo máximo de tres (3) días hábiles para que cumpla con subsanar la omisión advertida.

12. Con Carta N° 420-2022-APMTC/LEG, de fecha 13 de mayo de 2022, APMT indica que solicita que se declare la confidencialidad de la información bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto en el inciso b) del artículo 6 del Reglamento de Confidencialidad.
13. Mediante Memorando N° 00226-2022-GAJ-OSITRAN, de fecha 18 de mayo de 2022, la Gerencia de Asesoría Jurídica remite a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos su evaluación respecto de los requisitos de forma de la solicitud de confidencialidad presentada por APMT, a efectos de que se emita un pronunciamiento sobre el fondo del asunto, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento de Confidencialidad.
14. En el marco de la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial bajo análisis, se solicitó a diversos terminales portuarios información relacionada con el servicio de "Gasificado de contenedores lleno":
 - a. Con fecha 03 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó a la Sociedad Portuaria Regional De Cartagena S.A. de Colombia, información respecto del servicio "PTI Long to - 18° Celsius / Controlled Atmosphere" consignado en su Tarifario Público.
 - b. Con fecha 03 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Puerto de Aguas Profundas - Posorja DP World de Ecuador, información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - c. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó a Talcahuano Terminal Portuario de Chile, información respecto del servicio observado en su Tarifario Público "Inyección de gas a unidades *reefer* (TAR 879)".
 - d. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Terminal de Contenedores de Buenaventura en Colombia información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - e. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó a la Sociedad Portuaria Puerto Caldera S.A. de Costa Rica información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - f. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó a Iquique Terminal Portuario de Chile información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - g. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, Talcahuano Terminal Portuario de Chile indicó que respecto del servicio "Inyección de gas a unidades *reefer* (TAR 879)" solo trabajaba con gas provisto por cliente.
 - h. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó a Florida International Terminal de Estados Unidos información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - i. Con fecha 06 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, el Terminal de Contenedores de Buenaventura de Colombia indicó que en dicho terminal no prestan el Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - j. Con fecha 09 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, la Sociedad Portuaria Puerto Caldera S.A. de Costa Rica indicó que en Puerto Caldera no prestan el Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - k. Con fecha 09 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Puerto Coronel de Chile, información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - l. Con fecha 09 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Puerto Lirquén – DP World Lirquén de Chile, información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - m. Con fecha 17 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró a la Sociedad Portuaria Regional De Cartagena S.A. de Colombia la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 03 de mayo de 2022.
 - n. Con fecha 17 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró a Puerto Coronel de Chile la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 09 de mayo de 2022.

- o. Con fecha 17 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró a Puerto Lirquén – DP World Lirquén de Chile la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 09 de mayo de 2022.
 - p. Con fecha 17 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró a Florida Terminal Internacional de Estados Unidos la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 06 de mayo de 2022.
 - q. Con fecha 18 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, Florida Terminal Internacional de Estados Unidos indicó que, si bien manejaban el servicio de Atmósfera Controlada en el terminal, no realizaban directamente el gasificado de los contenedores, sino que uno de sus clientes brinda dicho servicio y acomodan un lugar para ello en el terminal.
 - r. Con fecha 19 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Terminal Portuario Sun Kwang Co. de Corea del Sur, información sobre la prestación del Servicio de Gasificado de contenedores *reefer*.
 - s. Con fecha 19 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró al Puerto de Aguas Profundas - Posorja DP World de Ecuador, la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 03 de mayo de 2022.
 - t. Con fecha 19 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Terminal Portuario Pacífico Sur de Valparaíso de Chile, información respecto del servicio “Inyección de Gases a Contenedores Refrigerados – TOS 148” a fin de comprender las actividades que incluye el referido servicio.
 - u. Con fecha 19 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se solicitó al Terminal Portuario de San Antonio - DP World San Antonio de Chile, información respecto del servicio “Ventilación de contenedores con gases interferentes” a fin de comprender las actividades que incluye el referido servicio.
 - v. Con fecha 23 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró al Terminal Portuario Pacífico Sur de Valparaíso de Chile, la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 19 de mayo de 2022.
 - w. Con fecha 23 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, el Terminal Portuario Pacífico Sur de Valparaíso de Chile, indicó que, las actividades del servicio de “Inyección de Gases a Contenedores Refrigerados – TOS 148” incluye el manipuleo del contenedor hacia la zona de gasificado y luego hacia su bloque definitivo.
 - x. Con fechas 23 y 30 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, se reiteró al Terminal Portuario de San Antonio - DP World San Antonio de Chile, la solicitud de información realizada mediante correo electrónico de fecha 19 de mayo de 2022.
15. Mediante Oficio N° 096-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de mayo de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA, formuló a DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC), operador del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, un requerimiento de información relacionado al Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos, otorgando un plazo de tres (03) días hábiles. Dicho requerimiento de información fue atendido por DPWC a través de la Carta DALC.DPWC.128.2022 del 20 de mayo de 2022.
16. Mediante Oficio N° 097-2022-GRE-OSITRAN notificado el 16 de mayo de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA formuló a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE), operador del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP), un requerimiento de información relacionado al Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos, otorgando un plazo de tres (03) días hábiles. Con fecha 18 de mayo de 2022, mediante Carta N° 085-2022-TPE/GAF, TPE solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días para atender el referido requerimiento, siendo que dicha ampliación fue otorgada mediante el Oficio N° 101-2022-GRE-OSITRAN del 19 de mayo de 2022. Cabe mencionar que el requerimiento de información fue atendido por TPE a través de la Carta N° 089-2022-TPE/GG del 27 de mayo de 2022.

III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

III.1 Alcance de la función reguladora del Ositrán

17. 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.
18. 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 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.
19. 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, tal y como se muestra a continuación:

“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.

(...)”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

20. De esta forma, el artículo 10⁴ del Reglamento General del Ositrán aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, REGO), establece que el Ositrán se

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 (...).”

⁴ “Artículo 10.- Funciones del OSITRAN

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

encuentra facultado para ejercer, entre otras, la función reguladora. Por su parte, el artículo 16 del mismo Reglamento 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.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

21. 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, 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.
22. Como puede observarse, el marco normativo del Ositrán le reconoce competencia para fijar tarifas, en especial en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia.
23. Respecto del 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

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

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 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.”

setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

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

[El énfasis es nuestro.]

24. 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 con la función reguladora en el ámbito portuario⁶.
25. 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.
26. En ese marco, 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.
27. Por otro lado, es importante señalar que, de acuerdo con el Artículo III del Título Preliminar del RETA, este Reglamento 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.

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."

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."

[El énfasis es nuestro.]

“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.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

28. En esa línea, el Artículo 39¹⁰ del RETA 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.
29. Cabe añadir que el referido Artículo 39 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, resultan de aplicación las disposiciones específicas contenidas en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión (la 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).
30. En consecuencia, en virtud del marco legal y normativo expuesto 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 desarrolladas parcialmente.
 - iii. Conforme con lo dispuesto en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, en el caso que 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

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

“1.23.98. Servicios Especiales

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.”

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."

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

"8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR"¹¹

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

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

Los Servicios Estándar se dividen en:

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

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

(...)

33. De otro lado, la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión establece el alcance de los Servicios Especiales, de la siguiente manera:

¹¹ Al respecto, se precisa que mediante Resolución N° 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

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

“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.

(...)

[El subrayado es nuestro.]

34. Así, tal y como se ha indicado previamente, la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece lo siguiente respecto del procedimiento que se debe seguir cuando el Concesionario desee iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión:

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro.]

35. En virtud de lo expuesto anteriormente, podemos afirmar lo siguiente:

- i. El Concesionario se encuentra facultado a prestar los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten y se encuentra obligado a prestar a los usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con tarifa de acuerdo con la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión.
- ii. Los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar de acuerdo con la Cláusula 1.23.98 del Contrato de Concesión. Así, por la prestación de los Servicios Especiales, el Concesionario tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa, según corresponda.
- iii. Antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos conforme con 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, de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión. En caso Indecopi se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, Ositrán iniciará el procedimiento de Fijación o Revisión Tarifaria, según corresponda.

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

36. 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.”*

[El subrayado es nuestro.]

37. 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.
38. En esa línea, el Artículo 18 del mismo Reglamento 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.

“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.

[El subrayado es nuestro.]

39. 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 con lo dispuesto en el numeral 18.3 del Artículo 18 de dicho Reglamento. 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 señalada.
40. Resulta importante destacar que, en la Propuesta del Servicio Especial presentada por APMT, el Concesionario ha solicitado además que se declare la confidencialidad de la información respecto de las cotizaciones Servicio de Gasificado de contenedores llenos provisto por un depósito extraportuario extranjero.
41. Al respecto, la Gerencia de Asesoría Jurídica a través del Memorando N° 00226-2022-GAJ-OSITRAN, indica que APMT ha dado cumplimiento a lo previsto en el artículo 9 del Reglamento de Confidencialidad. Cabe señalar que, a la fecha de emisión del presente Informe Conjunto, la solicitud de confidencialidad presentada por APMT se encuentra en evaluación.

III.4 Respecto de la solicitud de establecer una Tarifa Provisional

42. La Cláusula 15.4 del Contrato de Concesión establece que “(e)l REGULADOR tiene competencia administrativa para ejercer todas las potestades atribuidas mediante la Ley N° 27332 y Ley N° 26917, así como sus normas modificatorias, complementarias y reglamentarias.”
43. Concordante con ello, la Cláusula 1.8.55 del Contrato de Concesión, define Leyes y Disposiciones Aplicables como “(...) el conjunto de disposiciones legales peruanas de carácter general que regulan el Contrato. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones que pueda dictar

cualquier Autoridad Gubernamental competente de conformidad con su ley de creación; las que será de observancia obligatoria para las Partes”.

44. En la misma línea, la Cláusula 1.8.58 del Contrato de Concesión señala sobre las Normas Regulatorias que *“Son los reglamentos, directivas y resoluciones que conforme a su ley de creación puede dictar el REGULADOR y cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio para el CONCESIONARIO”.*
45. A partir de las cláusulas antes mencionadas, se puede concluir lo siguiente:
- Al Contrato de Concesión le resultan de aplicación las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente. En esa línea, los reglamentos emitidos por el Regulador, como el RETA, son de observancia obligatoria para el Concesionario.
 - El Contrato de Concesión reconoce expresamente la competencia del Regulador para ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente.
 - En materia de revisión tarifaria, el Regulador debe aplicar las disposiciones establecidas en el Contrato de Concesión, así como en el RETA.
46. Por otro lado, de la revisión de las disposiciones del RETA, se advierte lo siguiente:
- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva del Ositrán, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas (artículo 1 del RETA).
 - El régimen tarifario regulado es aplicable cuando la prestación de servicios se realice en mercados en los cuales no existen condiciones de competencia, sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden al Ositrán (artículo 39 del RETA).
 - Concordante con lo anterior, el RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se le opongan, si el referido Contrato de Concesión no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos (artículo III del RETA).
47. En este contexto, cuando el Contrato de Concesión establezca las tarifas, la metodología aplicable o el mecanismo de revisión, en todos los aspectos no regulados por dicho Contrato, se aplicará de manera supletoria el RETA. Teniendo en cuenta lo anterior, y en atención a la solicitud de APMT de determinación de una tarifa provisional, se debe considerar lo establecido en el artículo 13 del RETA, que señala lo siguiente:

“Artículo 13. Tarifa Provisional

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

48. De acuerdo con las disposiciones antes citadas, se colige lo siguiente respecto a la posibilidad de establecer tarifas provisionales:
- (i) Es una potestad del Regulador fijar tarifas provisionales.

- (ii) El Regulador puede establecer tarifas provisionales en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria, las cuales serán aplicables en tanto finalice dicho procedimiento.
 - (iii) La fijación de la tarifa provisional se lleva a cabo con la finalidad de permitir la prestación del servicio, o cuando se verifique la ocurrencia de hechos que puedan afectar la calidad y/o continuidad del servicio en beneficio de los usuarios.
49. En el presente caso, el Concesionario ha solicitado la determinación de tarifas provisionales en aplicación de lo dispuesto en el artículo 13 del RETA. Dicha solicitud será analizada en la sección VI.2 del presente Informe Conjunto.

IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA REALIZADO POR INDECOPI

50. De acuerdo con el análisis de condiciones de competencia desarrollado en el Informe Técnico de Indecopi, el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” es proporcionado a productos perecederos (por ejemplo, frutas y vegetales) con el objetivo de retrasar su maduración (degradación o deterioro), permitiendo el transporte marítimo de largas distancias, que requieren un mayor tiempo.
51. En esa línea, los demandantes y responsables del pago del servicio bajo análisis serían las líneas navieras (o sus representantes), toda vez que son las dueñas del contenedor y las responsables de su flujo interno.
52. Así, de acuerdo con el Indecopi, el servicio se demandaría para contenedores llenos de exportación y para contenedores llenos de transbordo¹². En el caso de los contenedores llenos de exportación, las líneas navieras podrían demandar el servicio bajo análisis en el terminal portuario o un depósito temporal (portuario o extraportuario), por lo que constituye un servicio en sí mismo, independiente de otros servicios. Por su parte, en el caso de los contenedores llenos de transbordo, el servicio bajo análisis podría ser brindado únicamente en el terminal portuario, por lo que, desde el punto de vista de la demanda, será requerido de forma conjunta o complementaria a otros servicios prestados en este segmento de la cadena logística por parte del terminal portuario. De esta manera, el servicio en cuestión será demandado de forma conjunta o como parte de un paquete de servicios que demandan las líneas navieras en las operaciones de transbordo y que está constituido por el conjunto de actividades como amarre o desamarre, descarga y embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo del contenedor reefer y el servicio “Gasificado de contenedores llenos”.
53. En virtud de lo anterior, el Indecopi identificó que para el servicio “Gasificado de contenedores llenos” existen dos servicios relevantes:
- i. El servicio “Gasificado de contenedores llenos” que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de exportación, en el segmento de terminal portuario y depósito temporal (mercado de servicio 1).
 - ii. El paquete de servicios que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de transbordo, en el segmento de terminal portuario, y que está constituido por servicios como el uso de amarradero, el amarre o desamarre, la descarga o embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo del contenedor reefer y el servicio “Gasificado de contenedores llenos” (mercado de servicio 2).
54. Así, siendo que el mercado de servicio relevante 1 está referido a contenedores llenos *reefer* de exportación, este servicio podría ser provisto en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM), en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao administrado por DPWC (en adelante, TMS) y en más de diez (10) depósitos extraportuarios que atienden contenedores *reefer* alrededor del TPC.

¹²

De acuerdo con APMT, muy excepcionalmente se brindaría a contenedores llenos refrigerados de importación.

55. En ese sentido, de acuerdo con el Indecopi, el mercado de servicio relevante 1 está conformado por el servicio “Gasificado de contenedores llenos” que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de exportación, en el segmento de terminal portuario y depósito temporal (mercado de servicio 1) en el TPC y alrededores (mercado geográfico).
56. Sobre el particular, dadas las características actuales del mercado a nivel de contenedores *reefer*, 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 de más del 70%, se considera que dichos terminales han alcanzado los 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, el Indecopi es de la opinión que **el mercado de servicio relevante 1 no se prestaría en condiciones de competencia**. Sin embargo, el Indecopi señala que estas condiciones de competencia podrían cambiar, por lo cual las condiciones de competencia futuras deberán evaluarse a la luz de las nuevas inversiones y dinámicas del mercado.
57. Por otra parte, el mercado de servicio relevante 2 está referido a contenedores llenos *reefer* de transbordo y puede ser brindado únicamente en un terminal portuario. Así, este servicio relevante podría ser provisto en el TNM y en el TMS.
58. Cabe señalar que, de acuerdo con el Indecopi, ante el evento de requerirse el gasificado de contenedores llenos *reefer* de transbordo, la línea naviera demandará este servicio de forma impostergable en el terminal portuario donde deba hacer transbordo de contenedores (secos y/o refrigerados), sin la posibilidad de poder considerar otro puerto para solicitar el servicio. En consecuencia, el mercado geográfico relevante está conformado por el puerto de transbordo en donde se configure la necesidad impostergable del servicio.
59. En ese sentido, el mercado de servicio relevante 2 está conformado por el paquete de servicios que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de transbordo, en el segmento de terminal portuario, y que está constituido por servicios como el uso de amarradero, el amarre o desamarre, la descarga o embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo del contenedor *reefer* y el servicio “Gasificado de contenedores llenos” (mercado de servicio 2) en el TPC (mercado geográfico).
60. Sobre ello, el Indecopi identificó que, además del TNM, el mercado de 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 el 67% del volumen de carga movilizadora 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, el Indecopi considera que, dadas las condiciones actuales, el mercado de servicio relevante 2 no se prestaría en condiciones de competencia. Sin embargo, como se citó en el mercado de servicio relevante 1, estas condiciones de competencia podrían cambiar en el futuro a la luz de las nuevas inversiones previstas por ambos terminales y que podrían generar una nueva dinámica en el mercado.
61. En virtud de todo lo expuesto anteriormente, considerando el pronunciamiento del Indecopi, corresponde a este Regulador evaluar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria para el Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos” solicitado por APMT.

V. PROPUESTA TARIFARIA DE APMT

62. Con posterioridad a la determinación de Indecopi, APMT remitió al Ositrán la Carta N° 0336-2022-APMTC/LEG, mediante la cual solicitó el inicio, a instancia de parte, del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”, adjuntando para ello su Propuesta del Servicio Especial. A continuación, se presentan las principales características de la propuesta del Concesionario.

Definición y alcance del Servicio Especial

63. APMT señala que el Servicio Especial objeto de su solicitud de fijación tarifaria se denomina “Gasificado de contenedores llenos”. En ese contexto, APMT define el alcance del Servicio Especial como sigue:

“Suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmosfera adecuada que permita la conservación adecuada en un largo plazo de las mercancías durante el transporte marítimo. Incluye previo al suministro de gases, y en caso de ser necesario y si previamente no lo efectuó APMT Callao, la verificación de que no exista fugas de aire o gases en el contenedor. Incluye también todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado”.

64. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, el servicio bajo análisis resulta necesario para los contenedores que transportan determinados productos perecederos (como arándanos, paltas, mangos, plátanos, otras frutas y vegetales) con el objetivo de que tengan una atmósfera adecuada al interior del contenedor -que no es otra cosa que inhibir la producción de etileno y retrasar la maduración (degradación o deterioro) de las mercancías-; lo cual finalmente permite el transporte marítimo de largas distancias (que pueden estar regularmente en rangos de entre 20 a 45 días). Cabe añadir que la práctica habitual para inhibir la producción de etileno y retrasar la maduración de las mercancías es que la atmósfera del contenedor contenga un bajo nivel del gas oxígeno (O₂) y un alto nivel de los gases dióxido de carbono (CO₂) y nitrógeno (N₂), siendo que, los niveles exactos de O₂ y CO₂ serán indicados por el usuario cuando solicite el servicio bajo análisis.
65. Cabe resaltar que el servicio bajo análisis no incluye la provisión de gases para evitar plagas (por ejemplo, botritis cinarea) como el anhídrido sulfuroso (también conocido como óxido de azufre, cuya fórmula molecular es SO₂).
66. Adicionalmente, el Concesionario indica que la prestación del servicio se realizará dentro de las instalaciones del TNM; específicamente en una zona especial conocida actualmente como el Almacén N°9. En ese sentido, de acuerdo con lo señalado por APMT, se utilizarán, principalmente, los siguientes recursos:
- Agua y jabón líquido para la verificación previa de posibles fugas, en caso de ser necesario.¹³
 - Gases (que se pueden encontrar en diversas presentaciones la cuales podríamos clasificar como sigue: en botellas/balones/cilindros que transportan por lo general 10 m³, en termos donde cada uno de ellos pueden transportar entre 100 a 250 m³

¹³

Cabe señalar que, si bien en la sección “Alcance y unidad de cobro del servicio” de la Propuesta Tarifaria de APMT se señala que el servicio objeto de solicitud de fijación tarifaria incluye, previo al suministro de gases, en caso de ser necesario y si previamente no lo efectuó APMT, la verificación de que no exista fugas de aire o gases en el contenedor; se observa que en el Cuadro N° 2 “Puertos o terminales portuarios considerados para el benchmarking” de la mencionada Propuesta Tarifaria se indica que, entre otros, la actividad complementaria denominada *leak test* (prueba de fugas) no forma parte del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria. Considerando ello, es importante aclarar que, tal como se indica la Propuesta de Servicio Especial y en el Informe Conjunto N° 056-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2021-CD-OSITRAN, el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria incluye, entre otros, la verificación de fugas de aire o gases en el contenedor, en caso sea necesario y si previamente no la efectuó APMT. Además, la opinión del Indecopi, remitida mediante Oficio N° 088-2021/ST-CLC-INDECOPI fue realizada justamente sobre la base de lo indicado en la mencionada la Propuesta de Servicio Especial presentada por APMT y aquello establecido en el referido Informe Conjunto N° 056-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2021-CD-OSITRAN.

y en tanques que puede contener entre 600 a 1,000 m³; también se puede contar con una planta generadora de gases).

- Herramientas básicas (como llaves, alicates, dispersadores y otros) y computadoras.
- Personal técnico *reefer* para la inyección de gases y transmisión de documentación o información
- Otro personal: supervisor de patio y personal administrativo para la recepción y el registro de la solicitud de demanda del servicio, el registro de provisión del servicio y la facturación correspondiente.

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

Unidad de cobro

68. En su Propuesta del Servicio Especial, 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 lleno refrigerado de 20 o 40 pies.

Análisis y Proyección de la demanda

69. En línea con lo señalado en su Carta N° 032-2021-APMTC/LEG, APMT indica que no dispone de estadísticas en el TNM respecto del servicio bajo análisis pues es un Servicio Especial que actualmente no se presta ni se cobra en el terminal. En ese sentido, tampoco se dispone de estadísticas respecto de a cuántos contenedores *reefer* se les brinda el Servicio Especial en depósitos temporales extraportuarios, en el TMS, en almacenes de los agroexportadores (que no son depósitos temporales) o en almacenes de empresas especializadas de *packing* (que tampoco califican como depósitos temporales).
70. Sin embargo, sí se cuenta con cierta información respecto de las exportaciones de los últimos años. Así, de acuerdo con APMT, en los últimos dos años y a nivel Callao, los arándanos son el producto que demanda la mayor parte del servicio bajo análisis, seguido con marcada diferencia de la palta y otros productos, debiendo destacarse que la exportación de arándanos y palta es estacional.
71. Al respecto, dada la información disponible de los dos últimos años a nivel Callao, APMT estima que aproximadamente el 50% de los contenedores *reefer* con arándanos de exportación demandaron el servicio de gasificado en el TPC y alrededores; y que este último volumen de contenedores de arándanos con gasificado representa a su vez aproximadamente al 80% del total de contenedores a los que se brinda el servicio de gasificado en el TPC y alrededores. Mientras que el 20% de contenedores a los que se brinda el servicio de gasificado están relacionados a productos como paltas y otros.
72. Así, según APMT, para el año 2021, el 41% de los contenedores *reefer* de arándanos de exportación fueron embarcados a través del TNM. Si se utiliza esta tasa de participación, entonces aproximadamente 2 228 contenedores que habrían requerido gasificado fueron embarcados a través del TNM. Bajo un supuesto optimista, APMT asume que el Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos se brindaría al 25% de estos 2 228 contenedores (actualmente la cuota de mercado es cero), por lo que se espera una demanda anual de 557 contenedores.
73. Cabe destacar que, de acuerdo con el Concesionario, no es posible obtener una estimación robusta sobre el comportamiento futuro del total de contenedores que demandarían el servicio bajo análisis en el TNM. Incluso si se tuviera un aproximado del número de contenedores a los cuales se brindó el servicio de gasificado en el TMS u otro terminal (como el Terminal Portuario de Paita), esto no permite deducir ni estimar de forma robusta el número de contenedores que podría atender APMT en el corto plazo, ni mucho menos en el mediano y largo plazo, ya que existen diversas variables que las diferencian (sea por productos atendidos, por diferencias en líneas navieras, etc).

Metodología propuesta por APMT para la Fijación Tarifaria

74. En relación con la metodología óptima que APMT indica debe ser utilizada por el Regulador en el cálculo de la Tarifa, el Concesionario analiza en su Propuesta del Servicio Especial las metodologías establecidas en el Artículo 16 del RETA, así como las últimas once (11) experiencias regulatorias desarrolladas por el Ositrán, concluyendo que la metodología principalmente utilizada para la Fijación Tarifaria de servicios portuarios nuevos ha sido la de Tarificación comparativa o comúnmente conocida como *Benchmarking*, la cual fue utilizada en siete (07) de los once (11) procedimientos desarrollados por el Ositrán entre los años 2001 y 2021 en materia de servicios portuarios, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro N° 1
Experiencia del Ositrán en materia de Fijación Tarifaria de servicios portuarios

Experiencia en fijación y servicios involucrados	Administrador	Instalaciones	Año de fijación	Metodología empleada
1. Embarque/descarga de pasajeros – Uso de Muelle	ENAPU	Terminales bajo su administración	2001	Tarificación comparativa
1. Uso de Muelle (carga fraccionada)	TISUR	TP Matarani	2004	Tarificación comparativa
1. Uso de amarradero 2. Amarre y desamarre 3. Uso de muelle (todos los tipos de carga)	ENAPU	TP de Paíta, Salaverry, Chimbote, Callao, San Martín e Ilo.	2004	Tarificación comparativa y Costos totalmente distribuidos (ABC)
1. Uso de muelle - Embarque de pasajeros	TISUR	TP Matarani	2005	Tarificación comparativa
1. Embarque y descarga de contenedores mediante grúas pórtico	ENAPU	Terminal Norte - Callao	2009	Costos incrementales El benchmarking es utilizado para establecer la unidad de cobro
1. Embarque/descarga de carga de proyecto 2. Re-estiba de carga fraccionada 3. Re-estiba de carga rodante	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2013	Costos incrementales Se analiza los resultados que arroja el benchmarking
1. Uso de barreras de contención	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2013	Tarificación comparativa
1. Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2013	Tarificación comparativa
1. Almacenamiento del cuarto día en adelante 2. Embarque/descarga de contenedores IMO de 20 pies 3. Consolidación/desconsolidación de contenedores 4. Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada 5. Colocación/remoción de etiquetas, precintos 6. Suministro de energía eléctrica a contenedores reefer	COPAM	Terminal Portuario de Yurimaguas	2016 y 2017	Tarificación comparativa Inicialmente se pensó en costos incrementales
1. Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga 2. Consolidación/desconsolidación para contenedores reefer 3. Suministro de energía eléctrica 4. Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies	COPAM	Terminal Portuario de Yurimaguas	2018	Costos incrementales y tarificación comparativa
1. Pre-enfriado de contenedor vacío	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2021	Tarificación comparativa

Fuente: Propuesta Tarifaria del Servicio Especial enviada a través de la Carta N° 336-2022-APMTC/LEG.

75. APMT también indica que otra metodología utilizada por el Ositrán ha sido la de costos incrementales. En opinión del 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*.

76. En ese sentido, en su Propuesta del Servicio Especial, 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 “Gasificado de contenedores llenos”, 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*.

77. 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 con lo siguiente:

- Demanda incierta o nula

De acuerdo con 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, ante la demanda incierta de los contenedores llenos *reefer* que solicitarán el servicio de gasificado de contenedores llenos *reefer*, y siguiendo el criterio establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2020-CD-OSITRAN a través de la cual se inició el procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Pre enfriado de contenedor vacío”, no se justifica o no sería posible la construcción de flujos caja basados en costos incrementales.

- Costos directos por gases incierto

El Concesionario señala que el costo de adquisición de gases (N_2 y CO_2) por parte de APMT podría estar sujeto al nivel de demanda que se atienda en el TNM. Así, según APMT, el costo por m^3 de gases varía entre balones/cilindros, termos, tanques y planta generadora. En ese sentido, para determinar (año a año) qué tipo de recipiente u oferta se utilizará para brindar el servicio bajo análisis es necesario tener una proyección de demanda confiable. No obstante, no se cuenta con una proyección robusta, por lo que, según el Concesionario, no es posible determinar qué tipo de recipiente (u oferta) de gas adquirirá APMT y, por consecuencia, tampoco es factible determinar, con un nivel de certeza adecuado, el costo por m^3 o tonelada de gases que deberá pagar APMT a las empresas proveedoras de gases. En esa línea, APMT afirma que la limitación en la cuantificación del costo por m^3 o tonelada de gases que tendría que asumir APMT, es otra razón que limita el uso de la metodología de costos incrementales.

- Costos comunes fijos y variables difíciles de asignar

Al respecto, APMT señala que 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 Gasificado de contenedores llenos, existen ciertos costos comunes que son utilizados también por otros servicios. La asignación de varios de estos costos comunes es relativamente compleja (alto costo para asignar); además, la objetividad de asignación demandaría un esfuerzo relativamente importante, en caso de lograrlo.

- Costo-beneficio de la regulación basada en metodología de costos

Adicionalmente, el Concesionario sostiene que para el uso de una metodología basada en costos (como Costos Totalmente Distribuidos-CTD), sería necesario desarrollar un *input* esencial de la contabilidad ABC (*Activity Based Cost*) a un nivel de detalle que asigne costos para cada uno de los servicios especiales portuarios lo que conllevaría a altos costos de personal involucrados, tanto de APMT como del Ositrán.

Si a lo anterior se suma que la regularidad del servicio es incierta para los próximos años, y en concordancia con el principio de costo-beneficio de la regulación descrito en el RETA, APMT estima que cuantificar los costos en detalle de todos los recursos involucrados en la prestación del servicio bajo análisis (o desarrollar la metodología CTD al nivel de detalle requerido) superaría los supuestos beneficios que se podría obtener de la aplicación de esta metodología.

78. En consecuencia, APMT propone la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* como la metodología óptima para fijar las tarifas del servicio de “Gasificado de contenedores llenos” por las ventajas que se detallan a continuación:

- De acuerdo con APMT, existen administradores portuarios que brindan el servicio de Gasificado de contenedores llenos. De los terminales portuarios en los que APMT pudo obtener tarifas, se observa, según el Concesionario, que el alcance del servicio bajo análisis coincide con el que pretende ofrecer APMT. Asimismo, se han obtenido los precios cobrados por dos depósitos extraportuarios. Por tanto, según APMT, se podría realizar una comparación efectiva, en tanto que el servicio de gasificado puede ser comparado con servicios que se brinden en otros puertos ya que se brindan con el mismo alcance.
- Según APMT, los terminales portuarios analizados enfrentan una alta competencia como es el caso del Terminal Portuario de San Antonio, administrado por DP World (antes conocido como Puerto Central) que enfrenta la competencia intraportuaria de San Antonio Terminal Internacional, pero también la competencia interportuaria del Terminal Pacífico Sur Valparaíso y del Terminal Cerros de Valparaíso. De la misma manera, el Concesionario señala que los depósitos temporales extraportuarios analizados también enfrentan competencia de otros depósitos extraportuarios de terminales portuarios o de terceras empresas que no operan terminales o depósitos temporales. Al considerar este tipo de terminales portuarios o depósitos temporales extraportuarios, según APMT, se reduce el riesgo de que se obtengan rentas económicas.

Asimismo, APMT menciona que, si se considera que la demanda del servicio bajo análisis podría ser reducida, entonces la obtención de rentas económicas, en caso de ser posible, sería insignificante dentro de la estructura de ingresos de APMT.

Resultados de APMT

79. A continuación, se describen los aspectos relevantes que, de acuerdo con APMT, llevaron a definir la muestra propuesta de terminales portuarios y depósitos temporales:

- i. El primer requisito es que exista información y que sea de preferencia pública. Con ello, según el Concesionario, se demuestra que es común en el ambiente portuario (práctica internacional) cobrar una tarifa o precio por el gasificado de contenedores llenos *reefer*. Cabe señalar que el servicio de Gasificado de contenedores es bastante común a nivel nacional e internacional, aunque en la actualidad sería principalmente otorgado por empresas que no son administradores portuarios. APMT indica que esto es un aspecto que podría cambiar en el sentido de observar cada vez más administradores portuarios otorgando este servicio.
- ii. El segundo requisito de APMT es que los terminales portuarios o referencias que se tomen como muestra, eliminen o reduzcan significativamente la posibilidad de trasladar rentas económicas positivas al TNM, lo que se garantiza, según APMT, si el servicio bajo análisis en los terminales portuarios o depósitos temporales de la muestra se encuentra regulado o se encuentra en mercados donde existen condiciones de competencia.
- iii. El tercer requisito es que la comparación sea efectiva, es decir, que el servicio bajo análisis sea comparado con servicios que posean el mismo alcance.

80. En tal sentido, APMT considera como muestra inicial de terminales portuarios y depósitos extraportuarios, los siguientes: TMS, TPP, Terminal Pacífico Sur Valparaíso y Terminal Portuario de San Antonio, depósito extraportuario Alconsa Paita de Perú y un depósito extraportuario extranjero.
81. Para la determinación la Tarifa, el Concesionario considera aplicar tres tipos de modalidades del servicio de gasificado, según el tipo de gas a brindar. La primera modalidad está vinculada con la inyección y provisión de N₂ y CO₂ en conjunto (esta modalidad es la más frecuente según APMT), la segunda modalidad está asociada con la inyección y provisión de solo N₂ y, la tercera modalidad implica la inyección y provisión de únicamente CO₂.
82. A esta muestra inicial, APMT aplica diversas pruebas de identificación de valores extremos u *outliers* que, según indica, es un criterio adicional que ha sido utilizado en las últimas fijaciones tarifarias realizadas bajo la metodología del *benchmarking*, con la finalidad de definir la muestra final. Al respecto, el Concesionario concluye lo siguiente:
- i. Al aplicar las tres pruebas de identificación de *outliers*, se encuentra que, para el caso general, una de ellas (Tukey) no identifica valores extremos; mientras que las otras dos (Chauvenet y Peirce) identifican un *outlier* (que se refiere a la tarifa de Terminal Pacífico Sur Valparaíso), arrojando una muestra final de cinco tarifas. Dado que existen dos pruebas que coinciden, entonces el Concesionario considera como muestra final, para el caso general, a las cinco tarifas.
 - ii. Para la segunda modalidad, que se refiere a brindar únicamente N₂, solo el test de Peirce encuentra que la tarifa del Terminal Pacífico Sur Valparaíso es un valor atípico. Sin embargo, tomando en cuenta que la modalidad general es más costosa que la segunda modalidad, el Concesionario considera recomendable también excluir la tarifa del Terminal Pacífico Sur Valparaíso. Por tanto, la muestra final para esta segunda modalidad también está conformada por las mismas cinco tarifas que se tienen para el caso general.
 - iii. Para la tercera modalidad, que se refiere a brindar únicamente CO₂, la muestra final es igual a la muestra inicial que incluye dos tarifas de terminales portuarios peruanos (DPWC y TPE).
83. En virtud de lo anterior, APMT propone por el servicio “Gasificado de contenedores llenos” en la modalidad general (provisión conjunta de N₂ y CO₂) la tarifa máxima de USD 536,3 (sin IGV) por contenedor, sea de 20 o 40 pies. Para el caso del servicio de “Gasificado de contenedores llenos”, modalidad N₂ (provisión de solamente N₂) APMT propone la tarifa máxima de USD 518,3 por contenedor, sea de 20 o 40 pies. Finalmente, para el caso del servicio de “Gasificado de contenedores llenos”, modalidad CO₂ (provisión de solamente CO₂), la tarifa máxima que APMT propone es de USD 105 por contenedor, sea de 20 o 40 pies. Estas tarifas provienen de considerar el promedio de las tarifas de los terminales portuarios y depósitos extraportuarios de la muestra final, por cada modalidad. Dichos resultados se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2

Tarifas propuestas por el Concesionario para el Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos”, según alternativas (terminales portuarios o DT) consideradas por el Concesionario y modalidad de provisión de gases
(USD por contenedor)

Terminal Portuario o DT (operador)	Gasificado de contenedores llenos		
	Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	Provisión de nitrógeno	Provisión de dióxido de carbono
Alconsa Paita	419,9	414,9	
DPWC Callao	485,0	440,0	105,0
Euroandinos	485,0	440,0	105,0
Almacén extraportuario extranjero	596,6	596,6	
DPWC - Puerto Central	700,0	700,0	
Promedio	536,3 a/	518,3	105,0

Nota: En relación con los valores de la tarifa, el Concesionario señala que:

- El promedio ha sido redondeado a una décima.
- Las tarifas de la muestra no incluyen Impuesto General a las Ventas.
- La información fue obtenida de los tarifarios públicos de los terminales portuarios y cotizaciones de depósitos temporales extraportuarios.
- La unidad de cobro es por contenedor. Es poco probable que un usuario solicite por un mismo contenedor que se le brinde dos veces el servicio bajo análisis. En caso de que solicite dos veces el servicio por un mismo contenedor se le aplicará dos veces la tarifa máxima.

a/ Este valor de USD 536,3 por contenedor es aquel que consideró APMT, en tanto que el promedio calculado es USD 537,3 por contenedor.

Fuente: APM Terminals Callao S.A. (cuadros 7 y 8 de la Propuesta Tarifaria de parte del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”, presentada mediante Carta N° 0336-2022 APMT/LEG recibida el 20 de abril de 2022).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. ANÁLISIS DEL REGULADOR

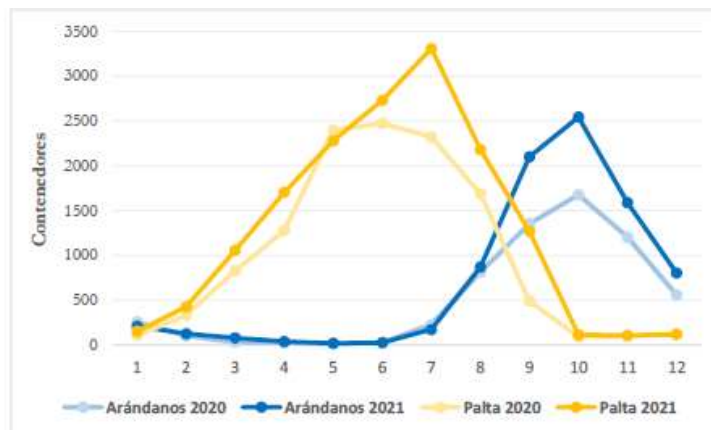
VI.1. Definición y alcance del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria

84. Con la finalidad de determinar los alcances de la Tarifa a ser fijada, resulta necesario precisar las actividades consideradas dentro del Servicio Especial “Gasificado de contenedor lleno” conforme a lo indicado en la Propuesta de Servicio Especial presentada por APMT mediante Carta N° 032-2021-APMT/LEG y lo analizado en el Informe N° 042-2021-CLC/INDECOPI.
85. Al respecto, como se indicó previamente, en el Informe Técnico del Indecopi se señala que el Servicio Especial “Gasificado de contenedor lleno” está conformado por dos servicios relevantes según el tráfico que se trate (exportación y transbordo). De acuerdo con lo señalado en dicho Informe, ninguno de los servicios relevantes se prestaría en condiciones de competencia.
86. De esta manera, para efectos de este procedimiento, se considerará el alcance descrito en la Propuesta de Servicio Especial de APMT, el cual fue analizado a través del Informe Conjunto N° 056-2021-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 16-2021-CD-OSITRAN, mediante la cual se declaró que el servicio “Gasificado de contenedor lleno” califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión.
87. En ese sentido, el Servicio Especial “Gasificado de contenedor lleno” consiste en suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada que permita la conservación adecuada, sin deterioro y sin maduración excesiva de las mercancías durante el transporte marítimo. Los gases a inyectar en los contenedores llenos refrigerados son el nitrógeno (N₂) y el dióxido de carbono (CO₂), siendo que los niveles exactos de dichos gases serán indicados por el

Usuario al momento de solicitar el servicio. El suministro de gases se realiza desde los conductos exteriores de los contenedores refrigerados, que permiten que los gases que se inyecten pasen hasta el interior del contenedor. Cabe mencionar que la provisión del Servicio Especial también incluye todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado del contenedor y, de manera previa al suministro de gases, en caso sea necesario y si previamente no la efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor. Dicho Servicio Especial será denominado, en adelante, servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria.

88. El servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria es demandado por las líneas navieras o sus representantes ya que estas son las dueñas del contenedor y las responsables de la atmósfera del flujo interno del mismo. En tal sentido, los responsables del pago del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria son las líneas navieras o sus representantes.
89. De otro lado, respecto de 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, para el caso de exportación, APMT señala que sí dispone de una estimación, la cual se basa en consultas que efectuó a personas vinculadas con el sector portuario. De acuerdo con lo señalado por APMT, los principales productos que demandarían el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria son el arándano y la palta. Según lo informado por el Concesionario, la evolución mensual de contenedores refrigerados de exportación que contienen arándano y palta y son movilizados a través del TPC puede representarse gráficamente de la siguiente manera:

Gráfico N° 1
TPC: Evolución mensual de contenedores refrigerados de exportación de arándanos y palta



Fuente: Propuesta Tarifaria del Servicio Especial enviada a través de la Carta N° 336-2022-APMTC/LEG.

90. En tal sentido, el Concesionario estima que el 50% de contenedores refrigerados con arándanos de exportación habría demandado el servicio de gasificado en el TPC y alrededores, el cual representaría a su vez el 80% del total de contenedores de gasificado en el TPC y alrededores (mientras que el restante 20% de contenedores a los que se brindaría el servicio de gasificado estaría relacionado a productos como la palta, entre otros). Considerando que el año 2021 se movilizó 8 591 contenedores refrigerados de arándanos a través del TPC, si bien APMT no dispone de información de demanda del servicio de gasificado, el Concesionario estima que 4,3 miles de contenedores de arándanos habrían demandado el servicio de gasificado (esto es el 50% de los 8 591 contenedores refrigerados con arándanos de exportación en el TPC). Así, APMT estima que la demanda total del servicio de gasificado en el TPC (incluyendo arándanos, paltas y otros) alcanzaría un volumen de 5,37 miles de contenedores refrigerados durante el año 2021.

91. El Concesionario señala también que el 41% de los contenedores *reefer* de arándanos de exportación fueron embarcados a través del TNM, con lo cual estima que aproximadamente 2 228 contenedores podrían haber demandado el servicio de gasificado (es decir, el 41% de los 5,37 miles de contenedores refrigerados que habrían demandado el servicio de gasificado en el TPC y alrededores). Siendo ello así, el Concesionario considera brindar el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria al 25% de dichos contenedores, lo cual representaría una demanda anual de 557 contenedores¹⁴.

VI.2. Análisis de la solicitud de Tarifa Provisional

92. En el marco de su solicitud de fijación tarifaria y al amparo de lo indicado en el artículo 13 del RETA, el Concesionario requirió el establecimiento de una tarifa provisional, en tanto, las campañas de exportación de arándanos y otros productos que potencialmente demandarían el servicio de gasificado de contenedores inician mayormente en los meses de junio o julio y, en los últimos dos años, los arándanos habrían sido el producto que demanda la mayor parte del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, seguido con marcada diferencia de la palta y otros productos. APMT indica también que la exportación de arándanos y palta es estacional: la mayor exportación de arándanos se realizaría entre los meses de agosto a diciembre; mientras que la exportación de palta se realizaría principalmente entre los meses de mayo a agosto. En tal sentido, según APMT, el establecimiento de una tarifa provisional “permitirá, a su vez, que el usuario disponga de una oferta adicional que le pueda brindar el servicio de gasificado bajo ciertas condiciones distintas (sea en precios, en ahorros de transporte terrestre u otra materia)”.
93. Añade el Concesionario que, considerando los plazos observados en procedimientos previos, aproximadamente en la quincena de junio se podría tener una tarifa provisional, con lo cual, podrían preparar la logística necesaria, ofrecer el servicio a los usuarios y cerrar acuerdos con ciertos clientes con la antelación debida, de manera que en los meses siguientes pueda otorgar el servicio a los primeros usuarios. En opinión de APMT, la fijación de una tarifa provisional también beneficiaría a los usuarios, quienes podrían contar con una alternativa de oferta adicional en el menor tiempo posible.
94. En relación con la metodología para el establecimiento de las tarifas provisionales, el Concesionario señala que, en resoluciones anteriores, el Regulador ha considerado la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* para la determinación de las mismas, la cual también es considerada en su propuesta de fijación tarifaria. Las tarifas provisionales propuestas por el Concesionario y las alternativas que consideró para su cálculo son las mismas que se muestran en el Cuadro N° 2 del presente Informe Conjunto.
95. A continuación, se analizará la solicitud del Concesionario respecto del establecimiento de tarifas provisionales para el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria: en primer lugar, se presentará la justificación del establecimiento de tarifas provisionales; en segundo lugar, se evaluará la metodología para calcularlas; y finalmente, se identificará la muestra de puertos que, en opinión de estas Gerencias, presentan servicios comparables al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria y se pueden considerar para el establecimiento de tarifas provisionales.

VI.2.1. Sobre la justificación del establecimiento de tarifas provisionales en el TNM

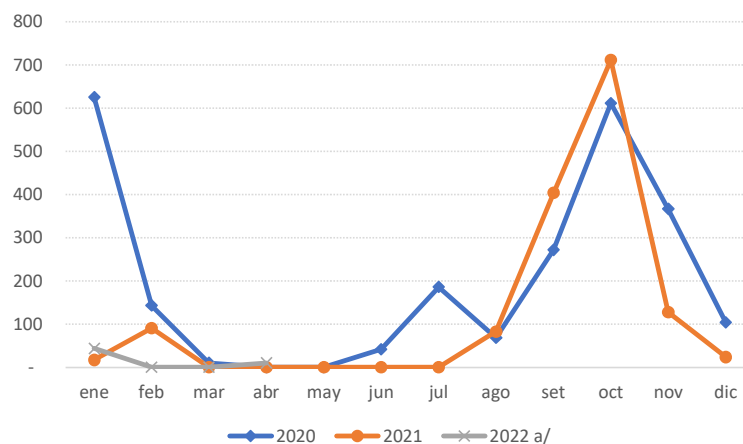
96. Como se indicó anteriormente, el Concesionario solicita el establecimiento de una tarifa provisional “dado que la campaña de arándanos y otros productos que potencialmente demandan el servicio de gasificado de contenedores inician mayormente exportación en los meses de junio o julio”, especificando que “los arándanos son el producto que demanda la mayor parte del servicio bajo análisis, seguido con marcada diferencia de la palta y otros productos” y que “la exportación de arándanos y palta es estacional”.

¹⁴

Cabe señalar que la estimación efectuada por APMT en términos mensuales se encuentra por debajo de la cantidad de servicios brindados al mes en el TMS y en el Terminal Portuario de Paita, tal como fue informado por los operadores de estos dos últimos terminales portuarios mediante Carta DALC.DPWC.128.2022 y Carta N° 089-2022 TPE/GG.

97. Al respecto, es importante señalar que la información estadística disponible en el portal web de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria muestra que, en efecto, durante el año 2021, las exportaciones de arándanos empezaron en el mes de agosto, alcanzando un pico máximo en octubre y acumulando hasta fines de año (periodo agosto – diciembre) el 93% del volumen total y el 97% del valor total de las exportaciones de arándanos durante el mencionado año, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 2
Evolución mensual del volumen de exportaciones de arándanos a través de la Aduana
Marítima del Callao, 2020-2022
(toneladas netas)



a/ Información actualizada al cierre de abril de 2022.

FOB = *Free on Board*.

Nota: La información corresponde a las exportaciones de la partida arancelaria 810400000 denominada "Arándanos rojos, mirtilos y demás frutos del género *Vaccinium*".

Fuente: Portal web de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Declaraciones de Exportación Definitiva), disponible en el siguiente enlace:

<<http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informgest/ExpoDef.htm>> (último acceso: 30 de mayo de 2022).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. Además, fuentes externas como el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (en adelante, Minagri) y el Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante, BID) señalan que, en efecto, ocurre la regularidad descrita anteriormente en las exportaciones de arándanos, cuya campaña empieza hacia julio/agosto del año. Según el Minagri, "el Perú inicia sus exportaciones estacionales [de arándanos] a partir de julio y va creciendo paulatinamente en los siguientes meses, hasta alcanzar el pico más elevado en el mes de octubre de cada año, a partir de noviembre se inicia una disminución gradual del volumen exportado, decremento que se mantiene en el tiempo, hasta el mes de marzo del siguiente año" (Minagri, 2020).¹⁵ Por su parte, en un estudio elaborado para el BID, Ghezzi y Stein (2021)¹⁶ muestran que, en el Perú, el ciclo de producción de los arándanos inicia en los meses de julio/agosto alcanzando un pico máximo en octubre y acumulando desde

¹⁵ MINAGRI (2020). *Estacionalidad de las exportaciones peruanas de arándanos frescos y el mercado norteamericano*. Ministerio de Agricultura y Riego. Nota Técnica: Setiembre 2020. Disponible: <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1321195/Estacionalidad%20de%20las%20exportaciones%20peruanas%20de%20ar%C3%A1ndanos%20frescos%20y%20el%20mercado%20norteamericano%2C%20setiembre%202020.pdf>> (último acceso: 30 de mayo de 2022).

¹⁶ GHEZZI, P. y E. STEIN (2021). *Los arándanos en el Perú*. Banco Interamericano de Desarrollo. Nota Técnica N° IDB-TN-2324. Diciembre 2021. Disponible: <<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Los-arandanos-en-el-Peru.pdf>> (último acceso: 30 de mayo de 2022).

julio/agosto hasta fines de año (o sea el periodo julio/agosto - diciembre) la mayor proporción respecto del total producido durante todo el año.

99. Por otro lado, APMT considera que “para quincena de junio se podría tener una tarifa provisional”, resultándole ello útil porque le “permitirá preparar la logística necesaria, ofrecer el servicio a los usuarios en general y poder cerrar acuerdos con ciertos clientes con la antelación debida” y “para julio o agosto se podría estar otorgando el servicio a los primeros usuarios”. Además, el Concesionario señala que “[p]ara los usuarios, es ventajoso contar con una alternativa de oferta adicional (que sería APMT Callao), lo cual será posible si podemos contar con la tarifa provisional en el menor tiempo posible.”
100. En relación con ello es importante indicar que, en efecto, mientras dure el procedimiento de fijación tarifaria y de manera excepcional, es razonable esperar que sea útil contar con una tarifa provisional del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria puesto que ello va a permitir que: (i) el Concesionario lo brinde a los Usuarios del TNM de manera oportuna, es decir, antes del inicio de la campaña de exportación del principal producto que requeriría el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria (los arándanos); y, (ii) los exportadores contarían con una alternativa de oferta adicional a las actualmente existentes en el TPC (DPWC y los terminales extraportuarios).
101. Por lo tanto, de manera excepcional, en el marco del presente procedimiento de fijación tarifaria, y al amparo de lo reglamentado mediante el artículo 13 del RETA, estas Gerencias consideran procedente la solicitud presentada por APMT respecto del establecimiento de tarifas provisionales para el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, las cuales serían aplicables en tanto finalice el referido procedimiento tarifario.

VI.2.2. Metodología para el establecimiento de tarifas provisionales

102. En su solicitud, el Concesionario planteó emplear la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* para el establecimiento de tarifas provisionales del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria y señaló que, en pronunciamientos anteriores del Regulador, dichas tarifas provisionales fueron fijadas junto con la aprobación de inicio de procedimiento de fijación tarifaria.
103. Al respecto, es importante mencionar que, en anteriores procedimientos de fijación tarifaria en los que se establecieron tarifas provisionales, el Ositrán consideró el uso de la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*. Tal es el caso, por ejemplo, de lo determinado en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN del 30 de abril de 2013, mediante la cual se estableció una tarifa provisional para el Servicio Especial de “Uso de barreras de contención” a ser brindado en el TNM; y la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN del 21 de diciembre de 2016, que estableció tarifas provisionales para un grupo de servicios especiales a ser brindados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR).
104. Según el Anexo I del RETA, la 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. Asimismo, de acuerdo también con el mencionado anexo metodológico, algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes (debido al marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, el riesgo regulatorio, entre otras), lo cual puede afectar la comparación y reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria; sin embargo, esta metodología sigue siendo válida por su 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.

“ANEXO I METODOLOGIAS APLICABLES EN LOS PROCEDIMIENTOS TARIFARIOS

[...]

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

[...]

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."

[El subrayado es nuestro.]

105. En el presente caso, se considera apropiado el uso de la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* para el establecimiento de tarifas provisionales, principalmente por el menor costo y mayor rapidez en su cálculo, ello bajo un contexto en el cual, como señala APMT, se requiere contar con dichas tarifas provisionales para poder iniciar la prestación del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria al comienzo de la campaña de exportación, cuando más sería requerido por los usuarios del TNM.
106. Como se indicó anteriormente, la aplicación de la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* requiere de comparaciones nacionales y/o internacionales de los niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar al servicio en cuestión. Por ello, el primer paso para su implementación es identificar una muestra de servicios comparables brindados en otros puertos, considerando infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria.

VI.2.3. Muestra de puertos y/o servicios comparables

a) Disponibilidad de información

107. Para seleccionar una muestra de puertos y/o servicios comparables con el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria se han revisado los tarifarios públicos de diversos puertos ubicados en Chile, Colombia, Argentina, Ecuador, Uruguay, México, Costa Rica, Panamá, Estados Unidos, Corea del Sur y Perú, los cuales son listados en el Anexo 1 del presente Informe Conjunto.
108. Considerando la información contenida en los tarifarios públicos de los puertos listados en el Anexo 1, se identificaron seis puertos que podrían brindar un servicio comparable al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria: cuatro de ellos se localizan en Chile (Talcahuano Terminal Portuario, Terminal Portuario de San Vicente, San Antonio Terminal Internacional, Terminal Portuario de San Antonio y Terminal Pacífico Sur de Valparaíso) y los dos restantes están ubicados en Perú (Terminal Muelle Sur y Terminal Portuario de Paita).

b) Servicios comparables

109. Dado que los terminales portuarios de la muestra final deben brindar un servicio comparable al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria en términos de alcance y características, a continuación, se procede a analizar el alcance de los servicios ofertados

en los terminales portuarios señalados previamente, a fin de obtener a una muestra de servicios comparables:

- En Talcahuano Terminal Internacional (en adelante, TTI) se brinda el servicio de “Inyección de gas a unidades *reefer*”, el cual, según su Manual de Servicios, “consiste en **inyectar gas provisto por el Cliente a la unidad reefer**, con equipo y personal de TTPSA, posterior al sellado del contenedor.” Su unidad de cobro es en USD/Contenedor y el monto cobrado asciende a USD 35 por contenedor desde el 1 de julio de 2021.¹⁷ Cabe precisar que, en atención a una consulta realizada por el Regulador mediante correo electrónico de fecha 06 de mayo de 2022, TTI confirmó, mediante correo electrónico de la misma fecha, que **solo brindan el servicio “con gas provisto por el cliente”**.

En consecuencia, se observa que el servicio ofrecido por TTI no posee el mismo alcance que el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, puesto que APMT plantea proveer los gases requeridos para la inyección a los contenedores. En consecuencia, se descarta el uso de la información de TTI.

- En el Terminal Portuario de San Vicente y San Antonio Terminal Internacional (SATI) se brindan los servicios de “Inyección de gas a unidades *reefer*”¹⁸ y “Área para inyección de gases a contenedores refrigerados”,¹⁹ respectivamente. De la revisión de los Manuales de Servicio de los mencionados terminales portuarios, se observa que los servicios antes mencionados solo contemplan el pago por proveer un área específica para la inyección de gases a los contenedores refrigerados, sin incluir la provisión misma de los gases como en el caso del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria. Es decir, se observa que dichos servicios no poseen el mismo alcance que el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, por lo que corresponde descartar el uso de la información de estos dos terminales portuarios.
- En relación con el Terminal Portuario de San Antonio (en adelante, TPSA) se identificó que los siguientes servicios podrían ser comparables con el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria: “Área para inyección de gases a Contenedores Refrigerados” e “Inyección de gases a Contenedores con Atmosfera Controlada”, los cuales están descritos de la siguiente manera en el Manual de los Servicio del TPSA:
 - Área para inyección de gases a Contenedores Refrigerados: “[e]s el servicio que se presta a solicitud del usuario y consiste en la asignación de un área dentro del Terminal donde se realizará la inyección de gases a contenedores refrigerados” que “[i]ncluye: proveer permisos al personal que realizará la inyección de gases y asignar un área dentro del Terminal para estos efectos” y se cobra “[p]or box” a USD 20 por contenedor a marzo de 2022.²⁰

¹⁷ El Tarifario y el Manual de Servicios de TTI se encuentran disponibles en: <https://www.ttpsa.cl/Docs/TarifasJunio2021.pdf> y <https://www.ttpsa.cl/Docs/ManualServicios2020.pdf> (último acceso: 30 de mayo de 2022).

¹⁸ Según el Manual de Servicios del Terminal Portuario de San Vicente, el servicio de “Inyección de gas a unidades *reefer*” consiste en **proveer del área requerida** y apoyo técnico necesario para el adecuado desarrollo de la operación. Su unidad de cobro esta expresada en US\$/ Contenedor y el precio asciende a USD 46 por contenedor desde diciembre de 2021. Información disponible en: https://www.svti.cl/upload/paginas/archivos/12-01-2022-11-35-12_manual_de_servicios_svti.pdf (último acceso: 30 de mayo de 2022).

¹⁹ De acuerdo con el Manual de los Servicios de SATI, el servicio de “Área para inyección de gases a contenedores refrigerados” en “**consiste en la asignación de un área dentro del Terminal** donde se realizará la inyección de gases a contenedores refrigerados. El servicio incluye: proveer permisos al personal que realizará la inyección de gases y asignar un área dentro del Terminal para estos efectos”, siendo que la tarifa se aplica por contenedor y asciende a USD 20 por contenedor desde abril de 2021. Información disponible en: https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf y https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/ManualdeServicios.pdf (último acceso: 30 de mayo de 2022).

²⁰ La información se ha tomado del Tarifario y del Manual de los Servicios del TPSA, disponibles en: <https://www.dpworld.com/san-antonio/-/media/tarifas-portuarias-04-03->

- Inyección de gases a Contenedores con Atmósfera Controlada: “consiste en la aplicación de productos especiales para la mitigación de plagas establecidas por las autoridades competentes. Este servicio es prestado por personal especializado que procede a inspeccionar y aplicar el procedimiento establecido. Se incluye el personal, los materiales adecuados, las herramientas y condiciones de seguridad acordes a la operación, esta tarifa se cobra de acuerdo al tarifario [...] por tipo de trabajo en nave o sitio según sea el caso” y se cobra “[p]or box” a USD 600 por contenedor a marzo de 2022.”²¹

Como se observa, el alcance de ambos servicios no puede ser comparable con el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria porque el primero incluye únicamente el área física donde se realizará la inyección de gases y el segundo está orientado a la mitigación de plagas, no a obtener una atmósfera adecuada que permita la conservación adecuada en un largo plazo de las mercancías durante el transporte marítimo, como es el caso del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria. Por ello, se descarta el uso de ambos servicios en la muestra de servicios comparables.

Es importante señalar que, a juicio de APMT, el servicio de “Ventilación de Contenedores con Gases Interferentes” brindado en el TPSA, por el cual se cobra una tarifa de USD 700 por contenedor a marzo de 2022²², es comparable con el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria. No obstante, el Concesionario no presentó la descripción del mencionado servicio.

En tal sentido, estas Gerencias procedieron a revisar el Manual de los Servicios del TPSA con el fin de verificar dicho entendimiento; sin embargo, no ha sido posible identificar en el referido manual la descripción correspondiente al servicio “Ventilación de Contenedores con Gases Interferentes”. Asimismo, el 19 de mayo de 2022 se envió un correo electrónico al mencionado TPSA con el fin de obtener dicha descripción del servicio, reiterándose dicho requerimiento de información mediante correo electrónico enviado el 31 de mayo de 2022; sin embargo, a la fecha de elaboración del presente Informe Conjunto, no se ha obtenido respuesta de parte del TPSA.

En consecuencia, en la medida que el Concesionario no ha presentado la descripción del servicio de “Ventilación de Contenedores con Gases Interferentes” del TPSA y tampoco ha sido posible obtenerla de fuentes públicas y disponibles de información y tampoco mediante un requerimiento de información dirigido al mencionado terminal portuario de Chile, en opinión de estas Gerencias no corresponde considerar la tarifa del mencionado servicio como comparable con el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria.

- Con relación al Terminal Pacífico Sur de Valparaíso (en adelante, TPSV), se identificaron tres servicios que podrían resultar comparables con el servicio propuesto por APMT:
 - “Área para inspección de gases a contenedores refrigerados”: servicio provisto a solicitud del usuario que consiste en la asignación de un área dentro del Terminal donde se realizará la inyección de gases a contenedores refrigerados

[2022.pdf?rev=d48d2482f40f4ec8ba1d00266e848e37](https://www.dpworld.com/san-antonio/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/chile-country/san-antonio/media-files/services-manual/manual-de-los-servicios-puerto-central-sa-20210107.pdf?rev=3ddf4fe438f34452b92a267dc34adc29)> y <<https://www.dpworld.com/san-antonio/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/chile-country/san-antonio/media-files/services-manual/manual-de-los-servicios-puerto-central-sa-20210107.pdf?rev=3ddf4fe438f34452b92a267dc34adc29>> (último acceso: 30 de mayo de 2022).

²¹ *Ídem.*

²² El valor del precio señalado por APMT también se encuentra disponible en: <<https://www.dpworld.com/san-antonio/-/media/tarifas-portuarias-04-03-2022.pdf?rev=d48d2482f40f4ec8ba1d00266e848e37>> (último acceso: 30 de mayo de 2022).

por empresas debidamente autorizadas. El servicio incluye proveer permisos al personal que realizará la inyección de gases y asignar un área dentro del Terminal para dichos efectos. Por la provisión de este servicio, TPSV cobra USD 60 por contenedor al 19 de abril de 2022.²³

- “Inyección de gases a contenedores con atmosfera controlada”: consiste en la aplicación de productos especiales para la mitigación de plagas establecidas por las autoridades competentes. El servicio incluye personal, materiales, herramientas y condiciones de seguridad acordes a la operación y por su prestación se cobra USD 600 por contenedor al 19 de abril de 2022.²⁴
- “Inyección de gases a contenedores refrigerados”: servicio provisto a solicitud del cliente que consiste en la inyección de gases para el control de atmósfera a contenedores refrigerados, **para su posterior ubicación en bloque definitivo**, ya sean de importación o de exportación. **Incluye la maquinaria necesaria para la inyección y el manipuleo** del contenedor. Por este servicio, TPVS cobra USD 940 por contenedor al 19 de abril de 2022, monto que no incluye uso de área.²⁵

En relación con los mencionados servicios, es importante indicar que se descartan los dos primeros (“Área para inspección de gases a contenedores refrigerados” e “Inyección de gases a contenedores con atmosfera controlada”) porque en el primer caso el servicio solo considera el uso de área donde se realizará el gasificado; mientras que el segundo servicio se encuentra orientado a la aplicación de productos especiales para la mitigación de plagas y no para obtener una atmósfera adecuada que permita la conservación adecuada en un largo plazo de las mercancías durante el transporte marítimo.

Por otro lado, el tercer servicio (“Inyección de gases a contenedores refrigerados”) incluye la maquinaria necesaria para la inyección y el manipuleo del contenedor, siendo que este último aspecto que no está incluido en el alcance del servicio bajo análisis. Por ello, con la finalidad de que ambos servicios resulten comparables, a la tarifa del servicio ofrecido por TPSV (USD 940 por contenedor), se le debe restar la tarifa del manipuleo del contenedor, considerándose para ello dos movimientos (uno para trasladar el contenedor hacia la zona de gasificado y otro para luego regresarlo a su bloque definitivo)²⁶.

Al respecto, el tarifario del TPSV indica que el servicio de “Manipuleo adicional de contenedores” tiene una tarifa de USD 200 por movimiento de contenedor, el cual “consiste en manipuleos adicionales de contenedores, generados por situaciones ajenas al terminal y al normal funcionamiento de la operación. Incluye maquinaria y personal. **La cantidad a cobrar dependerá de los manipuleos realizados** y en ningún caso comprenderá movimientos asociados al Servicio Básico de Transferencia. Este servicio estará sujeto a factibilidad operacional”.

Es decir, de la tarifa de USD 940 por contenedor del servicio “Inyección de gases a contenedores refrigerados” del TPSV deben restarse las tarifas por los dos movimientos de manipuleo adicional de contenedores, es decir, USD 400 por

²³ La información se ha tomado del Tarifario y del Manual de Servicios del TPSV, disponibles en: https://www.tps.cl/tps/site/docs/20060124/20060124152711/anexo_tarifas_tps_19_de_abril_2022.pdf y https://www.tps.cl/tps/site/docs/20060124/20060124152711/manual_tps_19_de_abril_2022_1.pdf (último acceso: 30 de mayo de 2022).

²⁴ *Ídem.*

²⁵ *Ídem.*

²⁶ Cabe precisar que ello fue confirmado por TPSV mediante comunicación electrónica de fecha 23 de mayo de 2022, en respuesta a requerimientos de información formulados por el Regulador mediante comunicaciones electrónicas de fechas 19 y 23 de mayo de 2023.

contenedor, con lo cual la tarifa a considerarse en el cálculo de la tarifa provisional debe ser igual a USD 540 por contenedor.

- Finalmente, en el caso de los puertos peruanos, se identificó que en el TMS y el TPP se brindan servicios comparables con el servicio en cuestión. En efecto, según el Tarifario²⁷ y el Reglamento Tarifario del TMS²⁸ así como el Tarifario²⁹ y el Reglamento de Tarifas del TPP³⁰, se tienen los servicios de:
 - “Inyección de gases (dióxido de carbono o nitrógeno) a contenedores refrigerados” que “[c]onsiste en la inyección de gas nitrógeno (N) [y/o] dióxido de carbono (CO₂) a contenedores refrigerados (*reefer*) que cuentan con tecnología de atmósfera controlada”, cuyo precio es de USD 60 por contenedor;
 - “Provisión de gas nitrógeno a contenedores refrigerados”, el cual “[c]onsiste en el suministro de gas nitrógeno para el gasificado de un contenedor refrigerado” y cuyo precio es de USD 380 por contenedor; y
 - “Provisión de gas dióxido de carbono a contenedores refrigerados” que “[c]onsiste en el suministro de gas de dióxido de carbono (CO₂) para el gasificado de un contenedor” y cuyo precio es de USD 45 por contenedor.

Ahora, para hacerlos comparables con el servicio en cuestión considerando las modalidades señaladas por APMT se tiene que: (i) para la variante que incluye provisión de nitrógeno y dióxido de carbono debe sumarse los tres servicios ofertados en el TMS con lo cual se tiene una tarifa de USD 485 por contenedor (USD 380 + USD 60 + USD 45 por contenedor); (ii) para la variante que incluye provisión de nitrógeno debe considerarse USD 440 por contenedor (USD 380 + USD 60 por contenedor); y (iii) para la variante que incluye provisión de dióxido de carbono se debe considerar USD 105 por contenedor (USD 60 + USD 45 por contenedor).³¹

110. Cabe adicionar que se ha descartado la información de los depósitos extraportuarios considerados en la propuesta de fijación tarifaria presentada por APMT. Ello debido a que los depósitos extraportuarios presentan economías de alcance diferentes a las que pueden alcanzar los terminales portuarios, ya que los primeros no pueden ofertar toda la gama de servicios que ofrecen los segundos, por lo que es posible concluir que las ganancias de eficiencia que logren serán pequeñas en comparación a los puertos y ello se reflejará en los montos cobrados por los servicios ofrecidos.
111. Es importante precisar que el criterio señalado en el párrafo previo se encuentra en línea con lo establecido por el Regulador en su más reciente procedimiento de fijación tarifaria

²⁷ Información disponible en: <<https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/procedimientos/tarifas/tarifario-publico-2022-actualizado-al-27-05-2022-version-2022-3.pdf>> (último acceso: 31 de mayo de 2022).

²⁸ Información disponible en: <<https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/tarifario/publico/reglamento/reglamento-tarifario-comercial-2022-version-1.pdf>> (último acceso: 31 de mayo de 2022).

²⁹ Información disponible en: <https://puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Tarifas/Tarifario_TPE-Version_19.pdf> (último acceso: 31 de mayo de 2022).

³⁰ Información disponible en: <<https://puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Tarifas/anexo-reglamento-tarifas-2021.pdf>> (último acceso: 31 de mayo de 2022).

³¹ Para asegurar su comparación con el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria, no se ha considerado en el caso del TMS el servicio de “Movilización para gasificado de contenedor refrigerado” que “incluye uso de equipos móviles para el traslado del contenedor” y se cobra USD 66 por ciclo. Con el mismo objetivo, en el caso del TPP no se ha tomado en cuenta el servicio “Posicionamiento para gasificado de cargas refrigeradas de atmósfera controlada” que “[i]ncluye recepción de carga refrigerada en zona de gasificado, conexión a la red eléctrica durante período de espera y gasificado, desconexión de la red eléctrica, movilización a ruma definitiva” por el cual se cobra USD 60 por contenedor. Esto resulta ser consistente con las consideraciones que se tuvieron en cuenta en el caso del TPSV, en el cual, dado que la tarifa incluía manipuleo, el importe de dicho manipuleo fue retirado de la tarifa para hacerlo comparable con el servicio en cuestión; en tanto que, en los casos del TMS y el TPP no se incluyó la tarifa del manipuleo/posicionamiento para asegurar su comparación con el servicio en cuestión en el TNM.

que corresponde al Servicio Especial “Pre-enfriado de Contenedor Vacío” del TNM, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2021-CD-OSITRAN del 17 de febrero de 2021. En dicho caso, se aplicó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* y, a diferencia de lo propuesto por APMT, no se consideró dentro de la muestra a Neptunia, en tanto se trata de un depósito temporal extraportuario.

112. En resumen, tal como se muestra en el siguiente cuadro, se ha identificado que tres terminales portuarios brindan un servicio comparable al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria: TMS y TPP de Perú y TPSV de Chile.

Cuadro N° 3
Terminales portuarios que ofrecen servicios comparables con el servicio en cuestión del
TNM, según modalidad de provisión de gases
 (USD por contenedor)

País	Puerto/Terminal Portuario	Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	Provisión de nitrógeno	Provisión de dióxido de carbono
Perú	Terminal Muelle Sur	485,00	440,00	105,00
Perú	Terminal Portuario de Paita	485,00	440,00	105,00
Chile	Terminal Pacífico Sur de Valparaíso	540,00		

Fuente: Terminal Pacífico Sur de Valparaíso en Chile, Terminal Muelle Sur y Terminal Portuario de Paita.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Exclusión de valores extremos

113. En el presente caso nos encontramos ante una muestra con muy pocos datos: TMS y TPP de Perú y TPSV de Chile, lo cual podría afectar la confiabilidad de la aplicación de diversos *test* estadísticos para identificar valores extremos o *outliers*. Dada esa particular, en el presente caso se considera como muestra final los tres puertos mencionados anteriormente. No obstante, **a manera de referencia se aplicó un análisis estadístico de identificación de valores extremos o outliers.**
114. Al respecto, se aplicaron el *Test* de Tukey y el Criterio de Peirce que han sido empleados por este Regulador en su más reciente caso de aplicación de técnicas de detección de valores extremos o *outliers*³². Asimismo, también se implementa el Criterio de Chauvenet que ha sido propuesto por el Concesionario para su propuesta de tarifas provisionales y anteriormente ha sido empleado por este Regulador en el marco de la fijación tarifaria de un grupo de servicios especiales a ser brindados en el NTPY-NR, aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017. En el Anexo N° 3 se presenta la aplicación de los mencionados *test* estadísticos de detección de valores extremos o *outliers*.
115. Los resultados de los *Test* de Tukey, el Criterio de Peirce y el Criterio de Chauvenet implementados en el presente caso son los mismos, y ninguno de ellos identifica que exista alguna observación atípica o *outlier* en la muestra comparable de terminales portuarios. Por lo tanto, la muestra final está compuesta por los tres puertos mencionados anteriormente, es decir: TMS y TPP de Perú y TPSV de Chile.

d) Muestra final y determinación de tarifas provisionales

³² Se refiere al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Pre-enfriado de Contenedor Vacío” del TNM, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2021-CD-OSITRAN del 17 de febrero de 2021.

116. Sobre la base del análisis presentado en esta sección se tiene que los terminales portuarios seleccionados para establecer la tarifa provisional del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria fueron aquellos que cumplieron simultáneamente con los criterios de disponibilidad de información, servicios comparables y exclusión de valores extremos. La muestra final considera las tarifas de tres terminales portuarios³³ y los valores correspondientes a las tarifas provisionales son el promedio que se muestra en el siguiente cuadro, según modalidad de provisión de gases.

Cuadro N° 4
Muestra final de terminales portuarios que ofrecen servicios comparables con el servicio
objeto de la solicitud de fijación tarifaria, según modalidad
(USD por contenedor)

País	Puerto/Terminal Portuario	Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	Provisión de nitrógeno	Provisión de dióxido de carbono
Perú	Terminal Muelle Sur	485,00	440,00	105,00
Perú	Terminal Portuario de Paita	485,00	440,00	105,00
Chile	Terminal Pacífico Sur de Valparaíso	540,00	n.a.	n.a.
Promedio^{1/}		503,3	440,0	105,0

n.a. = no aplica porque el TPSV no especifica que brinde el servicio considerando solo nitrógeno o dióxido de carbono.

1/ El valor de las tarifas en su cálculo ha sido redondeado a un decimal, de manera similar al redondeo considerado por APMT en su propuesta de tarifas provisionales.

Fuente: Tarifarios vigentes de TPVS, TMS y TPP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Cabe señalar que las mencionadas tarifas provisionales para el servicio en cuestión a ser brindado en el TNM serán aplicables desde su aprobación por parte del Consejo Directivo del Ositrán y una vez cumplidas las disposiciones del RETA para la modificación del tarifario de Entidades Prestadoras, y estarán vigentes en tanto finalice el presente procedimiento de fijación tarifaria.

VI.3. Estructura Tarifaria

118. 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 "Gasificado de contenedor lleno" es un servicio que se brindaría en función a los gases que requiera el Usuario que se suministre en el contenedor refrigerado. Así, según lo informado por APMT en su Propuesta Tarifaria, "la práctica general para retrasar la maduración de las mercancías es la provisión conjunta de N2 y CO2 (primero N2 y luego CO2). No obstante, dependiendo de la tecnología del contenedor o la necesidad específica del cliente, en ciertas ocasiones se puede suministrar únicamente N2 o en otras ocasiones únicamente CO2."

119. En ese sentido, la aplicación de la Tarifa dependerá de qué gases sean suministrados al contenedor refrigerado:
- Gasificado de contenedor lleno con Gas Nitrógeno y Dióxido de Carbono
 - Gasificado de contenedor lleno con Gas Nitrógeno
 - Gasificado de contenedor lleno con Gas Dióxido de Carbono

³³ En los anexos se presentan los tarifarios de los terminales portuarios que conforman la muestra final considerada para calcular las tarifas provisionales.

VI.4. Unidad de cobro

120. Tal como se indicó en la sección VI.2 del presente Informe Conjunto, los siguientes terminales portuarios brindan servicios de alcance similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria:

Cuadro N° 5
Terminales portuarios que ofrecen servicios de alcance similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria

País	Puerto/Terminal Portuario	Denominación	Unidad de cobro
Perú	Terminal Muelle Sur	Provisión e inyección de gas nitrógeno	Contenedor
		Provisión e inyección de gas dióxido de carbono	Contenedor
Perú	Terminal Portuario de Paita	Provisión e inyección de gas nitrógeno	Contenedor
		Provisión e inyección de gas dióxido de carbono	Contenedor
Chile	Terminal Pacífico Sur de Valparaíso	Inyección de gases a contenedores refrigerados	Contenedor

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. Al respecto, se observa que en los terminales antes indicados la unidad de cobro es por contenedor, independientemente del tamaño de este, así como de la cantidad de gas que se requiera suministrar a cada contenedor. En tal sentido, y con el fin de mantener una misma unidad de cobro en relación con los terminales portuarios previamente indicados, este servicio deberá facturarse por contenedor.

VI.5. Metodología de Fijación Tarifaria

122. Como se indicó anteriormente, corresponde al Regulador determinar la Tarifa que será cobrada por el Servicio Especial “Gasificado de contenedor lleno”, para lo cual debe establecerse la metodología en base a la cual se realizará el proceso de fijación tarifaria, considerando los procedimientos y metodologías establecidos en el RETA.
123. En el artículo 16 del RETA se enuncian las principales metodologías de fijación tarifaria, tal como se cita a continuación:

“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."

[El subrayado es nuestro.]

124. Tal como se señala en el citado artículo del RETA, la selección de la metodología de fijación tarifaria debe realizarse considerando la naturaleza del servicio cuyas tarifas serán reguladas. En tal sentido, dado 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 tarificación comparativa o *benchmarking*, en el presente procedimiento debe determinarse cuál es la más adecuada para el presente procedimiento. Al respecto, en el Anexo I del RETA se define a las referidas metodologías de la siguiente manera:

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

1.1 Costos Incrementales

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

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

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

(...)

1.5 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.

[El subrayado es nuestro.]

125. De acuerdo con el citado anexo del RETA, la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* propuesta por el Concesionario 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. Esta metodología tiene la ventaja de no requerir información de demanda para efectuar el cálculo de las 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.
126. Al respecto, debe indicarse que para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar con empresas que brinden un servicio similar al analizado. Asimismo, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la Tarifa promedio del sector en el que se provee el servicio, siendo que la Tarifa obtenida podría sobre o sub estimarse. Considerando ello, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección VI.2 del presente Informe Conjunto, luego de haber consultado con diversos terminales portuarios, se encuentra que, a la fecha, el servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria se brindaría en muy pocos terminales portuarios, tal como se muestra a continuación.

Cuadro N° 6
Terminales portuarios que ofrecen servicios de alcance similar al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria

Gasificado de contenedor lleno	Terminales que brindan el servicio
Nitrógeno y Dióxido de Carbono de manera conjunta	- Terminal Portuario de Paita - Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao - Terminal Pacífico Sur de Valparaíso
Nitrógeno	- Terminal Portuario de Paita - Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao
Dióxido de Carbono	- Terminal Portuario de Paita - Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

127. Como se aprecia en el cuadro anterior, se dispone de escasa información de terminales portuarios que brinden un servicio comparable al servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria en las diversas modalidades en las que este se brindaría. Así, se observa que existen tres (03) terminales portuarios comparables que brindarían el gasificado de contenedor con nitrógeno y dióxido de carbono de manera conjunta, y existen únicamente dos (02) terminales que brindan el servicio de gasificado de contenedor con nitrógeno o dióxido de carbono de manera individual. En ese sentido, no resulta apropiado utilizar la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* debido a la escasa información disponible.
128. De otro lado, con relación a la metodología de costos incrementales, debe indicarse que esta resulta ser una metodología adecuada para la determinación de las Tarifas de un Servicio Especial, en la medida que esta busca determinar 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, permitiendo al operador cubrir dichos costos.
129. Ahora bien, tal como señala el RETA la metodología de costos incrementales 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 Entidad Prestadora, o cuando existan *drivers* que permitan asignar de manera objetiva los costos del servicio. Sobre ello, debe indicarse que este Regulador ha utilizado esta metodología para la determinación de las Tarifas de los siguientes servicios especiales brindados en el TNM:

- a. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 011-2013-CD-OSITRAN, se determinaron las tarifas de los Servicios Especiales de “Embarque/descarga de carga proyecto”, “Re-estiba de carga fraccionada” y “Re-estiba de carga rodante”, para tal efecto se estimaron las tarifas utilizando, entre otros, un flujo de caja descontado, siendo necesario contar con proyecciones de demanda y de costos.
 - b. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2017-CD-OSITRAN, se determinó la tarifa del Servicio Especial “Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves”, para lo cual se utilizó información de costos de una unidad de servicio adicional. Cabe mencionar que esta oportunidad se descartó el uso de la metodología de *benchmarking* debido a la escasa información de terminales portuarios que brinden el referido servicio especial.
130. Tal como ha indicado el Concesionario, al tratarse de un servicio nuevo, no cuenta con información estadística de la demanda del servicio, sin embargo, estima que atenderá la demanda anual del servicio de gasificado de contenedores en el TNM sea de aproximadamente 557 contenedores. Asimismo, el Concesionario considera que la demanda del servicio es incierta, por lo que no sería posible realizar proyecciones confiables de la demanda de este servicio y, en consecuencia, no sería posible utilizar la metodología de costos incrementales.
 131. Sobre el particular, debe indicarse que, si bien la proyección de demanda del servicio es importante para estimar la tarifa bajo la metodología de costos incrementales utilizando un flujo de caja, debe indicarse que también es posible estimar la tarifa considerando el antecedente de la fijación tarifaria del Servicio Especial “Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves”, es decir, calculando el costo incremental adicional de un servicio (no siendo necesario contar con proyecciones de demanda).
 132. Considerando ello, ante un escenario en el que no se dispone de información de proyección de demanda confiable para estimar la tarifa a través de un flujo de caja, así como tampoco se dispone de una muestra que permita calcular la tarifa utilizando la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, es posible estimar las Tarifas mediante el costo incremental de una operación del servicio.
 133. Asimismo, debe indicarse que los costos adicionales de brindar el servicio son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa, toda vez que, según afirma el Concesionario, los recursos que se necesitan para proveer el servicio son: (i) agua y jabón líquido, (ii) gases, (iii) herramientas básicas como llaves, alicates, dispensadores y computadoras, (iv) personal técnico *reefer* y (v) personal de supervisión y administrativo. Dichos recursos ya fueron identificados por APMT en su Propuesta de Servicio Especial y se puede obtener la información de costos para una operación de servicio de gasificado de contenedor. Por tanto, es factible utilizar la metodología de costos incrementales de una operación de servicio adicional.
 134. Considerando lo anterior, este Regulador considera que la metodología más apropiada para determinar las tarifas del servicio objeto de la solicitud de fijación tarifaria es la metodología de costos incrementales.
 135. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con el numeral 16.1 del artículo 16 del RETA 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 RETA.

VI. CONCLUSIONES

136. En virtud de lo expuesto, se puede arribar a las siguientes conclusiones:

- i. La solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria presentada por APMT para el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” es procedente.
- ii. El alcance del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” consiste en suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada que permita la conservación adecuada, sin deterioro y sin maduración excesiva de las mercancías durante el transporte marítimo. Los gases a inyectar en los contenedores llenos refrigerados son el nitrógeno (N₂) y el dióxido de carbono (CO₂), siendo que los niveles exactos de dichos gases serán indicados por el Usuario al momento de solicitar el servicio. El suministro de gases se realiza desde los conductos exteriores de los contenedores refrigerados, que permiten que los gases se inyecten pasen hasta el interior del contenedor. Cabe mencionar que la provisión del Servicio Especial también incluye todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado del contenedor y, de manera previa al suministro de gases, en caso sea necesario y si previamente no la efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor.
- iii. El Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” es un servicio nuevo que el Concesionario ofrecerá a las líneas navieras, por lo que no se dispone de información histórica de su demanda. 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 referido servicio para el TNM.
- iv. La metodología de costos incrementales resulta apropiada para fijar la tarifa del Servicio “Gasificado de contenedor lleno” en la medida que se calculará la tarifa de una unidad de servicio adicional. Ello considerando que no se dispone de información confiable de proyecciones de demanda que permitan calcular la tarifa a través de un flujo de caja y en tanto que se cuenta con escasa información de terminales portuarios que brinden un servicio comparable.
- v. Al amparo de lo reglamentado mediante el artículo 13 del RETA, estas Gerencias consideran procedente la solicitud presentada por APMT respecto del establecimiento de tarifas provisionales para el Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos”, puesto que ello permitirá iniciar su prestación en el TNM en beneficio de los Usuarios de dicha instalación portuaria precisamente durante el tiempo del año en que más requerirían del mencionado servicio. Dichas tarifas provisionales serán aplicables desde la aprobación respectiva por parte del Consejo Directivo del Ositrán y el cumplimiento por parte del Concesionario de lo dispuesto en el RETA para la modificación de los tarifarios de las Entidades Prestadoras, y estarán vigentes en tanto finalice el presente procedimiento de fijación tarifaria, con los valores que se indican a continuación:

Tarifas provisionales para el servicio Gasificado de contenedores llenos (USD por contenedor)

Gasificado de contenedor lleno	Tarifa Provisional
Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	503,30
Provisión de nitrógeno	440,00
Provisión de dióxido de carbono	105,00

VII. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente Informe Conjunto para la aprobación del Consejo Directivo, con el objeto de que dicho cuerpo colegiado disponga el inicio del Procedimiento de Fijación Tarifaria, a solicitud de la Entidad Prestadora, del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” y establezca las siguientes Tarifas Provisionales:

Gasificado de contenedor lleno	Tarifa Provisional (USD por contenedor)
Provisión de nitrógeno y dióxido de carbono	503,30
Provisión de nitrógeno	440,00
Provisión de dióxido de carbono	105,00

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

VICTOR ARROYO TOCTO
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Número de Trámite: 2022054758

ANEXOS

Anexo N° 1

LISTA DE PUERTOS O TERMINALES PORTUARIOS ANALIZADOS EN BUSCA DE UN SERVICIO COMPARABLE AL SERVICIO ESPECIAL DE “GASIFICADO DE CONTENEDORES LLENOS” A SER BRINDADO EN EL TNM

N°	País	Puerto o Terminal Portuario
1	Chile	Talcahuano Terminal Portuario
2	Chile	Terminal Portuario de San Vicente
3	Chile	San Antonio Terminal internacional
4	Chile	Terminal Portuario de San Antonio
5	Chile	Terminal Pacífico Sur Valparaíso
6	Perú	Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao
7	Perú	Terminal Portuario de Paita
8	Argentina	Terminal Portuario Rosario
9	Argentina	Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
10	Argentina	Puerto La Plata
11	Argentina	Puerto Madryn
12	Argentina	TC2 Terminal de Contenedores
13	Argentina	Puerto Quequén
14	Argentina	Terminal Portuario Rosario
15	Argentina	Puerto Santa Fe
16	Brasil	Tecon Santos (Puerto de Santos - SP)
17	Brasil	Santos Port Authority
18	Chile	Puerto Panul
19	Chile	Terminal Antofagasta
20	Chile	Terminal Portuario Austral
21	Chile	Terminal Portuario Angamos
22	Chile	Terminal Portuario Mejillones
23	Chile	Iquique Terminal Internacional
24	Chile	Terminal Puerto Arica
25	Chile	Puerto Calderas
26	Colombia	Terminal de Contenedores de Buenaventura
27	Colombia	Puerto de Buenaventura (Sociedad Portuaria Buenaventura)
28	Colombia	Puerto de Agua Dulce
29	Colombia	Tumaco (Terminal Marítimo Regional de Tumaco)
30	Colombia	Puerto de Cartagena
31	Colombia	Puerto de Mamonal
32	Colombia	Puerto de Barranquilla
33	Colombia	Puerto de Santa Marta
34	Costa Rica	Puerto Japdeva
35	Ecuador	Puerto Contecon Guayaquil
36	Ecuador	DPW Posorja
37	Ecuador	Esmeraldas
38	Ecuador	QC Terminales Ecuador S.A. QCTE
39	Ecuador	Puerto Bolívar
40	Ecuador	Terminal Portuario de Manta
41	España	Puerto de Algeciras
42	España	PortCastelló
43	España	Puerto Motril

N°	País	Puerto o Terminal Portuario
44	España	Puerto de Cádiz
45	España	Port Barcelona
46	España	Port Olympic
47	México	Contecon Manzanillo s.a.
48	México	API Manzanillo
49	México	Puerto Isla del Carmen
50	México	Puerto Lázaro Cárdenas
51	México	APT Altamira Terminal Portuaria
52	México	Puerto ASIPONA Progreso
53	Panamá	Colom Container Terminal
54	Panamá	Puerto de Manzanillo International Terminal
55	Uruguay	Puerto de Montevideo Montecon
56	Uruguay	Terminal Cuenca del Plata

Anexo N° 2
TARIFARIOS DE LOS TERMINALES PORTUARIOS CONSIDERADOS PARA LA
ESTIMACIÓN DE LA TARIFA PROVISIONAL DEL SERVICIO ESPECIAL “GASIFICADO DE
CONTENEDOR LLENO” A SER BRINDADO EN EL TNM

Tarifario del Terminal Muelle Sur en el Perú



DP World Callao S.R.L.
TARIFARIO AL PÚBLICO GENERAL
(Vigente a partir del inicio de la Explotación)

[...]

2.6.4	Servicio de gasificado de contenedores				
2.6.4.1	Inyección de gases (Dióxido de carbono o Nitrógeno) a contenedores refrigerados.	Por Contenedor	\$60.00	\$10.80	\$70.80
2.6.4.2	Provisión de gas nitrógeno a contenedores refrigerados.	Por Contenedor	\$380.00	\$68.40	\$448.40
2.6.4.3	Provisión de gas dióxido de carbono a contenedores refrigerados.	Por Contenedor	\$45.00	\$8.10	\$53.10

Tomado del: Terminal Muelle Sur en el Perú.

Tarifario del Terminal Portuario de Paita en el Perú

	TARIFARIO AL PÚBLICO GENERAL	Versión N° 19
		La descripción y alcance de los servicios incluidos en este tarifario se encuentran en el anexo del Reglamento de Tarifas y Precios de TPE Paita. Disponible en: https://puertopaita.com/wp-content/uploads/public/Tarifas/anexo-reglamento-tarifas-2021.pdf
		Entrada en vigencia: 12 de Octubre de 2021.

[...]

2.12.16	Servicio de gasificado de contenedores							
2.12.16.1	Inyección de gases (Dióxido de carbono o nitrógeno) a contenedores refrigerados	En función a la nave	Contenedor	Contenedor	60.00	10.80	70.80	290.28
2.12.16.2	Provisión de gas nitrógeno a contenedores refrigerados	En función a la nave	Contenedor	Contenedor	380.00	68.40	448.40	1,838.44
2.12.16.3	Provisión de gas dióxido de carbono a contenedores refrigerados	En función a la nave	Contenedor	Contenedor	45.00	8.10	53.10	217.71

Tomado del: Terminal Portuario de Paita en el Perú.

Tarifario del Terminal Pacífico Sur de Valparaíso en Chile



CODIGO	SERVICIO	TARIFA MÁXIMA USD	UNIDAD
TOS - 147	SERVICIO DE REPORTERÍA ELECTRÓNICA	5	CTR 20'
		5	CTR 40'
		5	PALETT
TOS - 148	INYECCIÓN DE GASES A CONTENEDORES REFRIGERADOS	940	CTR 20'
		940	CTR 40'

[...]

TOS - 049	MANIPULEO ADICIONAL DE CONTENEDORES	200	Mov. CTR 20'
		200	Mov. CTR 40'

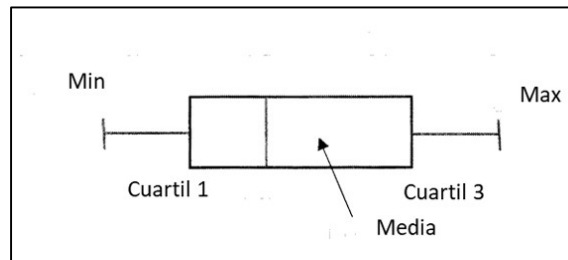
Tomado del: Terminal Pacífico Sur de Valparaíso en Chile.

Anexo N° 3
APLICACIÓN REFERENCIAL DEL TEST DE TUKEY, EL CRITERIO DE PEIRCE Y EL
CRITERIO DE CHAUVENET PARA DETECCIÓN DE VALORES EXTREMOS O OUTLIERS

Test de Tukey

137. El Test de Tukey o recorrido intercuartílico³⁴ es muy utilizado dentro de la experiencia internacional en el análisis de bases de datos utilizadas para la determinación de índices de precios y costos. Este test permite identificar con claridad y de forma individual las observaciones que se alejan de manera poco usual del resto de datos.
138. En efecto, para detectar valores extremos solo es necesario calcular un límite inferior y un límite superior para la distribución (denominados bigotes), siendo extremos aquellos valores que sobrepasan dichos límites (fuera de los bigotes). En el siguiente gráfico se muestra el procedimiento antes descrito.

Gráfico N° 3
Diagrama de cajas y bigotes para la detección de valores extremos en Test de Tukey



Fuente: Tukey, J. (1977). *Exploratory Data Analysis*. Addison-Wesley Publishing Company.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

139. Como se ha mencionado previamente, el test de Tukey o rango intercuartílico define a los *outliers* como aquellos valores que se ubican por debajo de un límite inferior o por encima de un límite superior, los cuales vienen dados por:

Ecuación N° 1

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

Ecuación N° 2

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

donde:

Q_1 = primer cuartil de la distribución

Q_3 = tercer cuartil de la distribución

IQR = rango intercuartílico (diferencia entre el tercer y primer cuartiles)

Lim_{inf} = límite inferior

Lim_{sup} = límite superior

140. Así, para las tarifas presentadas en el cuadro anterior, en el caso de la modalidad general, se calculó el primer cuartil de la muestra, que es igual a USD 485,00 y el tercer cuartil que es igual a USD 512,50; con lo cual, el rango intercuartílico asciende a USD 27,50. En consecuencia, los límites inferior y superior son USD 443,75 y USD 553,75, respectivamente.

³⁴ BARBATO, G.; BARINI, E.; GENTA, G. y R. LEVI (2011). *Features and performance of some outlier detection methods*. Journal of Applied Statistics. Vol. 38, No. 10, October 2011, 2133–2149.

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

Q_1 (1)	Q_3 (2)	IQR (3) = (2)-(1)	Lim_{inf} (4) = (1)-1,5*(3)	Lim_{sup} (5) = (2)+1,5*(3)
485,00	512,50	27,50	443,75	553,75

Fuente: Terminal Pacífico Sur de Valparaíso en Chile, Terminal Muelle Sur y Terminal Portuario de Paíta.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

141. En tal sentido, los valores considerados en la muestra de servicios comparables se encuentran dentro de los límites inferior y superior establecidos en el test de Tukey, por lo que no se identifican *outliers*.
142. Cabe señalar que, en el caso de las modalidades de provisión solo de nitrógeno o solo de dióxido de carbono, se tendrían dos valores correspondientes a las tarifas cobradas por el TMS y el TPP, las cuales son las mismas. Por ello, carece de sentido realizar un *test* de valores extremos en dichos casos.

Criterio de Peirce

143. El criterio de Peirce es un método riguroso de eliminación de valores atípicos, derivado directamente de un análisis estadístico de la distribución normal. Este método propone determinar el límite de error más allá del cual todas las observaciones que impliquen un error tan grande pueden ser rechazadas.
144. El criterio de Peirce propone determinar sobre la base de una serie de observaciones el límite del error admisible, siendo que cualquier observación más allá de dicho límite pueda ser rechazada. El principio sobre el que se propone resolver el problema es que las observaciones propuestas a ser rechazadas deben serlo, cuando la probabilidad del grupo de errores obtenido al retenerlas sea menor que la del sistema de errores obtenido por su rechazo multiplicado por la probabilidad de que se presente el evento, y no más, observaciones anormales.³⁵
145. Por lo general usar el Criterio de Peirce en su forma original es complicado, pero se ha condensado en un conjunto de tablas y una fórmula sencilla de usar que se puede aplicar fácilmente a conjuntos de datos.
146. Para la aplicación del test de Peirce es necesario calcular la media aritmética ($\bar{X}$) y la desviación estándar (σ) de la muestra.³⁶ Posteriormente se siguen los siguientes pasos
 - i. Se determina el estadístico "R".
 - ii. Se determina la desviación máxima permitida: $|X_i - X_m|_{\max} = \sigma R$
 - iii. Se calcula la desviación real de los posibles valores atípicos. $|X_i - X_m|$
 - iv. Se comprueba si $|X_i - X_m| > |X_i - X_m|_{\max}$ para cada posible dato atípico.
 - v. Si se da como resultado el rechazo de una medición, se debe suponer el caso de dos dudosas observaciones, manteniendo los valores originales de la desviación estándar y media, y el número original de medidas. Posteriormente se iría al paso (vii).
 - vi. Si se rechaza más de una medición en la prueba anterior, se deberá asumir el siguiente valor de posibles observaciones dudosas.
 - vii. Se repite los cálculos anteriores (pasos i a iv), aumentando secuencialmente el número de posibilidades de medición dudosas, hasta que no sea necesario realizar más mediciones de datos eliminados.

³⁵ PEIRCE, C. (1982). *On the Theory of Errors of Observation*. In Kloesel, Christian J. W.; et al. (eds.).

³⁶ ROSS, S.M. (2003). *Peirce's criterion for the elimination of suspect experimental data*. Journal of Engineering Technology. Octubre de 2003, Vol. 20, N° 2, 38-41.

- viii. Una vez eliminados los posibles datos dudosos, se debe obtener el nuevo valor de la media y la desviación estándar muestral de la reducción y replicar los pasos anteriores.
147. Para el presente caso, según las tarifas presentada en el Cuadro N° 5, se calculó la media aritmética ($\bar{X}$) y la desviación estándar (σ) de la muestra. Dichos valores ascienden a USD 503,33 y USD 31,75, respectivamente.
148. Respecto al factor “R”, en el caso bajo análisis, el número de observaciones en la muestra es igual a tres y se presume la existencia de un outlier; de manera que la máxima desviación admisible calculada como el producto entre la desviación estándar de la muestra y el estadístico “R” es: $|xi - \bar{X}|_{max} = \sigma * R = 37,98$.
149. Luego se calcula el valor absoluto de la diferencia entre el primer valor que se sospecha atípico (tarifa del Terminal Pacifico Sur de Valparaíso) y la media de la muestra: 36,67.
150. Posteriormente, se compara el resultado anterior con la máxima desviación disponible. Dado que el valor absoluto de la diferencia entre la tarifa del Terminal Pacifico Sur de Valparaíso y la media de la muestra (USD 36,67) es menor que la máxima desviación admisible (USD 37,98), la tarifa del Terminal Pacifico Sur de Valparaíso no es un *outlier*.

Cuadro N° 8
Aplicación del Criterio de Peirce con una posible observación atípica

Número (tamaño de muestra)	3,00
Media	503,33
Desv. Estándar	31,75
Valor critico de R (3,1)	1,196 ^{a/}
Desviación máxima admisible (DMA)	37,98
Valor atípico probable	540,0
Desviación del valor atípico probable (DVAP)	36,67

a/ El valor crítico con tres datos y un posible outlier, es decir, R (3,1) se obtiene de la tabla de la tabla de valores críticos para R en el Test de Peirce que se muestra en el Anexo N° 4 del presente Informe Conjunto.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

151. Cabe señalar que, como en el *test* anterior, en el caso de las modalidades de provisión solo de nitrógeno o solo de dióxido de carbono, se tendrían dos valores correspondientes a las tarifas cobradas por el TMS y el TPP, las cuales son las mismas. Por ello, carece de sentido realizar un *test* de valores extremos en dichos casos; más aún, específicamente no sería aplicable el Criterio de Peirce porque no existen valores críticos de R cuando se tienen solamente dos elementos en una muestra (ver Anexo N° 4 del presente Informe Conjunto).

Test de Chauvenet

152. El *test* de Chauvenet es utilizado para calcular si un valor, de un conjunto de datos experimentales, es probable que sea un valor atípico o *outlier*.
153. Para aplicar el *test* de Chauvenet, primero se ha de calcular la media y la desviación estándar (típica) de la información observada. Basándose en cuánto difiere el valor dudoso de la media, se utiliza la función de distribución normal para determinar la probabilidad de que un dato dado sea del valor del dato dudoso. Se multiplica esta probabilidad por el número de datos de la muestra escogida. Si el resultado es inferior a 0,5 (50%), el dato dudoso se puede descartar por ser un valor atípico.
154. Para la aplicación del *test* de Chauvenet se utiliza la siguiente ecuación:

Ecuación N° 3

$$VE = \eta * \left\{ 1 - P \left[\frac{(n_i - X)}{\sigma} \right] \right\}$$

donde:

VE: Valor estadístico

η : Número de observaciones de la muestra

P: Probabilidad de ocurrencia del número de desviaciones estándar.³⁷

n_i : Valor de la observación que se sospecha es un outlier

X : Media aritmética de la muestra

σ : Desviación estándar típica de la muestra

155. Bajo este criterio, el valor estadístico (VE) resulta 0,667 (66,7%) mayor que 0,50 (50%) entonces se concluye que la tarifa del Terminal Pacífico Sur de Valparaíso no es un *outlier*.

Cuadro N° 9

Aplicación del Test de Chauvenet con una posible observación atípica

Número (tamaño de muestra)	3,0
Media	503,3
Desv. Estándar	31,8
Outlier probable	540,0
Diferencia 1	36,7
N° desviaciones estándar	1,2
Probabilidad de N° desv. Est.	88,88% ^{a/}
Valor Estadístico (VE)	66,7%

a/ El valor de la probabilidad se toma de la tabla que se muestra en el Anexo N° 5 del presente Informe Conjunto.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

156. Como en los *test* anteriores, es preciso indicar que en el caso de las modalidades de provisión solo de nitrógeno o solo de dióxido de carbono, se tendrían dos valores correspondientes a las tarifas cobradas por el TMS y el TPP, las cuales son las mismas. Por ello, carece de sentido realizar el presente *test* de valores extremos en dichos casos.

³⁷

Se utiliza una formula alternativa que consiste en utilizar las probabilidades de la tabla de una distribución normal (ver Anexo N°5 del presente Informe Conjunto, luego se calcula la diferencia 1-probabilidad obtenida con la distribución normal. Posteriormente, esta última diferencia se multiplica por dos. Finalmente, el valor de la última oración se multiplica con el tamaño de la muestra y se obtiene el valor estadístico (VE). Este procedimiento también fue empleado por APMT en su propuesta de tarifas provisionales. Para mayores referencias bibliográficas es posible consultar en: TAYLOR, J. (1997). *An Introduction to Error Analysis*. University Science Books, Sausalito - California, 2nd edition, pp. 166-8.

Anexo N° 4
TABLA DE VALORES CRÍTICOS PARA R EN EL TEST DE PEIRCE
($3 \leq n \leq 30$)

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

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

Anexo N° 5
PROBABILIDAD NORMAL ESTÁNDAR (Z) PARA EL TEST DE CHAUVENET

z	.00	.01	.02	.03	.04	.05	.06	.07	.08	.09
0.0	.5000	.5040	.5080	.5120	.5160	.5199	.5239	.5279	.5319	.5359
0.1	.5398	.5438	.5478	.5517	.5557	.5596	.5636	.5675	.5714	.5753
0.2	.5793	.5832	.5871	.5910	.5948	.5987	.6026	.6064	.6103	.6141
0.3	.6179	.6217	.6255	.6293	.6331	.6368	.6406	.6443	.6480	.6517
0.4	.6554	.6591	.6628	.6664	.6700	.6736	.6772	.6808	.6844	.6879
0.5	.6915	.6950	.6985	.7019	.7054	.7088	.7123	.7157	.7190	.7224
0.6	.7257	.7291	.7324	.7357	.7389	.7422	.7454	.7486	.7517	.7549
0.7	.7580	.7611	.7642	.7673	.7704	.7734	.7764	.7794	.7823	.7852
0.8	.7881	.7910	.7939	.7967	.7995	.8023	.8051	.8078	.8106	.8133
0.9	.8159	.8186	.8212	.8238	.8264	.8289	.8315	.8340	.8365	.8389
1.0	.8413	.8438	.8461	.8485	.8508	.8531	.8554	.8577	.8599	.8621
1.1	.8643	.8665	.8686	.8708	.8729	.8749	.8770	.8790	.8810	.8830
1.2	.8849	.8869	.8888	.8907	.8925	.8944	.8962	.8980	.8997	.9015
1.3	.9032	.9049	.9066	.9082	.9099	.9115	.9131	.9147	.9162	.9177
1.4	.9192	.9207	.9222	.9236	.9251	.9265	.9279	.9292	.9306	.9319
1.5	.9332	.9345	.9357	.9370	.9382	.9394	.9406	.9418	.9429	.9441
1.6	.9452	.9463	.9474	.9484	.9495	.9505	.9515	.9525	.9535	.9545
1.7	.9554	.9564	.9573	.9582	.9591	.9599	.9608	.9616	.9625	.9633
1.8	.9641	.9649	.9656	.9664	.9671	.9678	.9686	.9693	.9699	.9706
1.9	.9713	.9719	.9726	.9732	.9738	.9744	.9750	.9756	.9761	.9767
2.0	.9772	.9778	.9783	.9788	.9793	.9798	.9803	.9808	.9812	.9817
2.1	.9821	.9826	.9830	.9834	.9838	.9842	.9846	.9850	.9854	.9857
2.2	.9861	.9864	.9868	.9871	.9875	.9878	.9881	.9884	.9887	.9890
2.3	.9893	.9896	.9898	.9901	.9904	.9906	.9909	.9911	.9913	.9916
2.4	.9918	.9920	.9922	.9925	.9927	.9929	.9931	.9932	.9934	.9936
2.5	.9938	.9940	.9941	.9943	.9945	.9946	.9948	.9949	.9951	.9952
2.6	.9953	.9955	.9956	.9957	.9959	.9960	.9961	.9962	.9963	.9964
2.7	.9965	.9966	.9967	.9968	.9969	.9970	.9971	.9972	.9973	.9974
2.8	.9974	.9975	.9976	.9977	.9977	.9978	.9979	.9979	.9980	.9981
2.9	.9981	.9982	.9982	.9983	.9984	.9984	.9985	.9985	.9986	.9986
3.0	.9987	.9987	.9987	.9988	.9988	.9989	.9989	.9989	.9990	.9990
3.1	.9990	.9991	.9991	.9991	.9992	.9992	.9992	.9992	.9993	.9993
3.2	.9993	.9993	.9994	.9994	.9994	.9994	.9994	.9995	.9995	.9995
3.3	.9995	.9995	.9995	.9996	.9996	.9996	.9996	.9996	.9996	.9997
3.4	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9998

Fuente: Departamento de Estadística de la Universidad Carlos III de Madrid, disponible en:
<http://www.est.uc3m.es/esp/nueva_docencia/comp_col_leg/ing_tec_inf_gestion/estadistica/Documentacion/Tablas/tablas2caras.pdf> (última consulta: 1 de junio de 2022).